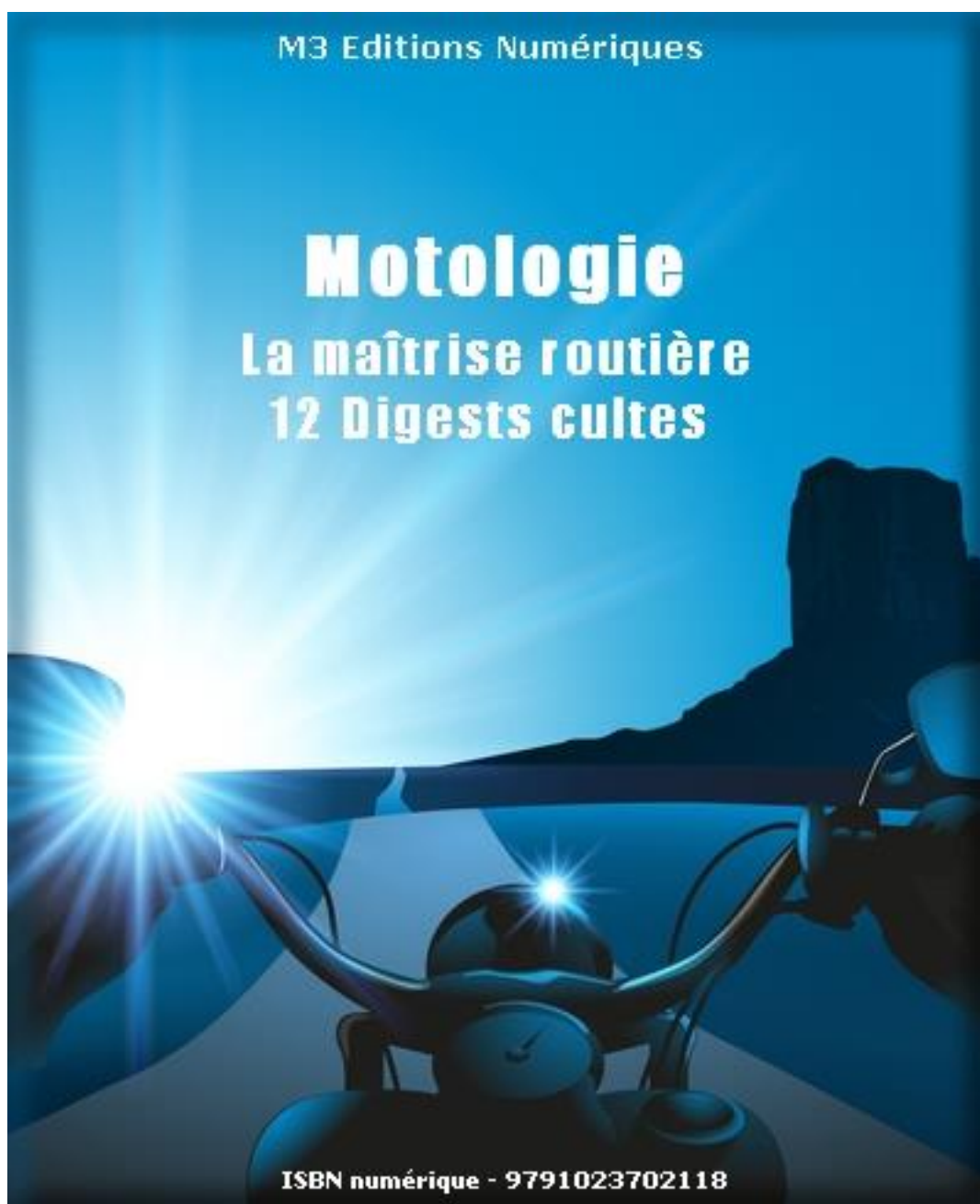


**Didier Reuter**  
Version 4.00 – Copyright 2006-2016

# 12 Digests Motologie



[www.bookiner.com](http://www.bookiner.com)  
Prix 12€ TTC

# MOTOLOGIE

Cet ouvrage numérique comprend 12 Digests cultes représentant 495 pages. Il est conçu pour tous ceux qui, en tant que citoyen libre et usager compétent de la route, veulent sortir du carcan de la sécurité routière traditionnelle et de ses méthodes inadaptées dans une société moderne. Si l'intention sécuritaire est naturellement bonne en toute société pacifiée, c'est la méthode utilisée qui ne l'est pas. Aussi l'objectif de la Motologie est-il de proposer une alternative positive, adulte et évolutionnaire de la pratique routière individuelle et de masse, en ouvrant de nouvelles pistes et de nouvelles solutions par le haut du comportement humain. Elle oppose clairement l'exigence de la Maîtrise routière face aux limites chroniques de la Sécurité routière traditionnelle.

Le grand intérêt de la Motologie est de compiler un ensemble de recherches et de travaux didactiques sur l'amélioration des conditions sécuritaires sur route. Elle s'engage pour cela dans un combat d'idées en faveur du respect du citoyen-usager et de la nécessité de la différenciation des pratiques selon le niveau de compétence. Elle propose, en synthèse, un Codex Universel de la Maîtrise Routière destiné à promouvoir des pratiques résolument avancées fondées principalement sur la qualification du comportement en matière de discernement, de maîtrise du risque, de compétence et d'intelligence relationnelle. Elle rejette, parallèlement, la fausse responsabilité prenant appui sur la docilité à suivre des règles imposées, la répression et la peur du gendarme.

En cela, la Motologie est une approche démocratique avancée consacrant une autre manière de penser et d'appréhender le traitement des grands épiphénomènes sociétaux. En prenant ici l'exemple de la Sécurité routière traditionnelle, elle s'attache à démontrer le caractère parfaitement anachronique des politiques menées, voire l'inversion négative des modèles utilisés, dans le traitement d'une problématique sociétale touchant des centaines de millions d'individus dans le monde. En résumé, la Motologie s'oppose à la médiocrité ambiante en privilégiant, au contraire, l'accès individuel et collectif à une véritable intelligence routière. Une sorte de nouveau Code pour entrer par le haut du comportement dans les enjeux modernes du III<sup>e</sup> millénaire.

Chaque Digest est accessible directement en cliquant dessus donnant accès lui-même à une série de thèmes et paragraphes par un jeu de liens internes.

## Sommaire

1. Codex de la maîtrise routière
2. Petit Abécédaire de la Motologie
3. 3-1 ! Match Maîtrise routière contre Sécurité routière
4. 275 formules impertinentes
5. 136 questions de bon sens
6. Hymne à la post-formation
7. La vitesse intelligente
8. Le microcosme routier
9. Les failles de la sécurité routière traditionnelle
10. Les conditions accidentogènes de la pratique routière
11. L'intelligence routière
12. Quiz universel de la vitesse

# LE CODEX DE LA MAÎTRISE ROUTIÈRE

Le Codex de la maîtrise routière traduit une nouvelle génération de pratique routière à portée universelle. Il repose, à la base, sur une contribution citoyenne destinée à favoriser une réflexion stratégique mondiale en faveur de la mise en place de plans d'actions nationaux, en vue de faire évoluer le niveau actuel de la sécurité routière traditionnelle au niveau supérieur de maîtrise routière. Son premier objectif est de respecter profondément l'homme, la femme et le citoyen avisé derrière l'utilisateur, tout en essayant d'économiser des centaines de milliers de vies humaines à l'échelle de la planète. Le Codex doit également se comprendre comme un nouveau modèle d'amélioration du système de circulation routière en impliquant, de manière optionnelle, les usagers volontaires à la source même d'un comportement adulte et positif. Pour cela, de nombreux fondamentaux et principes «évolutionnaires» sont à associer de manière partielle, ciblée ou globale aux mesures déjà en cours dans chaque pays. Sous cet angle, le Codex de la maîtrise routière permet de replacer le citoyen-utilisateur de la route au centre vital des exigences de démocratie moderne en créant, en retour, les conditions d'une société plus équitable, plus ouverte et plus avancée au XXI<sup>e</sup> siècle. L'application du Codex de la maîtrise routière est le premier signal d'un véritable et profond changement évolutionnaire dans les sociétés occidentales et les mentalités dirigeantes.

[Tous les titres inclus dans ce Digest sont accessibles par des liens](#)

- I. [Objet du Codex](#)
- II. [Vocation du Codex](#)
- III. [Esprit du Codex](#)
- IV. [Fondamentaux de la maîtrise routière](#)
- V. [Les 4 périmètres d'action](#)
- VI. [Les 16 principes actifs du Codex](#)
  - 1. [Evaluation des facteurs clés de la compétence](#)
  - 2. [Pratique quotidienne d'un savoir-vivre routier](#)
  - 3. [Apprentissage qualifiant par stages et post-formations](#)
  - 4. [Différenciation des pratiques routières entre citoyens-usagers](#)
  - 5. [Affirmation sur route](#)
  - 6. [Comportement face à la vitesse](#)
  - 7. [Culture du risque](#)
  - 8. [Motivation de l'utilisateur](#)
  - 9. [Evolution du code de la route](#)
  - 10. [Prise en considération des dangers objectifs de la route](#)
  - 11. [Principes avisés de pilotage/conduite](#)
  - 12. [Vitesse tolérante](#)
  - 13. [Citoyenneté affirmée](#)
  - 14. [Courage politique](#)
  - 15. [Débat sécuritaire](#)
  - 16. [Equation sécuritaire](#)

## I. OBJET DU CODEX

L'objet du Codex consiste à améliorer les conditions de la pratique routière individuelle et de masse, en prenant en considération la diversité des typologies d'usagers et surtout leurs différences sources en matière de comportement et de compétence opérationnelle.

De ce point de vue, la pratique routière est certainement le plus grand miroir sociétal instantané de l'état des mentalités et des comportements individuels pris dans le collectif à un moment t au sein de chaque nation. En cela, le Codex considère que la pratique routière est, à son échelle, un véritable épiphénomène sociétal en tant que révélateur grandeur nature de l'état d'avancée ou de retard dans la citoyenneté moderne ainsi que dans la qualité réelle des exigences démocratiques. Réussir à qualifier les comportements par le haut de la compétence et faire évoluer les mentalités dans le cadre de la pratique routière, c'est donner le signal fort et décisif d'une avancée sociétale historique ainsi qu'une avancée dans la condition humaine et citoyenne de chacun. Au contraire, stagner dans un cadre commun de sécurité coercitive et/ou répressive c'est démontrer tout le contraire !

L'application correcte du Codex a un rôle majeur et précurseur en tant que moteur principal et témoin concret de l'évolution sociétale au XXI<sup>e</sup> siècle, en dehors du constat des progrès parallèles de la technologie et de la science.

### Mais au fait qu'est-ce-qu'un Codex ?

C'est un mot d'origine latine formant, entre autres, la racine du mot code dans une acception regroupant un ensemble de préceptes, règles et principes faisant loi et référence dans un domaine précis. L'actuelle première version du Codex de la maîtrise routière s'applique spécifiquement à la pratique routière motorisée au sein des sociétés évoluées. Elle est destinée à fédérer un ensemble de mesures et de préceptes simples et universels fondés sur l'approche de la Motologie. Ses principes sont destinés à enrichir la culture de la pratique routière, ainsi qu'à former une convention internationale en complément de l'actuel code de la route.

## II. VOCATION DU CODEX

Le Codex de la maîtrise routière doit également se comprendre comme un nouveau modèle d'amélioration du système de circulation routière pour les usagers en les impliquant positivement à la source même de leur personnalité et de leur comportement.

La première vocation du Codex de la maîtrise routière n'est pas de figer définitivement des règles et des comportements, même avancés, mais de favoriser un travail réellement citoyen, pays par pays, en vue de déterminer la meilleure application de la maîtrise routière en fonction des usages locaux, de la culture dominante et/ou des aspirations des individus au sein de chaque peuple. Le but recherché est, par conséquent, d'élargir la réflexion ainsi que les programmes nationaux de développement de la compétence personnelle, de la post-formation, de la valorisation et de la motivation des usagers.

Le second objectif de Codex est destiné à fédérer un ensemble de mesures et de préceptes simples et universels fondés sur l'approche de la Motologie. Les principes de base du Codex sont destinés à enrichir la culture de la pratique routière, ainsi qu'à former une convention internationale en complément de l'actuel code de la route. Il s'agit en fait de passer du stade traditionnel de la sécurité routière à celui plus avancé de la maîtrise routière. Sous l'angle collectif, le Codex de la maîtrise routière s'applique à traiter la partie immergée de l'insécurité routière.

Enfin la vocation de la première version du Codex est de servir de source inspiratrice en vue de procéder à la qualification individuelle, puis collective, du plus grand nombre d'usagers de la route. Dans cet esprit, il est entendu que l'application du Codex de la maîtrise routière s'effectue lors d'une seconde étape de maîtrise globale après celle évidente, initiale et/ou par défaut du code de la route. Sur le fond, cette mise en place relève d'une démarche relativement avancée dans les sociétés modernes mettant clairement en valeur le citoyen-usager dans un cadre de différenciation des compétences et des pratiques.

### III. ESPRIT DU CODEX

**L**e Codex de la maîtrise routière s'inscrit fondamentalement dans une culture du risque maîtrisé acceptant en phase intermédiaire la culture prudentielle. Il préconise de ce fait l'évidence de la vitesse tolérante pour tous les usagers adultes, matures et compétents.

La référence au Codex suppose une exigence d'affirmation de soi ainsi que l'acceptation du rôle de citoyen adulte chez l'homme et la femme. Il ne peut y avoir de prise en compte efficiente du Codex pour les citoyens-usagers au comportement-source timoré, inabouti, infantilisé. Il ne peut, pas plus, y avoir de véritables progrès à l'échelle individuelle et collective à culpabiliser sans cesse les citoyens-usagers, comme à limiter constamment le champ opérationnel de leurs compétences. Dans la pratique routière, l'évolution des comportements nécessite obligatoirement une plus large ouverture sur la compétence opérationnelle, la connaissance des fondamentaux de la pratique routière, l'accès à l'affirmation de soi et à la différenciation des comportements, soit tout le contraire des modèles habituels de formation et de contrôle des masses dans des schémas «sensibilisation-propagande-répression» propre à la sécurité routière traditionnelle.

La référence au Codex de la maîtrise routière s'inspire des mêmes principes que ceux animant le monde professionnel, à savoir, la qualification de la pratique routière à partir d'une base de départ (formation initiale) et de l'évolution de l'individu dans l'âge et l'expérience. A l'instar du monde professionnel, où chacun trouve sa place en fonction de son savoir-faire concret et de ses capacités d'homme et de femme, le Codex favorise le développement opérationnel des capacités différenciées de l'utilisateur de la route en fonction de sa motivation, de son désir d'apprentissage et de progression. Le Codex ne résulte pas d'une nouvelle obligation de société imposée au citoyen-usager, mais d'un libre accès volontaire à la qualification personnelle avec retour valorisant de la part des institutions du système. En cela, le Codex relève d'un acte volontaire et d'une ambition personnelle à progresser pour soi-même, en vue d'atteindre les niveaux supérieurs de la maîtrise globale avec ou sans réciprocité de sanction positive. S'il n'existe pas de limite dans la progression individuelle, il existe a contrario le refus d'une stagnation des compétences dans l'uniformité générale et l'indifférenciation collective.

Le Codex de la maîtrise routière s'inscrit totalement dans la valorisation de l'action engagée, de l'esprit d'action, de l'initiative personnelle et de la culture du risque maîtrisé. Il représente l'exemplarité de l'action qualitative sur route ouverte, en s'appliquant d'abord aux hommes et aux femmes de tempérament dynamisés par le passage à l'acte, ainsi qu'aux citoyens-usagers affirmés et adultes, libres de leurs décisions et de leur expression. Selon les principes du Codex de la maîtrise routière, qui peut le plus peut le moins mais jamais l'inverse, faisant que préexiste forcément la loi de la sélection naturelle pour tous ceux qui font l'effort nécessaire d'effort dans la qualité et la compétence. En d'autres termes, le Codex ne peut se caler sur une moyenne qualitative insuffisante dans la pratique routière, même si cela représente encore un constat évident chez la majorité des usagers. Cette dimension «évolutionnaire» suppose un contexte motivant, non liberticide, acceptant le traitement conditionnel de différenciation des usagers entre eux.

**Le Codex de la maîtrise routière s'applique à différencier 3 grands fondamentaux de la Motologie et de la pratique routière avisée :**

- . La différence entre la pratique de l'utilisateur compétent et celle de l'utilisateur moins compétent ;
- . La différence entre la pratique en agglomération et celle sur route ouverte ;
- . La différence de pratique entre l'engin 2 roues motorisé et les autres engins motorisés ou non.

### IV. FONDAMENTAUX DE LA MAÎTRISE ROUTIÈRE

**L'**approche de la Motologie en matière de pratique routière est de contribuer à la qualification des comportements-sources des usagers de la route (motards, conducteurs, routiers...) par le développement de la compétence, de la maîtrise globale et du relationnel avec les autres usagers.

Son positionnement actuel permet la mise en place d'une première version du Codex de la maîtrise routière dans le but d'élargir la réflexion, ainsi que les programmes nationaux de développement de la

compétence personnelle, de la post-formation, de la valorisation et de la motivation des usagers. Cette mise en place relève d'une démarche relativement avancée dans la société mettant en valeur le citoyen-usager dans un cadre de différenciation des compétences et des pratiques. Elle est de ce fait directement complémentaire à l'actuel code de la route, principal repère en matière de sécurité routière, par le développement de l'efficacité personnelle, de la conscience des phénomènes humains, environnementaux, politiques et sociétaux, ainsi que de la qualité, en temps réel, du pilotage et de la conduite.

La route ouverte est l'un des derniers grands espaces de liberté et d'accomplissement dans l'ensemble des besoins propres à l'homme et à la femme d'action, au-delà des aspects du transport et du déplacement. La route ouverte libre, exalte et entretient la culture du risque, la différenciation des talents, l'affirmation de soi, le plaisir, le challenge personnel, la compétence et la maîtrise globale dans l'action réfléchie assistée par la technologie. A cet égard, le Codex est la principale contre-mesure contre l'excès sécuritaire et la normalisation abusive dont peut faire l'objet cet espace de liberté à défendre, à promouvoir et à protéger.

A la base du Codex, l'approche de la Motologie est fondamentalement indissociable de la notion de maîtrise globale et de la pratique de la vitesse tolérante. Elle affirme clairement que la vitesse n'est pas la cause majeure d'accidentalité et qu'elle n'est pas dangereuse en soi, dès lors que préexistent le discernement et une maîtrise globale suffisante chez l'utilisateur de la route. En ce domaine, la référence à la maîtrise globale suppose nécessairement la prise en compte d'un certain nombre de facteurs-clés, de notions culturelles relativement avancées propres à la pratique routière et de repères citoyens et sociétaux «évolutionnaires» permettant d'avoir une vision globale et adulte du phénomène routier.

### **Le Codex de la maîtrise routière repose intégralement sur les fondamentaux de la Motologie, à savoir sur des :**

- . Notions évolutionnaires (droit, équité, différenciation, légitimité...)
- . Notions d'affirmation de soi
- . Notions de maîtrise et de risque (maîtrise globale, culture du risque/prudentielle...)
- . Notions de besoin et de motivation
- . Notions de communication et d'information
- . Notions d'apprentissage et de formation
- . Notions de vitesses et de couples à risque
- . Notions de comportement et de citoyenneté affirmée

### **Les notions et principes propres à la Motologie forment un socle culturel moderne et avancé de la pratique routière, en vue de contribuer directement à une réflexion nationale et internationale en matière de maîtrise routière :**

1. Facteurs-clés et 3 séquences de maîtrise globale (1<sup>er</sup> référentiel adapté au Motard)
2. Conseils pour pratiquer un pilotage propre (1<sup>er</sup> schéma type adapté au motard)
3. 7 niveaux de maîtrise globale
4. Principaux vecteurs d'influence (3S/E/C/T)
5. Optimalité du (*rme*)
6. Notion d'occurrence du risque
7. 15 notions de vitesse
8. 17 couples à risque
9. Savoir-vivre routier
10. Equation motologique de la vitesse
11. Sourcing causal
12. Approche évolutionnaire\*

\* Notions évoluées de : citoyenneté, sociétal, équité, différenciation, légitimité, post-formation valorisante, H to H, outrage à citoyen, prévention active, réciprocité, programme d'action avancé, esprit de responsabilité, résistance citoyenne, culture du risque, syndrome de M, valeurs humaines, refus des techniques de communication politique (34 corollaires), principes d'affirmation de soi, nature du débat (6 échelles), démaîtrise (8 degrés), méthode pédagogique (macam)... sachant que la plupart des notions sont définies dans le, **Petit Abécédaire de la Motologie**.

## V. LES 4 PÉRIMÈTRES D'ACTION

Le Codex de la maîtrise routière repose sur un certain nombre de fondamentaux incontournables en matière de qualification profonde de la pratique routière moderne comme de prévention constante du risque, de l'accidentalité et de l'insécurité routière.

**Il s'agit d'unifier un ensemble de mesures simples et universelles en matière de pratique routière avancée en fonction de 4 périmètres distincts.**

- Périmètre 1 : Niveau de maîtrise globale ;**
- Périmètre 2 : Comportement-source de l'utilisateur ;**
- Périmètre 3 : Qualité de la pratique routière ;**
- Périmètre 4 : Rôle et position citoyenne.**

### **Périmètre 1 : Niveau de maîtrise globale**

Ce premier périmètre recouvre le champ de la compétence technique et opérationnelle nécessaire à une bonne pratique routière.

**Il s'articule autour de 4 approches fondamentales :**

- . Evaluation des facteurs-clés de la compétence (ex. Test «3S» pour le motard)
- . Pratique quotidienne d'un savoir-vivre routier
- . Apprentissage qualifiant par stages et post-formations
- . Différenciation des pratiques routières entre citoyens-usagers

### **Périmètre 2 : Comportement source**

Ce second périmètre définit les bases comportementales propres à l'éducation et à la responsabilisation de chaque usager, afin de pouvoir entretenir des conditions de pratiques optimales, maîtrisées et pérennes.

**Le comportement-source repose sur 4 obligations :**

- . Affirmation sur route ouverte
- . Comportement face à la vitesse tolérante
- . Culture du risque
- . Motivation de l'utilisateur

### **Périmètre 3 : Qualité des pratiques routières**

Ce troisième périmètre s'applique à cerner les conditions optimales de pratique routière en temps réel.

**Il intègre 4 notions phares :**

- . Evolution du code de la route
- . Prise en considération des dangers objectifs de la route
- . Principes avisés de pilotage/conduite
- . Vitesse tolérante

### **Périmètre 4 : Rôle et position citoyenne**

Ce quatrième périmètre intègre l'exigence du respect du citoyen-usager de la part des représentants du système.

**4 axes sont proposés :**

- . Citoyenneté affirmée
- . Courage politique
- . Débat sécuritaire
- . Equation sécuritaire

Dans un premier temps, au sein de chaque Nation, il est conseillé de laisser le choix optionnel à chaque citoyen-usager d'accepter, ou non, le recours pour lui-même aux 4 périmètres d'action du Codex de la maîtrise routière. Par défaut de choix, c'est alors le système en place de sécurité routière traditionnelle

qui s'impose comme condition générale de roulage. L'esprit démocratique doit ici prédominer en toute circonstance, sans aucun dogmatisme.

Condition de roulage par défaut      ⇒      Principes de Sécurité Routière traditionnelle  
Condition de roulage via Codex      ⇒      Principes de Maîtrise routière

## VI. LES 16 PRINCIPES ACTIFS DU CODEX

La première version du Codex de la maîtrise routière repose sur une quadrature intégrant le champ de la compétence technique et opérationnelle, les bases comportementales de l'utilisateur, les conditions optimales de la pratique routière en temps réel et le respect du citoyen-usager.

Cette quadrature repose sur la prise en considération de 16 principes actifs, chacun d'eux intégrant différentes notions :

- . Evaluation des facteurs-clés de la compétence
- . Pratique quotidienne d'un savoir-vivre routier
- . Apprentissage qualifiant par stages et post-formations
- . Différenciation des pratiques routières entre citoyens-usagers
- . Affirmation de l'individu sur route ouverte
- . Comportement face à la vitesse tolérante
- . Culture du risque maîtrisé
- . Motivation et valorisation de l'utilisateur
- . Evolution du code de la route
- . Prise en considération des dangers objectifs de la route
- . Principes avisés de pilotage/conduite
- . Vitesse tolérante
- . Citoyenneté affirmée
- . Courage politique
- . Débat sécuritaire
- . Equation sécuritaire

Les 16 principes actifs ainsi que les notions associées formant la base de la première version du Codex sont développés dans les différents Digests de la Motologie. Par souci de simplification, le Codex ne reprend que la liste des notions utiles se référant directement à la compréhension et au développement de chaque principe actif.

### 1. Evaluation des facteurs-clés de la compétence

La première disposition et condition du Codex concerne l'existence d'un niveau suffisant de maîtrise globale chez l'utilisateur de la route. En ce domaine, la Motologie apporte sa contribution concrète par le biais de son Test «3S», lequel s'appuie de manière très concrète sur les conditions optimales du pilotage moto sur route ouverte considéré comme parmi le plus difficile à pratiquer en temps réel. Compte tenu de la diversité des cas de pratique routière, il semble que la référence à la pratique moto permette de définir le «haut» souhaitable de la maîtrise routière. A partir de cette base (60 facteurs-clés), il est ensuite possible de la décliner en faveur des autres pratiques routières. A titre d'exemple dans son approche la plus exigeante, la maîtrise globale se caractérise par 3 séquences distinctes et 12 critères majeurs :

#### . 3 séquences

(S1) : Expérience de la route et évitement des risques

(S2) : Force mentale et capacités physiques

(S3) : Maîtrise technique de l'engin et équipement adapté

#### . 12 critères majeurs comprenant 60 facteurs-clés (pour le motard)

m1. Adéquation et régularité des pratiques

m2. Sens de l'anticipation, vigilance



- m3. Détection et compréhension des phénomènes
- m4. Savoir-vivre et comportement routier
- m5. Qualités mentales du sujet
- m6. Qualités physiques du sujet
- m7. Qualité des réflexes en situation inconnue
- m8. Chance, auto-suggestion, conditionnement
- m9. Techniques de pilotage rapide
- m10. Techniques de pilotage lent
- m11. Etat technique de l'engin (et équipement spécialisé)
- m12. Connaissances mécaniques

Pour l'usager lambda, comme pour le motard, il existe dès lors 7 niveaux de maîtrise globale dont le minimum requis à atteindre par l'expérience et/ou la post-formation est celui de praticien assermenté (motard/conducteur), soit un niveau de maîtrise suffisante compris entre 55 et 60.

**C'est à partir de ce niveau que le Codex de maîtrise routière peut légitimement commencer à s'appliquer :**

Maîtrise faible	⇒	Connaissances théoriques	⇒	25 à 39%
Maîtrise minimale	⇒	Apprentissage utile	⇒	40 à 54%
Maîtrise suffisante	⇒	Expérimentation validée	⇒	55 à 59%
Maîtrise correcte	⇒	Bonne pratique	⇒	60 à 74%
Maîtrise assurée	⇒	Compétence réelle	⇒	75 à 85%
Maîtrise optimale	⇒	Expertise	⇒	86 à 95%
Maîtrise totale	⇒	Domination globale	⇒	96 à 100%

## 2. Pratique quotidienne d'un savoir-vivre routier

La seconde condition essentielle du Codex est d'être capable d'intégrer au quotidien un savoir-vivre routier de nature à qualifier la réalité de sa pratique routière. Pour l'usager de la route lambda cela suppose de disposer d'une véritable éducation de la pratique routière fondée sur l'autodiscipline et l'esprit de responsabilité dans tous les micro-actes et micro-décisions :

- . **Assistance** : entraide au dépannage, alerte, premiers secours ;
- . **Respect vis-à-vis de l'environnement** : ne rien jeter par les vitres, ne rien détruire ou endommager, ne rien déposer de manière sauvage sur le bord des routes ;
- . **Loyauté en cas d'accrochage** : pas de mauvaise foi, pas de fuite sans laisser d'adresse, prise de responsabilité en cas d'accident, recherche d'accord amiable ;
- . **Pratique de civilités** inhérentes à la conduite et au pilotage moto sur route ouverte ;
- . **Respect motivé de toutes les règles courantes de priorité** notamment envers les piétons, les usagers automobilistes, les chauffeurs routiers, les motards, les cyclistes, les jeunes apprentis en deux et quatre roues, les services de secours, les services d'entretien et d'urgence, les agriculteurs aux périodes de récolte, les convois... ;
- . **Usage permanent des clignotants** en dépassement et changement de direction ;
- . **Allumage des codes** en situation de visibilité incertaine (matinée, soirée, pluie...) ;
- . **Extinction des pleins phares** suffisamment à l'avance ;
- . **Appel de phares** pour signaler un danger, la présence de radars ou celle des forces de l'ordre dans leur rôle répressif ;
- . **Serrement sur la droite** pour laisser doubler ou passer plus facilement ;
- . **Remerciement des autres usagers** pour la démonstration de leur savoir-vivre envers soi ;
- . **Roulage à allure convenable** afin de ne pas gêner les véhicules suivants ;
- . **Respect des distances de sécurité** en évitant de coller le véhicule précédent ;
- . **Stationnement de nature à ne pas gêner** ou faire ralentir inutilement les autres usagers ;
- . **Réduction du bruit** occasionné dans les situations urbaines ;
- . **Laisser passer les usagers** qui le demandent, ralentissement ou arrêt en cas de risque probable pour autrui.

### 3. Apprentissage qualifiant par stages et post-formations

La troisième condition du Codex est le développement et l'actualisation de sa compétence routière. Au-delà de la formation initiale propre aux impératifs légaux du code de la route, le Codex préconise ultérieurement des compléments de formation au pilotage et/ou à la conduite (stage, post-formation) afin d'affiner et d'actualiser sa technicité opérationnelle en fonction des différentes configurations routières. L'objectif premier de la post-formation est de développer les capacités, les réflexes et le contrôle optimal des situations face à l'imprévu. L'objectif second est d'éviter la déperdition des acquis initiaux et la déqualification progressive dues à la pratique empirique et habitudinaire.

En regard des 6 phases de la courbe universelle de progression en matière de pratique de la vitesse, une formation initiale est considérée comme correctement intégrée dès lors que l'individu atteint la phase 3.

Sur route ouverte, la post-formation doit donc permettre d'atteindre rapidement la phase 5 :

- . Phase 1 (risque) : Non expérience de la vitesse lambda
- . Phase 2 (risque) : Période d'apprentissage de la vitesse lambda
- . Phase 3 (non risque) : Application raisonnable de la vitesse apprise
- . Phase 4 (risque) : Montée en puissance dans l'expérimentation personnelle
- . Phase 5 (non risque) : Stabilisation à un rythme intuitif suite au retour d'expérience
- . Phase 6 (risque) : Dépassement de soi erratique, esprit de défi/compétition

En Motologie, il existe 3 types prioritaires de post-formation :

1. Apprentissage pratique du contrôle des hautes vitesses et des situations d'imprévu : trajectoire, freinage fort, évitement, dérapage, prise d'angle, placement du regard...
2. Perfectionnement des techniques de basses et moyennes vitesses dans le prolongement des prérequis du permis initial.
3. Cycles d'apprentissage de techniques précises :
  - . Pratique d'épreuves ciblées (neige, pluie...);
  - . Pratique de mécanique, d'entretien, réglages individualisés...;
  - . Pratique du secourisme.

L'acquisition de nouveaux engins ou de véhicules plus puissants suppose une prise en main et une validation des acquis :

- . Minimum 2 heures de prise en main technique et briefing avec attestation ;
- . Usage de simulateurs de pilotage/conduite selon la nature des engins/véhicules ;
- . Délivrance d'un livret de formation par un organisme agréé donnant accès à 4 avantages :
  - . Accès au pilotage des engins les plus puissants ;
  - . Agrément de vitesse tolérante sur route ouverte ;
  - . Avantages financiers, commerciaux et fiscaux ;
- . Identification du niveau de maîtrise globale et/ou technique directement sur l'engin.

Pour que la qualification du pilotage et de la conduite se développe massivement, il est obligatoire que se mette en place une véritable politique de post-formation digne de ce nom, à l'échelle de la collectivité et du système. C'est à cette seule condition, qu'il est possible d'envisager un fort rendement global de la formation et de la post-formation de façon à réduire les coûts humains et financiers de l'accidentalité, les prélèvements d'assurance et la limitation des couples à risque au sein d'une population donnée.

### 4. Différenciation des pratiques routières entre citoyens-usagers

La quatrième condition du Codex impose un changement de mentalité dans la relation entre les citoyens-usagers et les institutions du système. S'il est convenu que la sécurité à juste dosage contribue à assurer et à protéger la vie humaine, la maîtrise appliquée au risque remplace largement le recours à la sécurité en s'ouvrant pleinement sur l'espace du droit et de la liberté d'exister !

**La sécurité c'est la vie (en théorie)  
La maîtrise c'est exister (en pratique)**

Dans une société évoluée, il est impératif que le citoyen-usager retrouve une place centrale en termes de droits, de libertés et d'équité, s'opposant à l'égalité indifférenciée et libéricide sous prétexte de règles collectives imposées à tous afin de réduire les inégalités dites «négatives». La différenciation des pratiques routières est un fondement incontournable du Codex permettant aux plus qualifiés de disposer, sous certaines conditions, de plus de responsabilité dans l'action et la décision notamment en matière de vitesse tolérante, que les moins qualifiés. Le Codex valide l'universalité du droit d'exister par:

- . L'acceptation des inégalités «positives»
- . Le principe de différenciation
- . Le principe de légitimité
- . Le principe de réciprocité
- . Le principe d'équité citoyenne

A l'instar de ce qui se passe dans toutes les sphères où prônent la hiérarchie du pouvoir et de la compétence, il est évident que tous les individus ne sont pas capables des mêmes performances physiques, intellectuelles, professionnelles, artistiques, culturelles ou sportives. Le phénomène est foncièrement identique dans le cadre de la pratique routière où les meilleurs sont quotidiennement stigmatisés et insatisfaits, alors que les plus faibles en matière de pratique routière sont avantagés par le fait qu'ils bénéficient d'une permissivité médiane supérieure à leurs capacités réelles.

**Le Codex valide sans ambiguïté le droit à la vitesse tolérante, sous condition de :**

- . Compétence nécessaire en terme de maîtrise globale ;
- . Discernement dans le contrôle de la situation ;
- . (rme) suffisant à optimal ;
- . Autodiscipline permanente ;
- . Savoir-vivre routier ;
- . Respect des recommandations et des réglementations notamment en ville et dans les configurations à risque.

Il est clair que le Codex intègre complètement les notions de différenciation et d'équité comme supérieures aux dogmes habituels de l'égalité indifférenciée et de la normalisation collective. Il en ressort concrètement que de nouveaux droits sont accessibles aux plus compétents, notamment en matière de vitesse tolérante.

## **5. Affirmation sur route**

**L**a cinquième condition relève du comportement-source du citoyen-usager sans lequel rien ne peut être pérenne et efficient. Il s'agit de favoriser à toutes les étapes de vie et d'apprentissage l'attitude d'assertivité, ou d'affirmation de soi, comme attitude mentale prioritaire chez l'utilisateur en vue de réduire chez lui l'influence de l'acte manqué, de favoriser un comportement adulte et de faire en sorte qu'il prenne plaisir et motivation à la pratique routière pour donner le meilleur de lui-même.

**L'affirmation sur route suppose de donner clairement la préférence attitudinaire et comportementale à l'affirmation de soi. Elle suppose de :**

- . Savoir libérer authentiquement ses énergies et ses pulsions (savoir se lâcher)
- . Avoir le courage d'oser et prendre des risques contrôlés dans l'action
- . Exploiter au maximum ses capacités, ressources, talents et potentiels
- . Rechercher la satisfaction de ses besoins dominants
- . Expérimenter le plus possible par soi-même en misant sur l'acte réussi
- . Opportuniser positivement les situations

**L'affirmation de soi sur route se traduit également par un ensemble de caractéristiques positives et offensives en situation d'action, de décision, d'expression et de relation humaine :**

- . Etre spontané et authentique dans son comportement
- . Agir de manière spontanée et directe, sans crainte ni calcul
- . Ne pas craindre son environnement
- . Ne pas subir passivement les situations
- . Savoir être lucide et pragmatique en cherchant des solutions réalistes et positives
- . Se sentir à l'aise avec les autres et face aux autres
- . Entretenir des rapports fondés sur l'intelligence de la situation
- . Savoir prendre des décisions claires, fermes et décisives
- . Affirmer ses droits légitimes en agissant selon son intime conviction
- . Ne pas se laisser influencer par autrui
- . S'engager à fond dans l'action et jamais à moitié
- . Revendiquer la responsabilité ou la co-responsabilité de ses actes
- . Ne pas craindre d'affirmer ses faiblesses et ses insuffisances
- . Refuser de perdre son temps, son énergie et son argent
- . Rester toujours courtois et respectueux vis-à-vis des autres
- . Etc.

La référence au Codex s'applique principalement à l'utilisateur adulte et mature capable d'adapter naturellement son comportement dans l'ensemble des situations routières dans la conscience vive de ses forces et de ses faiblesses.

#### A la source de son comportement le citoyen-utilisateur adulte doit savoir :

- . Pratiquer majoritairement l'affirmation de soi ;
- . Avoir un comportement constamment naturel ;
- . Faire reposer ses attitudes sur un système de valeurs ;
- . Purger efficacement les tensions accumulées au quotidien ;
- . Organiser sa gestion de vie par un faisceau d'objectifs renouvelés ;
- . Avoir l'esprit de responsabilité ;
- . Etre majoritairement offensif face à l'adversité.

L'esprit de responsabilité est à la base du Codex. Sur route, l'esprit de responsabilité c'est se considérer comme libre décideur adulte, auteur affirmé et responsable ou co-responsable de ce qu'il advient, tout en considérant constamment la possibilité de l'imprévu et de l'accident comme de ses conséquences. L'utilisateur adulte a l'obligation morale de revendiquer un véritable sens de la responsabilité se traduisant par la capacité volontaire et affirmée d'apporter une réponse adéquate face à une situation à risque pour soi-même et/ou pour autrui. L'esprit de responsabilité suppose de savoir assumer seul ou conjointement les conséquences d'un acte ou d'un fait, dans lequel l'individu est directement ou indirectement impliqué en acceptant avec honnêteté intellectuelle et intégrité morale la sanction possible. L'utilisateur fait également preuve d'esprit de responsabilité, dès lors qu'il accepte et revendique sa différence et s'engage à accepter et revendiquer la légitimité comme la responsabilité de ses actes.

#### Quitte à s'opposer volontairement aux règles en vigueur, l'esprit de responsabilité suppose l'exercice de 4 conditions :

- . Une personnalité fortement affirmée et déterminée capable d'agir seule et de manière proactive, sans besoin de tutelle, tout en respectant la position d'autrui ;
- . Une indépendance d'esprit capable de juger, trancher et décider par soi-même, sans ressentir le besoin d'avoir recours à l'avis ou à l'aide d'autrui ;
- . Une maîtrise globale et/ou une compétence technique et/ou un fort discernement capable de comprendre les enjeux, d'estimer les risques comme de visualiser la globalité de la situation sans ressentir de crainte devant l'échec possible ni de narcissisme face à la réussite ;
- . Une autodiscipline naturelle permettant d'assumer clairement et de revendiquer loyalement la responsabilité des actes, des pratiques, des faits et des conséquences.

## 6. Comportement face à la vitesse

La sixième condition se rapportant à l'usage du Codex est de clarifier le comportement de l'utilisateur face à la vitesse. Il ne peut y avoir d'indifférenciation collective en matière de pratique de la vitesse sauf à générer de l'hypocrisie collective, du dogmatisme stérile et artificiel, de l'insatisfaction des uns et de la dangerosité chez les autres. Le Codex valorise et recommande l'usage de la vitesse tolérante dans le cadre de conditions différenciées et sous parfait contrôle du discernement de l'utilisateur compétent.

**A la base du comportement face à la vitesse, l'utilisateur doit disposer d'un faisceau de dispositions se caractérisant par des niveaux suffisants de :**

- . Dynamisme et d'énergie
- . Affirmation de soi
- . Libre arbitre
- . Indépendance et d'autonomie
- . Autodiscipline
- . Conscience éclairée

Le comportement collectif face à la vitesse est un indicateur de maturité ou de régression infantile dans la masse citoyenne, selon la manière dont elle est comprise, vécue et pratiquée.

**L'efficacité du comportement face à la vitesse repose sur l'acceptation de plusieurs conditions de principe :**

- . Un cadre d'utilisation dit ouvert (vitesse tolérante)
- . Une accessibilité sous conditions précises
- . Un cadre de pratique volontariste et non imposé de manière normative
- . Une participation différenciée selon la motivation et la compétence de l'utilisateur

**Il existe 4 grands types de comportements sur route ouverte : le bon, le mauvais, le déficient, le retardé, s'examinant chacun par son degré d'écart qualitatif par rapport à 1.**

- . Entre 0 et 1/2, il s'agit du mauvais comportement ou comportement dit malpropre.
- . Entre 1/2 et 3/4, il s'agit du comportement déficient ou comportement dit impropre.
- . Entre 3/4 et 1, il s'agit du bon comportement ou comportement dit propre.
- . Entre 0 et 1 se complémente le comportement retardé qui bon, mauvais ou déficient à la base entraîne une réponse comportementale décalée après le feu de l'action à  $t+1$ , entraînant de ce fait un décalage et/ou une inadéquation de la réponse apportée malgré son éventuelle qualité.

Le bon comportement ou comportement propre est compris entre 3/4 et 1 de la référence comportementale adéquate en matière de pratique routière. Il n'est aucunement stéréotypé, ne cherche ni à plaire ni à devenir l'exemple type du bon élève de la classe. Il reste foncièrement naturel, adulte, affirmé, volontariste, sobre, modeste en s'intégrant de manière saine et naturelle. Du fait de la nature humaine, il n'est pas obligatoirement stable ni permanent dans la vie de chaque citoyen-utilisateur.

**L'important est qu'il soit présent et concentré durant toute la durée de la pratique routière en essayant de tendre vers le comportement «idéal» égal à 1, lequel présuppose de :**

- . Disposer d'un niveau suffisant à élevé de maîtrise globale ;
- . Agir de manière parfaitement affirmée et lucide sur ses capacités du moment ;
- . Mobiliser un (rme) optimal ;
- . Ne pas se plaindre ou de manière très ciblée et justifiée ;
- . Ne pas critiquer à tout va ;
- . Eviter les erreurs grossières de conduite et de pilotage ;
- . Ne pas se soumettre au panurgisme de masse ;
- . Assumer pleinement la responsabilité de ses actes et décisions ;
- . Faire la démonstration permanente d'un savoir-vivre routier ;
- . Eviter de tomber dans le piège des couples à risque ;
- . Chercher à rester pragmatique, objectif, pratique et constructif en toute situation.

## 7. Culture du risque

La septième condition du Codex est relative à la mise en place d'une véritable culture élargie de la pratique routière, qui soit la plus éloignée de l'empirisme des uns et des autres comme des appropriations politiques et autres statistiques propres à la communication politique.

Cette culture doit reposer sur des bases scientifiques ainsi que sur la mesure exacte, objective et complète des impacts technologiques, techniques, psychologiques, sociologiques et institutionnels au sein de la nation. Cet humus culturel doit rester ouvert à de nombreux intervenants et organismes de la société civile et du privé et non pas concentré dans les seules mains d'institutions gouvernementales. L'orientation donnée à cette culture de masse doit être celle d'une culture du risque, sachant qu'en la matière qui peut le plus peut également le moins. Il vaut donc mieux cultiver la maîtrise du risque que de faire prévaloir par facilité et crainte le non risque ou la logique prudente à toute une population d'utilisateurs.

**La culture du risque passe obligatoirement par :**

- . L'apprentissage du passage à l'acte dès le plus jeune âge
- . La primauté de l'affirmation de soi sur la passivité et la soumission
- . L'expérimentation plus poussée et élargie que l'acquis minimal nécessaire
- . La mise en place d'un référentiel de progression validant l'effort
- . La motivation de l'engagement et sa valorisation
- . L'attachement à défendre des valeurs humaines fortes et positives
- . La prise de risque maîtrisée en situation d'inconnu et d'imprévu
- . L'esprit de dépassement de soi et de challenge
- . L'encouragement devant l'échec à poursuivre jusqu'à la réussite

Afin d'être viable et acceptable, toute culture du risque doit obligatoirement passer par le stade intermédiaire de la culture prudentielle, en évitant de sauter trop rapidement les étapes. Pour rester positive, la culture prudentielle doit être considérée comme une étape intermédiaire permettant d'accéder progressivement vers le haut naturel de la culture du risque maîtrisé.

**Dans tout milieu jugé insécurisant, dangereux ou hostile, la culture prudentielle nécessite une approche circonspecte selon 3 temps distincts :**

- . Apprentissage basique et/ou théorique du contrôle du risque lambda
- . Exposition aux situations à risque lambda
- . Maîtrise autonome suffisante du risque lambda en situation courante

## 8. Motivation de l'utilisateur

La huitième condition du Codex considère qu'il ne peut y avoir de mobilisation optimale et pérenne des citoyens-utilisateurs à faire les efforts nécessaires de progrès et de développement de leurs compétences sans récompense, avantage, sanction positive et/ou intérêt pour eux-mêmes. Le retour motivant peut être soit d'essence personnelle par le retour physique, sensoriel, émotionnel, mental et intellectuel de la vitesse tolérante et/ou de nature plus administrative en provenance des institutions du système.

**Toute politique de motivation prévalant pour la qualification de la pratique routière doit intégrer plusieurs fondamentaux «évolutionnaires» :**

- . Découverte de techniques de niveau professionnel par stages et post-formations
- . Evaluation du niveau de maîtrise globale avec obtention des attributs consécutifs
- . Différenciation autorisée des comportements sur route ouverte
- . Légitimité de la vitesse tolérante et intuitive
- . Plus grande autonomie du rôle accordé au citoyen-utilisateur adulte

## . Equité du traitement administratif

**Toute bonne politique de motivation au sein de la collectivité des usagers doit reposer sur au moins 3 axes distincts :**

- . **Axe de la motivation** : défiscalisation des équipements de sécurité ; aides aux post-formations ; zones franches d'achats à bas tarifs pour les équipements sécuritaires ; fiscalité et tarifs privilégiés pour ceux qui participent à des stages qualifiants ; traitement respectueux des usagers par les forces de l'ordre et l'administration... ;
- . **Axe de la valorisation** : statuts différenciés en faveur des meilleurs praticiens selon leur niveau de maîtrise globale ; tolérances supplémentaires conditionnelles pour les plus qualifiés et non pour les plus méritants... ;
- . **Axe de la dynamisation opérationnelle** : création au plan national et en régions de centres expérimentaux de maîtrise routière (CEMR) afin de tester de nouvelles solutions avancées de pratiques routières.

## 9. Evolution du code de la route

La neuvième condition du Codex impose une actualisation régulière du code de la route, non sous forme de rajouts de sanctions légales, d'interdictions ou de limites supplémentaires s'imposant à l'usager, mais au contraire sous forme de prévention active favorisant de nouveaux droits, libertés et tolérances en faveur du citoyen-usager. Les notions de droit à la différenciation et de récompense sont les premiers ajouts «évolutionnaires» possibles dans le cadre d'un néocode de la route.

Repenser le code de la route nécessite d'intégrer en premier le droit à la différenciation des pratiques routières. Cette seule perspective ouvre de nouveaux horizons de comportements routiers permettant de passer du moyen-âge normatif, technique et technologique à une dimension bien plus avancée et véritablement citoyenne. Le droit à la différenciation dans la pratique routière impose un nouveau cadre de pratique routière, dit ouvert, intégrant forcément la permissivité d'une pratique différenciée en matière de vitesse tolérante.

**Il suppose le respect de conditions obligeant l'usager à progresser de lui-même par :**

- . **Validation des acquis en matière de maîtrise globale pas forcément administrative, mais reposant principalement sur la loyauté et l'honneur de l'usager et/ou sur la base d'une attestation par un organisme citoyen ou une association agréée ;**
- . **Obligation de pratiquer quotidiennement un savoir-vivre routier selon des critères précis ;**
- . **Efforts consentis en matière de stages, post-formation, entretien de l'engin/véhicule.**

Repenser équitablement et de manière équilibrée le code de la route impose également d'intégrer la notion de récompense à côté de celle de sanction. Les pouvoirs publics, comme les institutions et organismes de la filière de la pratique routière, ont tout intérêt à honorer et sanctionner positivement les meilleurs praticiens anonymes de la route et non pas les plus dociles, médiatiques ou vertueux. Dans cet esprit, il est possible d'envisager une identification ciblée des pilotes et des conducteurs directement concernés par l'usage de la vitesse tolérante (Via, Vp ou Vc), afin de donner envie au plus grand nombre d'usagers d'accéder à la qualification «visible» de leur pilotage ou de leur conduite. Il est également souhaitable d'accorder des avantages fiscaux et financiers aux usagers investissant dans des post-formations.

**Par principe, la notion de récompense peut reposer sur :**

- . **Des avantages collectifs et personnalisés (défiscalisation, points bonus...) ;**
- . **Des motivations à progresser en cours d'expérience, selon l'âge, selon l'usage privé ou professionnel... ;**
- . **La valorisation des acquis sous forme de hiérarchisation des compétences en fonction du niveau de maîtrise global de l'usager ;**
- . **L'équité et le discernement judiciaire en fonction de l'actif du bilan routier du citoyen-usager concerné ;**

- . La participation à des expérimentations de pratiques routières avancées.

Le troisième aspect permettant d'actualiser efficacement le code de la route traditionnel est de favoriser une véritable prévention routière active. Celle-ci doit résulter d'un faisceau de méthodes et de mesures ciblées destinées à toucher individuellement chaque citoyen usager de la route, et non une masse indifférenciée d'individus, en associant plusieurs étapes notamment chez les jeunes de 8 à 16 ans.

**Le principe est de favoriser une éducation routière (post-formation, sensibilisation...) tout au long de la vie :**

- . Education routière scolarisée de manière continue et non épisodique.
- . Apprentissage du civisme et du savoir-vivre routier chez tout apprenti de la route, y compris pour le cycliste et le piéton durant l'enseignement primaire et secondaire.
- . Préformation(s) en faveur des jeunes futurs usagers aux prérequis de la conduite et du pilotage selon différentes formules successives : scooter, voiture de route, moto, essais de vitesse sur circuits, etc., avec de véritables pédagogues.
- . Formation initiale de qualité avec attribution d'une capacité probatoire à piloter ou à conduire (brevet de début de maîtrise globale, permis de conduire conditionnel...) avec différents niveaux progressifs en fonction du nombre de stages ou du nombre d'heures effectuées sur route.
- . Motivation de l'utilisateur adulte et valorisation de la post-formation en fonction de la demande de chaque usager à pratiquer dans l'échelle de sa maîtrise globale.
- . Incitation fiscale ou tarifaire à une participation volontaire à des stages de post-formation durant les 5 premières années d'obtention du permis puis, par exemple, tous les 10 ans dans le cadre d'une durée de stage de 2 à 4 jours (principe du réserviste à l'armée) selon la nature de l'engin.
- . Obligation pour toutes les fortes cylindrées (supérieures à 1.000 cm<sup>3</sup> pour les motos) de faire l'objet d'une prise en main de quelques heures organisée par le soin des réseaux constructeurs et/ou assureurs (option valable pour les cylindrées inférieures).
- . Attribution d'une capacité supérieure à piloter ou à conduire accessible à tous en fonction des efforts consentis à la qualification de sa propre conduite ou de son pilotage.
- . Contribution citoyenne à la maîtrise routière par un bilan quinquennal au minimum (5 ans) à Bidécennal (20 ans) au maximum portant sur les capacités psychologiques, les aptitudes médicales, l'actualisation des connaissances (code de la route) et/ou les capacités opérationnelles de praticien dans le cadre de formules diverses, motivantes et valorisantes pour les participants.
- . Participation du citoyen-usager à des opérations, instances et/ou commissions locales en vue de faire partager son expérience aux autres, ainsi qu'à des cours de secourisme ou autres.
- . Incitation à ne pas pratiquer la vitesse tolérante dans la plage haute de la vitesse dans les cas suivants : non pratique routière depuis z années et/ou avant plusieurs mois de reprise ; accident responsable durant les x dernières années ; perte d'un pourcentage y de points sur son permis ; traitement médical...
- . Nécessité d'un complément adapté de post-formation dans l'année de reprise de pilotage ou de conduite, avec ou sans contrôle probatoire de capacité.
- . Etc.

## 10. Prise en considération des dangers objectifs de la route

**L**a dixième condition du Codex est d'agir à la source même des dangers de la route, lesquels doivent s'examiner selon 3 aspects distincts et souvent associés : l'inadéquation de la voirie et la non qualité des infrastructures (responsabilité des collectivités territoriales et de l'Etat) ; la présence de couples à risque (responsabilité du citoyen-usager, hors point 6) ; le comportement-source des usagers entre eux supposant un examen attentif de la «responsabilité situationnelle» dans le cadre d'un sourcing causal complet.

Tout danger routier doit s'examiner par rapport à son caractère objectif, précis et incontestable dans le cadre de sa réalité physique, et non par rapport à sa virtualité ou à son hypothèse (peut-être, si...). En



tant que menace et/ou risque probable (et non possible ou potentiel) pour l'existence d'autrui, ou envers quelque chose, l'appréciation du danger doit s'avérer objective et précise, c'est-à-dire en tenant compte de la réalité des faits dans un temps donné, un espace donné avec la présence physique et concrète de paramètres donnés (tiers à proximité, travaux, problèmes de trafics, infrastructures inadaptées, conditions météo...).

**En matière de pratique routière, les 7 grands dangers objectifs de la route recouvrent une double condition environnementale et humaine :**

**Sous l'angle environnemental :**

1. Défaut d'information ou de signalisation préalable et facilement interprétable ou lisible.
2. Etat routier et/ou de voirie inadapté au trafic, défectueux dans leur entretien ou leur revêtement, dangereux dans leur aménagement en cas de chute ou d'impact...
3. Conditions de trafic et/ou météorologiques de nature à perturber physiquement et psychologiquement l'utilisateur.

**Sous l'angle du comportement humain :**

4. Incompétence et insuffisance notoire du niveau de maîtrise globale de l'utilisateur par rapport à la vitesse lambda pratiquée.
5. Présence de couples à risques réducteurs.
6. Présence de tiers au comportement inadapté et/ou aux décisions inadéquates.
7. Délinquance récidiviste et/ou criminelle mettant réellement la vie d'autrui en danger.

De manière dogmatique et simpliste, il est tout à fait possible et facile d'étendre virtuellement le principe du danger à tout et à n'importe quoi, sachant que la nature humaine reste forcément imparfaite, que la vie en collectivité est évidemment hétérogène dans sa masse citoyenne et qu'il existe forcément des situations plus ou moins risquées que d'autres. Aussi, considérer que l'utilisateur est forcément le seul et unique responsable de ce qui lui arrive, ou de la menace qu'il fait ou a fait peser sur autrui relève-t-il d'une vision étroite de l'esprit et d'un mode d'approche relativement erroné de la réalité de la situation. En fait, la véritable analyse objective et impartiale de chaque situation doit procéder impérativement du principe du sourcing causal.

**Il s'agit là d'élargir la chaîne causale traditionnelle qui préconise que toute cause/fait induit forcément une conséquence et vice versa, en intégrant un schéma de réflexion bien plus complet en 5 points distincts :**

- . **Source** : influence de l'environnement, du comportement-source des parties concernées, cause de la cause...
- . **Cause/fait** : ensemble des facteurs, origines, principes, raisons directs et/ou *a priori* ayant entraîné concrètement et directement la situation ou le phénomène.
- . **Conséquence** : ensemble immédiat et/ou apparent des suites occasionnées et/ou des réactions physiques, matérielles.
- . **Effets collatéraux et interactivités** : ensemble non apparent, de prime abord, des réactions, résultats, émergence d'éléments indirects en faveur ou contre les intérêts des parties concernées en fonction de leur polarité positive ou négative).
- . **Finalité** : sens réel et final, signifiant définitif et/ou bilan global déterminé *a posteriori* de la situation ainsi occasionnée, notamment en fonction des conséquences et des effets collatéraux survenus entre temps).

**Dans l'esprit du Codex, il est nécessaire d'établir au moins 3 échelons de responsabilité en fonction des données précises et complètes de la situation :**

- . **Responsabilité situationnelle en tant que sujet déclencheur** : l'individu est considéré comme responsable actif à 100% de la relation causale propre au fait considéré.
- . **Responsabilité situationnelle en tant que sujet interagissant** : l'individu est considéré comme co-responsable actif pour x% du fait considéré.
- . **Responsabilité situationnelle en tant que sujet subissant** : l'individu est considéré comme totalement non responsable actif dans le fait considéré.

Le véritable danger résulte directement de la manière dont l'utilisateur ou les utilisateurs s'activent dans le cadre d'une même configuration routière au même moment abordent et gèrent les circonstances à risque. Les couples à risque sont les premiers facteurs d'accidentalité sur route en s'opposant directement à la notion de maîtrise efficiente, en temps réel, dans le traitement des situations connues et/ou imprévues. Chaque couple à risque associé à une vitesse lambda (basse, moyenne, haute) représente potentiellement une occurrence de risque pour soi comme pour autrui. Ce n'est jamais la vitesse prise isolément qui est accidentogène mais son couplage avec un facteur risque. L'addition des couples à risque démultiplie fortement l'occurrence du risque jusqu'à transformer le risque en matérialité physique et concrète (crise, conflit, accident, impact...).

### **Il existe 17 couples à risque sur route ouverte :**

1. **Acte manqué**
2. **Maîtrise insuffisante**
3. **Frustration**
4. **Inhibition**
5. **Conditions météo**
6. **Infrastructures inadaptées**
7. **Mauvais état de l'engin**
8. **Alcool**
9. **Médicament**
10. **Drogue**
11. **Intensité émotionnelle**
12. **Déconcentration momentanée**
13. **Problèmes psychologiques**
14. **Perturbations ponctuelles**
15. **Equipements sécuritaires inadaptés**
16. **Incivilités**
17. **Basse vitesse volontaire**

## **11. Principes avisés de pilotage/conduite**

**L**a onzième condition du Codex s'applique à qualifier durablement la pratique routière des usagers sur route ouverte. Cela suppose d'améliorer et de développer durablement la compétence à la source même du pilotage et de la conduite. Il ne peut y avoir de qualité collective sur route ouverte sans qualité individuelle dans la pratique de son propre engin. L'un ne va pas sans l'autre.

Seule l'approche par le haut de la maîtrise globale permet de résoudre cette évidence dans l'équation sécuritaire. Le bon pilotage et la bonne conduite sur le long terme supposent obligatoirement la liberté d'application de la vitesse intuitive de la part de l'utilisateur et le droit à la vitesse tolérante de la part du système selon des conditions préalablement définies (par exemple utilisation de la référence indiciaire). Cette double condition relève obligatoirement de 4 contreparties en provenance de l'utilisateur, au-delà des 3 préalables qualitatifs motologiques que sont : le comportement source exemplaire ; le niveau correct élevé dans les 3 séquences de la maîtrise globale ; le savoir-vivre routier constant.

**Le titre de bon pilote et conducteur sur route ouverte se mérite, après la réalité d'obtention qualitative des 3 préalables motologiques, par une quadruple conjonction opérationnelle portant sur :**

- . **Une compétence technique complète dans sa discipline routière ;**
- . **L'optimalité du (*rme*) dans un rapport 0/100/80 ;**
- . **Une pratique exclusivement sur route ouverte ;**
- . **Respect des 7 devoirs de base de l'utilisateur de la route.**

Par l'ensemble convergent en temps réel de cet ensemble formant au total 13 conditions motologiques de base, le pilote et le conducteur avisés agissent alors sous l'égide d'un état d'esprit de type professionnel, c'est-à-dire structuré, précis et fiable en permanence. Cela suppose parallèlement que le pilote et le conducteur avisé disposent foncièrement d'un esprit adulte responsable et éclairé par le

discernement, ou pour le moins par la lucidité, méritant respect et considération. La compétence technique opérationnelle résulte au maximum d'un ensemble de 13 conditions de technicité en prenant comme référence le pilotage moto, lequel est considéré comme l'un des plus aboutis sur route ouverte.

**Ces 13 conditions de technicité peuvent servir de référence utile en matière de pilotage et de conduite des autres engins motorisés :**

- . Physique
- . Mental
- . Equipement
- . Comportement
- . Prise en main
- . Esprit de pilotage
- . Regard
- . Posture
- . Virage
- . Freinage
- . Accélération
- . Situation imprévue
- . Post-formation

Le second aspect essentiel pour un pilotage et une conduite avisée sur route ouverte est l'application permanente d'une optimalité dans le cadre du (*rme*) dans un rapport dit de 0/100/80.

**Le (*rme*) repose sur 3 conditions essentielles propres à la personnalité de chaque sujet permettant au pilote et au conducteur d'exploiter au mieux ses capacités et ressources en temps réel :**

- r : zéro relâchement (0) ou vigilance constante.
- m : motivation et confiance en soi tendant vers 100%.
- e : engagement des ressources physiques et mentales du sujet à un niveau équivalent à 80% de ses capacités disponibles et/ou utiles en fonction de la nécessité de la situation, et non à 100%, afin de se conserver une marge suffisante de protection contre le risque possible en étant trop engagé à la limite de ses moyens.

Par principe motologique, l'absence ou la réduction de (*rme*) tend à rendre orpheline et virtuelle la maîtrise dans l'action. Avec un faible (*rme*), la maîtrise ne garantit aucunement l'efficacité du résultat alors qu'avec un (*rme*) optimal, la maîtrise garantit les conditions pérennes de la réussite.

La troisième condition inhérente à un bon pilotage comme à la conduite avisée des engins motorisés est de choisir le terrain d'action et l'espace de pratique les plus appropriés.

**Aussi, la notion de route ouverte inspirant le Codex et l'approche motologique suppose 5 conditions nécessaires :**

1. Infrastructure et environnement routier relativement bien sécurisés associés à un revêtement et grip de qualité, avec marquage et signalisation ainsi que bénéficiant d'un entretien régulier.
2. Circulation et trafic fluides sans présence de dangers objectifs et/ou particuliers.
3. Conditions météo et climatiques satisfaisantes.
4. Routes départementales et nationales suffisamment larges pour le croisement en toute sécurité de deux véhicules automobiles lambda.
5. Quatre voies et autoroutes dégagées avec intersections protégées ou correctement signalisées.

**La route ouverte ne concerne ni :**

- . Les agglomérations et le centre-ville
- . La proximité immédiate des villes dès la présence d'une signalisation de ralentissement
- . Les circuits et pistes dédiés

- . Le réseau routier mal entretenu, interdit ou dangereux
- . Le réseau routier à fort trafic, provisoirement saturé ou bouchonné

Il est fortement recommandé de la part des pouvoirs publics de définir sur l'ensemble du territoire national une typologie universelle des configurations routières (E).

**En Motologie, comme dans le cadre du Codex, celle-ci peut se présenter sous la forme d'une référence indiciaire associée à des conditions d'Environnement routier (E) :**

1	Autoroute peu circulante et bien entretenue
0,85	Autoroute sinueuse, moyennement circulante
0,75	Voies protégées, route ouverte libre
0,66	Route ouverte circulante à bon grip
0,50	Réseau routier à trafic dense
0,50	Obscurité / conditions climatiques difficiles sur bonne route
0,45	Périphérie des agglomérations / montagne / route piégeuse
0,40	Travaux / infrastructures à risque / circulation importante
0,33	Zone 1 protégée en ville : conditions climatiques dangereuses
0,25	Zone 2 protégée en ville : ralentisseurs, croisements
0,20	Zone 3 protégée en ville : présence d'enfants/ piétons

**Une autre condition pour accéder au droit à la pratique motologique sur route ouverte est d'accepter 7 devoirs de base dans sa pratique routière, après l'obtention de son permis de conduire initial :**

1. Usage constant et/ou par défaut du code de la route ;
2. Situation administrative claire et en règle (assurance, permis, carte grise valide...) ;
3. Fiabilité technique de l'engin (opérations régulières sur carnet d'entretien, contrôle technique, label constructeur (engin neuf) ou concessionnaire (engin d'occasion...) ;
4. Equipement de sécurité minimum (en 5 points pour le motard) ;
5. Validation de maîtrise par défaut (pratique routière suffisante et variée, pas de retrait de permis, pas d'accident responsable depuis x années, permis de plus de 5 ans, certificat d'aptitude selon l'âge, etc.) ;
6. Absence de couples à risque réhabilitaires durant la pratique routière ;
7. Esprit de responsabilité en cas d'accident causé objectivement de sa propre faute.

## 12. Vitesse tolérante

**L**a notion de vitesse tolérante est au centre du Codex de la maîtrise routière. Elle n'est pas une condition de plus mais la contrepartie naturelle des conditions imposées à l'utilisateur. Elle correspond de ce fait à une avancée sociétale devant succéder de manière différenciée à la vitesse autorisée, laquelle reste traditionnellement conforme à l'esprit initial de la sécurité routière.

L'application de la vitesse tolérante matérialise de ce fait l'existence concrète de la véritable «route intelligente» placée sous contrôle direct du citoyen-usager adulte et compétent. Si la vitesse reste le point central de tout dispositif routier, c'est qu'elle résulte directement et indirectement de «cent et un» paramètres humains, mécaniques, techniques et environnementaux qu'il convient d'intégrer dorénavant dans une démarche de valorisation et de qualification permanente. Aussi la référence à la vitesse tolérante doit s'apprécier comme une avancée dans la pratique routière associée à une latitude conditionnelle en faveur des usagers satisfaisant aux obligations du pilotage et de la conduite avisée. En Motologie, l'approche de la vitesse se caractérise principalement par la notion de vitesse maîtrisée dans le but d'éviter l'émergence et/ou l'amplification de l'occurrence du risque. La vitesse maîtrisée reste le meilleur gage de sécurité, dès lors qu'elle relève directement d'un état d'esprit propice à la vitesse prudente positive.

**En cela, elle accepte l'évidence de la légitimité de la vitesse tolérante (VT) parmi les 15 notions motologiques s'appliquant à l'usage de la vitesse sur route ouverte :**

## 2 états d'esprit attachés à la vitesse :

- . Vitesse prudente positive
- . Vitesse prudente négative

## 2 notions fondamentales de vitesse légitime :

- . Vitesse autorisée ( $V_A$ )
- . Vitesse tolérante ( $V_T$ )

## 8 types basiques de vitesse routière (présentées dans l'ordre d'efficacité sur le terrain routier) :

1. Vitesse intuitive adaptée ou maîtrisée ( $V_{ia}$ )
2. Vitesse permise ( $V_p$ )
3. Vitesse conseillée ( $V_c$ )
4. Vitesse légale ou normée ( $V_n$ )
5. Vitesse technologique ( $V_t$ )
6. Vitesse compteur ( $V_k$ )
7. Vitesse intuitive inadaptée ou non maîtrisée ( $V_{2i}$ )
8. Vitesse inhibée ( $V_h$ )

## 3 formes de pratique réelle de la vitesse exprimée en km/h :

- . Vitesse de référence ( $V_r$ )
- . Vitesse lambda ( $V_x$ )
- . Vitesse possible ( $V_P$ ).

Par principe motologique, la perception de la vitesse reste fondamentalement relative et différente entre les individus pour plusieurs raisons, ce qui suppose fondamentalement une adaptation de la vitesse à l'unité de chaque usager.

## Ainsi, chaque individu perçoit intimement la vitesse à sa manière pour 9 raisons fondamentales :

- . La référence qu'il en a par rapport au sol ou à un repère fixe ;
- . La mentalisation de la vitesse via la rapidité ou non de traitement de l'information au sein du psychisme humain ;
- . La position de conduite ou de pilotage ;
- . Le niveau d'apprentissage et d'actualité de l'expérience du sujet ;
- . La perception de la vitesse selon la psychologie des individus (âge, motivation, expérience, compétence, traumatisme...);
- . La différence entre les types de véhicules ;
- . La référence par rapport au lieu (route ouverte, agglomération, autoroute) ;
- . La référence par rapport aux autres véhicules dans le même continuum  $e/t$  (espace/temps) ;
- . La référence par rapport à l'émotion ressentie et/ou aux sensations de vibration.

La relativité de la vitesse fait qu'il n'existe aucune vitesse absolue, parfaite et satisfaisante pour l'ensemble des usagers de la route. C'est la raison pour laquelle la problématique de la vitesse doit se résoudre par l'usager lui-même dès lors que celui-ci dispose des préalables «compétentiels» nécessaires.

La notion de vitesse tolérante s'applique uniquement à partir d'un niveau de maîtrise globale suffisant (minimum 55 à 60 selon le test «3S»). Elle part du postulat que lorsque l'usager dispose d'une compétence réelle et suffisante, rien n'interdit à celui-ci d'estimer par lui-même la réalité de la situation dans ses innombrables paramètres en étant le mieux placé pour apporter la réponse idoine et adéquate en temps réel, bien mieux que tout système automatisé pouvant se substituer à son jugement (panneaux de signalisation, régulateur ou limiteur de vitesse, radar...).

L'application de la vitesse tolérante résulte du caractère «évolutionnaire» de la pratique routière en considérant le citoyen-usager, comme un adulte capable de discernement dans sa décision de vitesse pratiquée et non comme un individu lambda devant être constamment guidé et contrôlé dans sa conduite et sa vitesse sous prétexte d'égalité collective, d'indifférenciation des comportements et de normalisation totale. La notion de vitesse tolérante repose sur la synergie opérationnelle et efficace entre les 13 conditions nécessaires au pilotage et à la conduite avisée.

Dans ces conditions, l'usager peut bénéficier d'une option possible entre 3 grands types de vitesses sur route ouverte, sachant que l'usage de la vitesse normée ou légale ( $V_n$ ) reste en toute occasion la vitesse d'utilisation par défaut :

- . Vitesse permise ( $V_p$ )
- . Vitesse intuitive adaptée ou maîtrisée ( $V_{ia}$ )
- . Vitesse conseillée ( $V_c$ )

Ces 3 types de vitesses intègrent chacune 4 grands paramètres dans la pratique routière, ou vecteurs d'influence ( $ECT/rme$ ), dont l'importance se manifeste surtout et précisément dans l'hyperprésent de l'action (temps réel) et non dans les conditions virtuelles, initiales, courantes ou habituelles de la pratique routière (niveau de base de maîtrise globale, entretien standard de l'engin...) :

- . L'Environnement routier ou de roulage ( $E$ ) (éventuellement sous forme de référence indiciaire) ;
- . Le Comportement du pilote ou du conducteur ( $C$ ) ;
- . La fiabilité Technique, technologique et opérationnelle de l'engin et de ses composants ( $T$ ) ;
- . L'optimalité du ( $rme$ ).

Par principe motologique, chaque vecteur relève d'une égale importance face à l'occurrence du risque, soit 0,25 de poids motologique idéal. La somme cumulée idéale des 4 vecteurs d'influence est égale à 1 (0,25 + 0,25 + 0,25 + 0,25).

$$E + C + T + (rme) = 1$$

Le poids motologique pondéré de chaque vecteur d'influence se détermine à partir d'un pourcentage qualitatif compris entre 0 et 100% s'appliquant directement à son poids motologique idéal 0,25. Ainsi, pour chacun des 4 vecteurs  $E$ ,  $C$ ,  $T$  et  $rme$ , toute baisse qualitative se traduit simultanément par un poids motologique pondéré. Ex. : si  $C$  n'est pas parfait mais équivalent en qualité à 80%, alors son poids motologique pondéré est de 80% x 0,25 = 0,20.

**% qualitatif du vecteur d'influence      Equivalence poids motologique**

100	0,25
90	0,225
80	0,20
70	0,175
60	0,15
50	0,125
40	0,10

Le poids motologique de l'ensemble des 4 vecteurs d'influence reste la somme cumulée de chaque poids motologique pondéré. Ex. : si  $E = 0,225$  ;  $C = 0,25$  ;  $T = 0,20$ ,  $rme = 0,20$ , le poids motologique cumulé des 4 vecteurs d'influence est équivalent à 0,875.

L'usage de la vitesse tolérante s'inscrit donc, en plus d'un niveau individuel de maîtrise globale supérieur à 55, dans une fourchette de poids motologique cumulé pour les 4 vecteurs d'influence compris entre  $x$  et 1, selon les critères nationaux choisis (Ex. : entre 0,55 et 1). Naturellement l'usager n'a rien à calculer par lui-même. Soit, il sait intuitivement qu'il entre aisément dans la fourchette prédéfinie soit, il bénéficie d'une aide intelligente à la décision électronique adaptée du principe de «route intelligente» sous forme de messages pédagogiques et préventifs.

. La vitesse permise ( $V_p$ ) est la première application de la vitesse tolérante en s'appliquant à l'unité de chaque usager de manière conditionnelle. Son usage est directement lié au vecteur d'influence le moins dominant (le plus faible) au sein du rapport ( $ECT/rme$ ). Ainsi la vitesse permise dépend-elle intrinsèquement du vecteur le plus faible ou considéré comme étant le moins dominant, faisant que le niveau réel de vitesse permise s'établit par le bas de la compétence, et/ou des limitations objectives en matière d'environnement routier ( $E$ ), de comportement inadapté ( $C$ ) ou de technique. C'est par conséquent à partir du vecteur objectivement le plus faible que se détermine le niveau réel de vitesse

permise ( $V_p$ ). En ce sens, la vitesse permise peut se définir comme une vitesse potentielle maximale basée initialement sur la vitesse technologique de l'engin (vitesse maximale ou optimale) moins l'influence du vecteur d'influence ( $X$ ) le plus faible : ( $E$ -) ; ( $C$ -) ; ( $T$ -) ; ( $rme$ -). Elle correspond en fait à 100% de la vitesse possible moins ( $X$ ) :

$$V_p = V_t - (\text{vecteur } E, C, T, (rme) \text{ le plus faible})$$

$$\text{ou } V_p = V_t.(E-) ; V_p = V_t.(C-) ; V_p = V_t.(T-) ; V_p = V_t.(rme-)$$

. **La vitesse intuitive ( $V_{ia}$ )** est la vitesse tolérante la plus naturelle dans le pilotage et la conduite par une référence psychique omniprésente basée sur l'attitude mentale dominante, le discernement, le naturel des postures et l'adéquation de la puissance disponible de l'engin en fonction du relief de l'environnement routier. La vitesse intuitive caractérise fondamentalement la différenciation du pilotage et de la conduite en s'adaptant aux ressources et aux capacités unitaires de chaque usager. Elle repose sur le même principe de contrat moral que celui préconisé par la vitesse permise, à la différence près qu'ici le pilote ou le conducteur dispose d'une légitimité permanente à rouler comme il l'entend, quel que soit l'environnement routier, à condition toutefois que préexistent chez lui les 13 conditions du pilotage et de la conduite avisée ainsi qu'une adaptation adéquate vis-à-vis de ( $E$ ) et ( $T$ ). De manière plus simplifiée, l'application de la vitesse intuitive résulte directement de la formule suivante :

$$V_{ia} = (3S)\uparrow + (rme) \text{ optimal} + \Sigma (ECT)+$$

. **La vitesse conseillée ( $V_c$ )** est la troisième option de la vitesse tolérante. Elle se présente sous une forme de déclinaison en mode collectif de la vitesse permise, sans recouvrir tout le champ d'application unitaire de la vitesse intuitive. Elle s'applique à une masse différenciée d'individus ayant obligatoirement les minimums requis du pilotage ou de la conduite avisée. La vitesse conseillée se définit comme une indication de vitesse prudente positive déterminée sur la base d'informations pertinentes, automatisées ou non et/ou régulièrement actualisées. Contrairement à une vitesse normée imposant un cadre uniforme et indifférencié de réglementation pour tous, la vitesse conseillée repose sur un principe d'équité et de différenciation prenant en considération le niveau réel de maîtrise globale individuelle de chaque usager, ainsi que les vecteurs d'influence le concernant. Dès lors que le niveau de maîtrise globale est jugé suffisant, en général au-dessus de 55%, la vitesse conseillée devient une recommandation et non une obligation en fonction de l'état objectif des 4 vecteurs d'influence ( $ECT/rme$ ). La vitesse conseillée contribue à rendre la «route intelligente» avec d'un côté, les pouvoirs publics s'occupant d'informer en temps réel sur l'état du vecteur ( $E$ ) dans l'ensemble de ses paramètres utiles, alors que les indicateurs techniques embarqués (ordinateur de bord, signaux d'alerte...) informent sur les données techniques ( $T$ ) de l'engin. Dans la configuration la plus élaborée, des capteurs disséminés tout au long du trajet renseignent en temps réel sur l'état de la route, de la météo et des conditions de circulation, en envoyant des messages préventifs au pilote/conducteur.

La vitesse conseillée ne remplace ni la vitesse permise ni la vitesse intuitive mais s'inscrit entre les deux comme une aide routière permanente à la décision. Elle favorise ainsi une tolérance de vitesse entre une fourchette haute (vitesse intuitive) et une fourchette basse (vitesse minimale) dans laquelle se place en médian la vitesse autorisée, normée ou légale ( $V_n$ ). Lorsque l'usager dispose de 4 vecteurs positifs ( $ECT/rme$ )+ dont la somme cumulée dépasse les 3/4 du poids motologique total, la référence à la vitesse conseillée devient peu utile sur le fond faisant prévaloir le recours à la vitesse intuitive ( $V_{ia}$ ). Lorsque l'usager dispose d'au moins un vecteur négatif ( $ECT/rme$ -) inférieur à 1/2, c'est alors le cadre de la vitesse légale ( $V_n$ ) ou permise ( $V_p$ ) qui prédomine compte tenu du principe du vecteur le plus faible. En fait, c'est lorsque l'usager de la route se situe dans une plage de configuration intermédiaire que la vitesse conseillée prend tout son sens, notamment lorsque la somme des 4 vecteurs ( $ECT/rme$ ) est comprise entre 0,50 et 0,75 du poids motologique total, mais sans présence de vecteur négatif.

$$\text{Vitesse conseillée} \Rightarrow (ECT/rme) <0,50 \text{ et } 0,75>$$

La plus grande spécificité de la vitesse conseillée est que celle-ci s'applique au cas par cas des usagers, en leur laissant à tout moment le choix optionnel de leur vitesse. Elle peut se présenter de manière pédagogique, simple et intuitive, sous forme d'aide à la décision à partir d'une simple grille de couleurs :

**Vert** = Ok sur toute la ligne

Bleu	=	Restez vigilant
Orange	=	Attention
Rouge	=	Stop, danger
Noir	=	Danger assuré

L'aide au pilotage et à la conduite peut également et de manière complémentaire se présenter sous forme de messages courts, de pictogrammes, de panneaux d'informations en temps réel, de sons ou de voix-off au sein du véhicule.

**En pratique, la vitesse conseillée doit indiquer une triple information au pilote ou conducteur :**

- . La vitesse compteur ( $V_k$ ) en cours de pratique
- . La vitesse autorisée ( $V_n$ ) propre à la configuration routière
- . La vitesse conseillée proprement dite ( $V_c$ )

### 13. Citoyenneté affirmée

Le treizième constat du Codex est qu'il ne peut y avoir de véritable avancée individuelle et collective en matière de maîtrise routière, et encore moins à l'échelon inférieur de la sécurité routière, tant que l'utilisateur n'est pas considéré par le système comme un citoyen adulte, responsable et affirmé, capable d'autodiscipline et d'autonomie dans ses décisions et ses jugements notamment dans la prise de risque maîtrisée. En Motologie, il existe une corrélation étroite entre la qualité du rôle de citoyen (au sens élargi) et la qualité de pratique routière de l'utilisateur expérimenté.

**Parmi les 7 rôles basiques du citoyen, 3 rôles seulement relèvent d'une citoyenneté adulte capable de favoriser un comportement (C) vraiment responsable et compétent sur route ouverte :**

- . Citoyen passif
- . Citoyen soumis
- . Citoyen actif suiveur
- . Citoyen affirmé
- . Citoyen leader
- . Citoyen rebelle
- . Citoyen délinquant

Ces 3 rôles (en gras) reposent sur une structure mentale et comportementale suffisamment mature pour accéder à la maîtrise routière au quotidien. Ainsi le citoyen-usager de type «actif suiveur», «affirmé», ou «leader», porte en lui les ressources potentielles et/ou nécessaires pour pratiquer aisément la vitesse tolérante moyennant l'apprentissage d'une technicité opérationnelle. En Motologie, c'est lui qui doit dorénavant devenir le référentiel de base de tout dispositif routier moderne. La véritable qualité routière au sens du Codex suppose de prôner une exemplarité fondée sur un niveau supérieur de maîtrise globale (□55%) et de compétence technique associée à une personnalité adulte et affirmée chez le citoyen-usager, et non plus de reposer sur une exemplarité formatée sur la docilité, l'obéissance et l'asservissement infantile des comportements face à l'autorité, aux lois et/ou aux injonctions du système.

Dans la pratique routière, hors période d'apprentissage, il existe une corrélation entre le niveau limité de compétences techniques et/ou de maîtrise globale dans le quotidien des habitudes routières et le rôle plus ou moins soumis, docile, perméable et/ou facilement éduicable du citoyen caché derrière l'utilisateur. Il est ainsi possible de dire qu'à mauvais citoyen, mauvais usager et inversement. De la même manière en Motologie, il ne peut y avoir de rôle citoyen véritablement «affirmé» et «leader» au quotidien en restant un usager de la route majoritairement asservi, craintif et docile, comme il ne peut y avoir d'utilisateur durablement et véritablement affirmé et compétent sur route caché derrière un rôle de citoyen «soumis», «passif» ou «rebelle». En Motologie, la notion de citoyen-usager forme un tout cohérent.

Alors que la sécurité routière traditionnelle entretient sur le fond une corrélation défensive de type usager docile/citoyen «soumis» à partir d'un schéma comportemental et «compétentiel» médian, voire faible ou insuffisant, la maîtrise routière repose sur une corrélation offensive de type usager



affirmé/citoyen affirmé. C'est la raison pour laquelle la référence à une véritable citoyenneté épanouie et moderne revendiquant l'équité, la différenciation, la réciprocité, l'affirmation de soi, le droit d'exister par soi-même, la liberté d'action, l'autonomie de décision, l'autodiscipline, etc., est essentielle dans le Codex de la maîtrise routière. A cette condition essentielle, l'utilisateur compétent peut pleinement donner la pleine mesure de ses ressources, capacités et potentiels en augmentant considérablement la qualité de sa démarche sécuritaire. Sans approche citoyenne affirmée, il ne peut y avoir de profonds et de véritables progrès sécuritaires, seulement un lissage vers le bas ou la médianité de la condition de praticien de la route avec des résultats erratiques et moyens. C'est en cela que le Codex de la maîtrise routière a vocation d'être le premier révélateur de l'état de citoyenneté adulte à grande échelle, en misant sur le fait que de la qualité de la pratique (routière en l'occurrence), naît la qualité de l'utilisateur et s'entretient par conséquent la qualité du citoyen et inversement.

Qualité de la pratique → Qualité de l'utilisateur → Qualité du citoyen  
Qualité du citoyen → Qualité de l'utilisateur → Qualité de la pratique

## 14. Courage politique

**L**a quatorzième condition du Codex nécessite l'implication du politique, des élus et de la représentation nationale, afin de mettre en place un dispositif de maîtrise routière «évolutionnaire» à l'échelon du pays.

Sans implication politique concrète en ce domaine, la lecture donnée aux citoyens, quelles que soient les raisons invoquées et/ou les techniques de communication politique utilisées, est qu'une fois de plus les représentants du système et les élus s'opposent directement à la légitime et «évolutionnaire» poussée citoyenne en apparaissant comme inopérants face aux institutions du système, et/ou ralliés aux ordres de celui-ci.

**Face au caractère inéluctable de l'avancée de la citoyenneté adulte parmi les usagers les plus actifs et face à une demande de nouvelles attentes en matière de pratique routière «évolutionnaire», le politique et/ou l'élu a 3 grandes options :**

1. Soit, il retarde volontairement la mise en place d'un véritable dispositif de maîtrise routière national en s'adossant sur l'actuelle sécurité routière plus ou moins poussée dans ses limites liberticides et inadéquations citoyennes, en prenant alors le risque contemporain de maintenir un niveau toujours trop élevé de mortalité et d'accidentalité malgré la portée des mesures prises.
2. Soit, il transige dans le cadre d'une politique politicienne en proposant des mesurottes et autres réformettes ciblées afin de satisfaire momentanément l'électorat, avec au final la perspective d'un bilan forcément mitigé, sans doute critiquable et insatisfaisant.
3. Soit, il établit un programme avancé complet dans l'esprit du Codex de la maîtrise routière basé sur des mesures audacieuses et courageuses dans le cadre d'une durée décennale ou autre, en s'attachant à valoriser et respecter la nécessité d'une citoyenneté adulte et évolutionnaire dans la pratique routière, rattrapant ainsi le temps perdu par la grande cohorte des personnels politiques au pouvoir durant les dernières décennies.

L'application du Codex impose d'avoir affaire à des hommes et femmes politiques, élus et/ou responsables humainement courageux, alliant l'abnégation personnelle et l'esprit de sacrifice dans l'humilité de leur mandat.

**La démonstration du véritable courage politique consiste à faire le contraire de ce qui plaît en se forçant à :**

- . Proscrire toute forme de communication politique ;
- . Etre direct et sans détours dans un langage au parlé vrai, précis et franc ;
- . Parler et agir sans rétention d'information, désinformation ou manipulation ;
- . Considérer autrui comme égal, sans paternalisme ni distanciation ;
- . S'exposer personnellement en cas d'échec et faire son mea culpa ;

- . Agir avec humilité et sincérité face à la portée de ses propres engagements ;
- . Considérer le résultat positif obtenu comme normal sans plus ;
- . Etre constamment lisible sur ses intentions ;
- . Eviter de se confondre en explications, justifications, rationalisations et autres discours trop parfaits pour être honnêtes ;
- . S'interdire de reporter la responsabilité sur autrui et/ou faire la critique improductive des adversaires en place ;

## 15. Débat sécuritaire

**L**a quinzième condition du Codex est de favoriser les conditions optimales du débat sécuritaire au sein même de la population éclectique et hétérogène des citoyens-usagers de la route, en sachant dépasser les corporatismes, les positions et les intérêts défendus par les minorités influentes, les pressions politiques, ainsi que la tutelle conservatrice de l'Etat.

La pertinence du débat citoyen ne repose pas seulement sur un échange d'idées ou une discussion même intéressante et sensée entre personnes d'accord sur le principe d'une position commune. Elle suppose obligatoirement d'atteindre le plus rapidement possible l'échelle 5 du débat, afin d'asseoir une construction cognitive sur des bases saines, objectives et universelles en terme de compréhension et d'éclairage de la conscience.

- . Echelle 1 Opinions/sentiments (subjectivité et empirisme par l'affect et le mental)
- . Echelle 2 Raisonnement (intelligence, perversion, subjectivité par l'intellectuel)
- . Echelle 3 Référence aux règles/lois/usages (normalisation, soumission à l'ordre)
- . Echelle 4 Référence aux principes (culture d'origine, dogmatisme, idéologie, sciences)
- . Echelle 5 Référence aux fondamentaux (essentialisation à caractère universel)

Tout participant au débat doit faire preuve d'honnêteté intellectuelle et d'esprit constructif en rejetant le rapport de force. Le plus difficile à l'échelle 5 du débat, c'est qu'il n'existe plus de référence dominante et prioritaire à l'empirisme personnel, aux jugements de valeurs, à la règle connue comme la culture d'origine, mais une vision plus globale et universelle fondée sur l'équité et la différenciation des individus et des pratiques. L'objectif n'est plus de vendre ou de proposer une solution partisane mais d'«essentialiser» l'ensemble des contributions utiles et des apports positifs en provenance des échelles précédentes. A l'échelle 5, personne ne détient plus la vérité infuse, une autorité hiérarchique ou un pouvoir quelconque sur autrui. Seuls le bon sens et l'évidence contribuent à former progressivement des propositions dépassant les intérêts particuliers et les points de vue orientés des uns et des autres. L'objectif du débat sécuritaire mené dans le cadre du Codex est de déterminer un programme d'action avancé (PAA), ou pour le moins de définir des séquences intermédiaires.

**Le programme d'action avancé en matière de débat sécuritaire comprend normalement 10 étapes :**

1. Définition d'un PAA clair et précis listant toutes les futures actions à mener (nouvelles mesures, maintien ou développement de mesures phares, annulation de «mauvaises» mesures...) en indiquant des objectifs quantifiés, les principaux moyens et ressources utilisées et surtout les dates de mise en place.
2. Communication de ce programme au plus grand nombre de citoyens concernés. L'objectif est d'informer sur ce qui va se passer concrètement de manière positive et négative en considérant le citoyen suffisamment adulte pour comprendre, apprécier ou rejeter.
3. Vote démocratique avancé permettant de passer du stade 1 de l'élection traditionnelle monocentré sur l'homme, au stade 2 de la démocratie reposant sur un couple précis homme/projet, avec priorité accordée au projet.
4. Communication régulière et information transparente sur le déroulement majeur du programme via les technologies de l'information et de l'E-Tribune. Il s'agit de ne pas enterrer le projet malgré les éventuelles difficultés rencontrées.
5. Bilan intermédiaire et/ou bilan annuel de l'activité réalisé durant l'exercice considéré avec comparatif objectif et impartial entre les attendus initiaux ou révisés du programme et sa réalisation concrète et opérationnelle.

6. Acceptation d'une variation possible du résultat obtenu en plus ou en moins, dès lors que celle-ci est déjà définie dès le départ comme élément déterminant de la règle du jeu (Ex. :  $\pm 20\%$  accepté) avec adaptation consécutive du programme.
7. Traitement spécifique de l'écart négatif constaté par des moyens prioritaires et/ou supplémentaires.
8. Au-delà de l'écart négatif admissible durant l'exercice considéré et/ou de l'existence d'un double écart négatif sur deux ans, par exemple supérieur à 2 fois l'écart admissible, remise en cause officielle du mandat de direction de projet avec organisation d'un nouveau vote intermédiaire.
9. Recomposition immédiate d'une équipe leader de projet.
10. Continuation du PAA initial ou redéfinition et reformatage d'un nouveau PAA en repartant alors de l'étape 1.

En matière de changement, l'évolution n'est pas la révolution, ce qui suppose de conserver intacts et/ou par défaut les acquis du moment, tant que ceux-ci ne sont pas effectivement remplacés de manière plus efficiente.

**Aussi pour être crédible, le débat sécuritaire (et tout autre type de débat citoyen) se doit-il de respecter une méthodologie d'animation précise selon 4 phases distinctes :**

- . Phase 1 : Intervention initiale et motivée du citoyen (initialisation, discussion et formalisation des propositions via un PAA, un collectif de citoyens et/ou l'E-Tribune) ;
- . Phase 2 : Intervention du personnel politique et élu (mise en forme technique et/ou législative des demandes provenant des citoyens) ;
- . Phase 3 : Intervention des institutions du système (exécution et mise en œuvre) ;
- . Phase 4 : Contrôle du citoyen (contestation, approbation, remarques...).

Le véritable débat sécuritaire suppose par conséquent une présence citoyenne à la fois en amont et en aval du débat, sous forme de tenaille démocratique. Le débat ne doit pas se limiter à un rapport étroit entre les phases 2 et 3, comme c'est souvent le cas, avec ensuite le citoyen mis devant le fait accompli.

## 16. Equation sécuritaire

La seizième partie du Codex résume l'essentiel des impératifs de la maîtrise routière en vue de favoriser un nouveau schéma sécuritaire sur route ouverte.

**Les nouveaux fondamentaux permettant de favoriser une mentalité plus ouverte et avancée concernent :**

- . Nouvelles avancées, tolérances, droits et libertés accessibles de manière conditionnelle aux citoyens-usagers compétents.
- . Contraintes et contreparties impliquant la responsabilité et le discernement constant du citoyen-usager.
- . Interdictions de principe dans le pilotage et la conduite en collectivité.
- . Evitement du trou comportemental.
- . Recherche d'obtention de l'équation motologique de la vitesse.

**Les nouvelles avancées pratiques du Codex de la maîtrise routière concernent :**

1. Evolution du code de la route en matière d'intelligence routière
2. Intégration progressive du principe de «route intelligente»
3. Reconnaissance du rythme instinctif et naturel du pilotage et de la conduite sur «route ouverte» :
  - . Principes d'affirmation sur route
  - . Référence sociétale à la culture du risque
4. Usage conditionnel de la vitesse tolérante :
  - . Vitesse permise
  - . Vitesse intuitive

- . Vitesse conseillée
- 5. Différenciation des pratiques routières avec :
  - . Acceptation des inégalités positives
  - . Principe de différenciation
  - . Principe de légitimité
  - . Principe de réciprocité
  - . Principe d'équité citoyenne
- 6. Considération du citoyen-usager :
  - . Promotion d'une citoyenneté adulte
  - . Axe de la motivation
  - . Axe de la valorisation
  - . Axe de la dynamisation opérationnelle
- 7. Application du sourcing causal
- 8. Courage politique
- 9. Débat sécuritaire à l'échelle 5
- 10. Budget suffisant pour l'amélioration globale des infrastructures routières

#### Les contreparties légitimes demandées à l'utilisateur sont :

- . Absence d'accident responsable sur une période donnée
- . Respect des 7 devoirs de base de l'utilisateur de la route :
  1. Usage constant et/ou par défaut du code de la route
  2. Situation administrative claire et en règle
  3. Fiabilité technique de l'engin
  4. Equipement de sécurité minimum
  5. Validation de maîtrise opérationnelle
  6. Absence de couples à risque rédhibitoires
  7. Esprit de responsabilité en cas d'accident
- . Définition d'un niveau suffisant de maîtrise globale opérationnelle (type Test «3S»)
- . Utilisation des principes avisés de pilotage/conduite
- . Comportement-source qualitatif
- . Pratique quotidienne d'un savoir-vivre routier
- . Post-formation(s) pour l'actualisation ou le développement des compétences techniques
- . Participation à l'éducation routière tout au long de la vie
- . Adéquation en temps réel des 4 vecteurs d'influence (ECT/rme)

Le Codex repose fondamentalement sur un contrat moral, un deal citoyen entre l'utilisateur, les pouvoirs publics et la collectivité. Son objet est de permettre la qualification du pilote et du conducteur par le haut de leurs compétences et ressources individuelles, afin que ceux-ci puissent développer un niveau supérieur de maîtrise globale correcte.

#### L'utilisateur doit donc s'interdire de lui-même, et si ce n'est le cas par le recours à la loi, les comportements suivants :

**1<sup>re</sup> interdiction de principe :** intolérance, défaut de savoir-vivre, rapport de force avec autrui dans le but d'imposer son rythme, ses initiatives incertaines, dangereuses ou lentes.

**2<sup>e</sup> interdiction de principe :** utilisation d'une vitesse inadaptée en agglomération, la nuit, dans de mauvaises conditions climatiques, dans les carrefours, ronds-points, croisements dangereux, ralentisseurs, ralentissement du trafic...

**3<sup>e</sup> interdiction de principe :** utilisation dominante de la vitesse inhibée (Vh) et de la vitesse intuitive inadaptée (V2i) de nature à gêner et/ou à créer des conditions évidentes d'énervement et de déstabilisation dans le pilotage et la conduite des autres usagers.

L'une des grandes différences entre la sécurité routière traditionnelle et la maîtrise routière est l'intégration de la notion de «trou» comportemental. Le «trou» comportemental se caractérise par un différentiel de maîtrise non appliquée ( $\Delta$ ) entre la demande de vitesse possible (VP), elle-même corrélative de la demande de vitesse tolérante ou prudente, et l'offre de vitesse contrainte imposée (Vn). Plus le différentiel est grand, plus il tend à amplifier la nature d'un conflit psychologique en créant des conditions latentes de démaîtrise, d'occurrence du risque et/ou d'entropie, sous forme d'émergence de certains couple(s) à risque. Le comportement (C) de l'utilisateur s'en trouve alors forcément affecté, et/ou

plus ou moins amplifié, en fonction de l'intimité de son schéma décision/action face aux obstacles routiers rencontrés, à la nature du trajet, à la durée de la pratique routière, à l'existence ou non d'un confort de conduite ou de pilotage, etc.

**VP - Vn = trou comportemental ⇒ conflit psychologique**

Dans le temps réel de la pratique routière, le «trou» comportemental se détermine instantanément à partir de la vitesse possible (VP) jugée, décidée ou ressentie dans le libre arbitre de l'usager, elle-même pondérée par l'un des 3 paramètres d'ajustement : (K3S), vecteur (ECT/rme) le plus faible ou référence indiciaire, et le rapport à la vitesse contrainte imposée (Vn).

$$\Delta \Rightarrow (K3S \times VP) - (Vn)$$

$$\text{ou } \Delta \Rightarrow (\text{vecteur ECT/rme le plus faible} \times VP) - (Vn)$$

$$\text{ou } \Delta \Rightarrow (\text{référence indiciaire} \times VP) - (Vn)$$

L'Equation motologique de la vitesse (EMV) évite à la fois le trou comportemental, caractérise la différenciation concrète des usagers entre eux dans la pratique de la vitesse sur route ouverte et ouvre la voie à une citoyenneté affirmée sur route en unifiant et intégrant, en temps réel, la réalité positive des 5 vecteurs (3S), (E), (C), (T) et (rme).

**Leur association correcte représente la base de la bonne maîtrise routière sous forme de vitesse positive prudente par :**

- . Un niveau suffisant de maîtrise globale chez l'usager (3S) ;
- . Une vigilance et une implication fortes et permanentes (rme) ;
- . Un discernement constant appliqué à l'environnement routier (E) ;
- . Un comportement responsable et propre (C) ;
- . Une fiabilité de l'engin (T).

L'Equation motologique de la vitesse établie, dans l'absolu, une corrélation directe avec la vitesse possible (VP), elle-même découlant d'une vitesse de référence (Vr) pondérée par le coefficient (K) appliqué aux vecteurs d'influence (ECT/rme/3S). La vitesse de référence (Vr) est en quelque sorte la vitesse personnelle idéale, maximale ou considérée comme absolue pour l'usager (Via, Vp, Vc...).

$$\text{Vitesse possible (VP)} \Rightarrow k(3S/ECT/rme) \times Vr$$

$$\text{soit : } EMV \Rightarrow VP$$

L'équation motologique de la vitesse peut être positive ou négative. De la positivité de l'agrégat (ECT/rme/3S)↑ découlent directement la positivité de (EMV)+ et la possibilité d'une vitesse tolérante (VT). A l'inverse, de l'insuffisance ou de la déficience de l'agrégat (ECT/rme/3S)↓ découlent la négativité de (EMV)- et la non possibilité d'une vitesse tolérante imposant une référence contrainte à la vitesse autorisée (VA).

$$EMV+ \Rightarrow (3S/ECT/rme) \uparrow \Rightarrow VT$$

$$EMV- \Rightarrow (3S/ECT/rme) \downarrow \Rightarrow VA$$

Il existe seulement 4 résultantes possibles en matière de sécurité et d'insécurité routières. Une seule équation apparaît foncièrement sécuritaire pour la collectivité comme pour l'usager par l'homogénéité positive de l'ensemble de ses paramètres. Si l'obligation de la vitesse normée (Vn) réduit l'insécurité, elle ne crée pas de facto de la sécurité en générant un «trou» comportemental propice à l'émergence de la frustration en de multiples déclinaisons. En tout état de cause, la qualité de l'équation motologique de la vitesse (EMV+) associée à la vitesse tolérante (VT) contribue directement à la qualification de l'équation sécuritaire inspirant le Codex de la maîtrise routière.

**EMV+ avec VT = équation sécuritaire optimale**  
**EMV+ avec Vn = équation sécuritaire + frustration**  
**EMV- avec Vn = équation insécuritaire**  
**EMV- avec VT = équation insécuritaire + irresponsabilité**

## PETIT ABÉCÉDAIRE DE LA MOTOLOGIE (A à L)

Le Petit Abécédaire de la Motologie s'adresse directement aux usagers de la route et aux motards. Il prolonge les ouvrages de la Motologie en intégrant, dans cette version, 115 notions (307 textes) reliées à la pratique routière et l'univers de la moto. La contribution culturelle du Petit Abécédaire consiste à ouvrir la réflexion citoyenne sur les insuffisances chroniques de la sécurité routière traditionnelle, ainsi que sur les déficiences démocratiques des gouvernances actuelles. Pour rendre plus facilement compréhensible chaque notion et ses éventuels corollaires, celles-ci sont introduites par une petite phrase ou une petite pensée destinée à résumer avec humour, ou sous forme de formule choc, le sens général du texte. En tout état de cause, le ton donné est volontairement non conventionnel, non politiquement correct, non partisan, non sectaire et non intolérant, mais délibérément ouvert et ferme, précis et condensé, constructif et riche d'enseignement. Le but est de se faire plaisir en papillonnant de notions en notions, mais aussi d'y trouver intérêt et matière à réflexion en vue d'élever le débat en société.

Cliquer d'abord sur les titres pour accéder ensuite aux notions, puis cliquer sur les notions pour accéder aux textes.  
Le chiffre indiqué après chaque notion indique le nombre de corollaires associés (textes).

### Liste générale des notions

**A – 13 notions (43 textes)**  
**B – 4 notions (6 textes)**  
**C – 24 notions (75 textes)**  
**D – 11 notions (35 textes)**  
**E – 18 notions (39 textes)**  
**F – 7 notions (24 textes)**  
**G – 3 notions (6 textes)**  
**H – 6 notions (10 textes)**  
**I – 18 notions (41 textes)**  
**L – 11 notions (28 textes)**

# LISTE GÉNÉRALE DES NOTIONS

## A

Abus de comportement - 1  
Accidentalité routière (en général) - 6  
Accident (en moto) - 4  
Accord (pas d'accord) - 5  
Acte manqué - 5  
Acte réussi - 4  
Adulte (être) - 2  
S'affirmer (sur route) - 1  
Amalgame (faire l') - 1  
Apprentissage - 11  
Arsouille - 1  
Assermenté (motard) - 1  
Assertivité (affirmation de soi) - 1

## B

Besoin (de vitesse) - 2  
Bonheur (un pur) - 1  
Bridage (des moteurs) - 1  
Bruit (d'échappement) - 2

## C

Cercle entropique (du risque) - 3  
Cercle auto-protecteur (de la maîtrise) - 1  
Chaleur (du motard) - 1  
Chasses gardées - 8  
Chauffardise - 1  
Chauffard - 1  
Chute (du motard) - 3  
Circuit/Piste/Route ouverte - 3  
Clés de la réussite (en moto) - 1  
Code de la route (évolution nécessaire du) - 6  
Comportement - 10  
Compteur de plaisir - 2  
Conditionnement (routier) - 2  
Conduire/Manœuvrer/Piloter - 1  
Contrevenant - 3  
Coup de chance - 1  
Couples à risque - 2  
Courage (en moto) - 1  
Critiquer (la moto et la vitesse) - 2  
C.R.S (inadéquation de la méthode) - 5  
Croisade (contre l'insécurité routière) - 2  
Culture du risque - 3  
Culture du non risque - 7  
Culture prudentielle - 6

## D

Danger (de la route) - 3  
Délit (principe) - 1  
Délinquance routière - 11  
Démaîtrise - 3  
Dénormalisation (du comportement) - 1

Déshabitude - 1  
Différenciation (pratique routière) - 1  
Différentiel de compétences - 3  
Discernement - 5  
Discours sécuritaire - 3  
Droit naturel (à la vitesse) - 3

## E

Economie routière - 3  
Effet de modèle - 1  
Egalité (de traitement) - 7  
Energie humaine - 1  
Engins (motorisés) - 1  
Enroulement - 1  
Entropie (notion d') - 1  
Epreuve (subir une) - 2  
Equation sécuritaire - 1  
Equipe ment du motard - 1  
Espace mental (occuper l') - 6  
Esprit du Motard - 1  
Esthétisme (dans le pilotage) - 1  
Etat d'esprit (de l'homme d'action) - 1  
Evaluation des compétences - 1  
Evidence (motologique) - 1  
Evolutionnaire (approche) - 6  
Exemplarité (des mesures) - 3

## F

Fait (interpréter le) - 4  
La faute (aux autres) - 4  
Flatulences (de l'esprit) - 1  
Fondamentaux (recours aux) - 2  
Force de l'ordre (rôle tenu par les) - 8  
Formater (l'esprit) - 2  
Formation (adéquate) - 3

## G

Généralisation - 3  
Généraliser (à outrance) - 2  
Grande gueule (avoir une) - 1

## H

Habitude - 1  
Habitue - 3  
Handi-Motard - 1  
Harcèlement sociétal - 3  
Hécatombe routière - 1  
Héros (mythe du) - 1

## I

Impostures culturelles (exemples d') - 1  
Imprévu (faire face à l') - 3  
Inabouti (individu) - 1  
Incivilité (routière) - 1  
Inculture (routière) - 2  
Information (rapport aux ouvrages de Motologie) - 1



**Infraction (attitude devant l') - 1**  
**Infractionnisme de masse - 1**  
**Infrastructures routières - 1**  
**Insécurité routière - 1**  
**Instinct de survie - 1**  
**Institution (rôle de l') - 9**  
**Intelligence (de la situation) - 1**  
**Intelligence routière - 2**  
**Interdiction (mesures d') - 5**  
**Intoxication culturelle - 4**  
**Involutionnaire (démarche) - 1**  
**Irresponsable (être) - 5**

**L**

**Légalité (le poids de la) - 2**  
**Légitimité (sens de la) - 2**  
**Liberté (réelle) - 5**  
**Liberticide (action) - 2**  
**Liste C - 5**  
**Logique de prudence - 3**  
**Loi (perversion de la) - 1**  
**Loi (de l'action) - 6**  
**Loi de l'effort continu (appliquée à la pratique routière) - 2**

### **. Abus (de comportement) : Dépassement de la ligne blanche relationnelle.**

L'usager de la route se doit d'être exemplaire dans sa pratique routière. L'usager méritant qui applique correctement les principes et l'état d'esprit de la Motologie est considéré comme une référence citoyenne exemplaire. Il doit être respecté en tant que tel. A l'inverse, l'usager qui s'approprie l'espace routier sans aucun savoir-vivre, celui qui pratique la route en vacancier, celui qui se montre volontiers agressif, critique ou provocateur et/ou celui qui néglige les règles élémentaires de sécurité est souvent celui qui abuse de son rôle d'usager. Il n'entre pas dans la grande famille adulte des vrais citoyens compétents, adhérents ou non à l'esprit de la Motologie. La pratique libertaire de la moto et de l'automobile suppose des droits et des devoirs que chaque usager a l'obligation morale de respecter dans l'autodiscipline et le discernement. De la même manière, celui ou celle qui abuse de ses droits et/ou de son rôle au sein du système, quels que soient son activité, sa mission ou son métier, n'est aucunement respectable. En cela, le seul statut et le rôle n'accordent aucun privilège en matière de comportement sinon à prouver que son auteur dispose de la maîtrise, de la compétence et/ou du discernement nécessaire. Pour juger objectivement la pratique d'autrui, il est d'abord nécessaire de qualifier la sienne. Combien sont ceux qui font partie du comportement des bons et des justes sur la route comme ailleurs ?

### **. Accidentalité routière (en général) : Epouvantail politique agité par les bons docteurs Raison et Statistiques.**

L'accidentalité est un constat relevant du caractère impondérable de la pratique routière comme d'autres activités humaines à risque. Dans l'absolu de la pratique routière, qu'il soit inutile, injuste, évitable, inévitable, normal, anormal, en hausse, en baisse, l'accident est toujours une résultante d'échec ou d'erreur liée, en amont, à des décisions inopportunes et en aval, à des actions ou à des réactions déviantes de maîtrise en provenance de l'une ou de l'ensemble des parties prenantes. Tant que l'homme est en démaîtrise, l'accidentalité ne peut se gérer qu'à la réduction par le colmatage et la fuite en avant permanente. Le gain de résultat reste alors inversement proportionnel aux moyens engagés, sauf à agir qualitativement en cœur de cible, c'est-à-dire en maîtrise globale individuelle. L'approche efficace en matière d'accidentologie résulte non pas d'une logique mathématique mais d'une dimension foncièrement psychologique et circonstancielle dans la manifestation de l'occurrence du risque.

### **A l'échelle d'une zone, d'une région ou d'un pays, l'accidentalité reste inéluctable :**

- . Plus le nombre d'usagers de la route est important au même endroit, au même moment et avec un différentiel notable de maîtrise globale, dès lors que préexiste un niveau soutenu d'interactions entre des véhicules aux technologies différentes ;
- . Plus le temps de pratique au sein d'une masse d'usagers s'exprime en milliards de kilomètres annuels parcourus, pondéré en méga ou en giga heures temps-homme de conduite et de pilotage, le tout affecté d'une vitesse moyenne lambda sécurisée ou insécurisée par l'état réel du réseau routier, de la qualité ou non des infrastructures, par l'influence des conditions météo comme par le degré d'importance des couples à risques en présence ;
- . Plus il existe une incertitude de décision, de technicité et de comportement en provenance de soi et d'autrui dans un écart de niveau de (*rme*) propre à chaque usager, rapporté au nombre de micro-décisions à prendre sur un trajet donné comme face à l'imprévu ;
- . Plus il existe une complexité croissante dans la configuration des paramètres routiers et humains.

### **. Accidentalité routière (en général) - corollaire 1 : Un problème de méthode.**

Agir seulement sur des paramètres «périmétriques» ciblés, tels que celui de la vitesse ou certains couples à risque (alcoolémie, sécurité passive des engins) ne peut mathématiquement que réduire provisoirement l'occurrence de l'accident, en déplaçant forcément la problématique sur la dominance d'autres facteurs non dominés. Toutefois, toute réduction de l'accidentalité inutile est bonne à prendre dans l'instant, si elle offre des contreparties gagnantes pour chacune des parties considérées. C'est évident. Pourtant l'avantage d'une telle position sur le court terme ne doit pas masquer les conséquences et/ou effets collatéraux possibles sur le plus long terme. C'est donc la non efficacité fondamentale de la méthode utilisée qui pose problème et non pas le résultat immédiat obtenu.

Il est ainsi clair que sous le seul angle primaire de la sécurité routière traditionnelle renforcée par la pression morale et coercitive, ainsi que par la répression policière, l'accidentalité mortelle et corporelle peut toujours se réduire mécaniquement dans ses excès, sans toutefois espérer dépasser un seuil structurel incompressible. En d'autres termes, la réduction de l'accidentalité par la voie principale de la pression du système exercée sur le citoyen-usager reste foncièrement limitée et/ou de nature artificielle par le niveau des contraintes imposées.

#### **. Accidentalité routière (en général) - corollaire 2 : La politique de la partie apparente de l'iceberg comme la partie immergée.**

L'utilisation récurrente des statistiques officielles est assez démonstrative en la matière aussi bien sur le long terme, que sur la faiblesse objective des résultats obtenus en fonction de l'importance des moyens engagés. Il faut bien comprendre que derrière l'efficacité apparente des mesures techniques de surface destinées à réduire « l'infection » de masse (partie apparente de l'iceberg), il existe un fond de problématique bien plus complexe que seul le citoyen-usager peut et doit résoudre par lui-même, à l'échelle de l'unité de sa pratique. Aussi, toute action technique indifférenciée de masse s'attaquant directement à la complexité du fonctionnement du vivant n'est viable, comme en médecine, que si elle interagit simultanément et en profondeur sur le fond ciblé du problème, à la source même des causes spécifiques propres à chacun. A l'échelle du temps, la dureté des mesures prises avec la complicité de la propagande médiatique ne traduit d'aucune manière une forme d'évolution sociétale pérenne dans les pratiques, mais simplement un forçage momentané des comportements sous le joug de la répression. Tant que l'essentiel n'est pas réglé, la problématique routière reste soumise à une approche politique superficielle, factuelle, opportuniste et surtout de nature à dérégler encore davantage les relations Etat-citoyens. En matière sociétale, l'essentiel, c'est inévitablement l'accès à la maîtrise globale motivée alors que l'actuel périmètre visible en surface, c'est toujours et encore une sécurité routière imparfaite, contraignante et imposée.

#### **. Accidentalité routière (en général) - corollaire 3 : Une vision comptable limitée.**

La réduction de l'accidentalité routière sur la durée la plus longue ne procède pas d'un raisonnement quantitatif mais d'une démarche essentiellement qualitative. Le politique et les représentants des forces de l'ordre qui procèdent uniquement de manière arithmétique et comptable en cochant des croix pour le gibier abattu et des cases dans le planning hebdomadaire, justifiant ainsi de la bonne réalisation des opérations de prévention et de répression sur route, se trompent dramatiquement en réduisant davantage la dynamique citoyenne et sociétale au lieu de l'élever et de la consolider durablement. Ces responsables au sein du système sont soit des innocents satisfaits, des psychorigides, des dogmatiques, des anti-citoyens ou des « collaborateurs », mais certainement pas une référence en matière de valeurs citoyennes à l'échelle individuelle. Toute sécurité routière reposant principalement sur l'usage d'une comptabilité arithmétique basique comme sur des statistiques destinées à valoriser avant tout une microéconomie apparente de réduction de la mortalité en A, sans se soucier d'autres conséquences bien plus importantes et vitales en B, C, M ou T (cancers, suicides, maladies nosocomiales, accidents domestiques...) est particulièrement grave à moyen et à long terme : les mêmes ressources engagées en A pourraient certainement permettre des gains bien plus importants en B, C ou ailleurs.

En matière de réduction de l'accidentalité, le dogmatisme froid et calculeur à court terme ne peut qu'occulter la présence et/ou l'arrivée inévitable de « gros » effets collatéraux à venir, un peu comme le comptable de l'entreprise qui, gérant de manière drastique et rigide les chiffres du présent afin de les assainir, prend des décisions contraires à l'évolution du marché et/ou aux nécessités concurrentielles en réduisant l'investissement productif, le renouvellement de gamme et/ou en agissant sur la motivation du personnel. Peut-être bon à l'instant  $t$ , il n'est pas sûr qu'à  $t+1$  ou  $t+n$ , l'impact global de ces décisions n'entraîne ultérieurement les conditions programmées d'une faillite prévisible ou encore l'arrivée de grands désordres dans l'équilibre fragile et précaire de l'entreprise (ou de l'Etat).

#### . **Accidentalité routière (en général) - corollaire 4** : L'arithmétique ne ressort aucunement de la psychologie.

Le management sociétal n'est pas si différent du management en entreprise, dès lors que l'on procède en matière de stratégie et de qualité dans les relations humaines et que l'on mise sur les ressorts de la psychologie positive. A l'inverse, lorsque l'on utilise les méthodes traditionnelles du bâton et de la carotte (version arithmétique de la psychologie), le progrès attendu reste foncièrement ponctuel, volatil, réversible, même si le résultat recherché (réduction de l'accidentalité en l'occurrence) semble apparemment satisfaisant. Il l'est d'autant plus à court terme, que les mesures s'imposent de manière directive sans la participation volontaire, affirmée et motivée des usagers. Ce type d'arithmétique primaire associant, par exemple, une répression systématique (*X dominant*) contre la vitesse (*Y soumis*) de nature à induire une baisse apparente de l'accidentalité (*produit A satisfaisant*) ne se limite pas seulement, hélas, au résultat apparent. Il induit également en marge et/ou parallèlement au produit (*A*), une chaîne de conséquences directes pour l'instigateur (exemples : gain politique, réduction des coûts en économie sociale, rentrées d'argent pour l'Etat) considérées comme (*A'*) mais aussi et surtout en termes sociétaux, une chaîne de réactions contraires (*Z*) de nature de la psychologie individuelle et de la psychosociologie de masse (dissonance cognitive, acte manqué, soumission du citoyen, incidences financières pour l'usager mais aussi stagnation sociétale, altérations économiques et sociales dans la chaîne d'activités marchandes et non marchandes concernée...). Aussi, lorsque l'on utilise l'arithmétique en toute forme de sécurité routière primaire obtient-on un résultat non pas uniquement arithmétique sur la forme ( $X/Y = A+A'$ ) mais aussi déstructurant sur le fond ( $X/Z = (A+A') - \Sigma Z$ ). Cette évidence résulte du fait que la somme de réactions contraires ( $\Sigma Z$ ) peut partiellement ou totalement annuler le caractère positif et utile immédiat de la mesure ( $A+A'$ ), voire créer encore davantage d'entropie en terme de finalité et/ou dans la durée la plus longue.

$$\begin{aligned} X/Y &= (A+A') \text{ mais aussi } X/Y \Rightarrow (\Sigma Z) \\ \text{si } (\Sigma Z) &\leq (A+A') \rightarrow \text{finalité acceptable} \\ \text{si } (\Sigma Z) &\geq (A+A') \rightarrow \text{finalité entropique} \end{aligned}$$

#### . **Accidentalité routière (en général) - corollaire 5** : $1 + 1 = x$ et non 2

Le simplisme arithmétique en matière d'approche de l'accidentologie routière ne doit pas aveugler sur les effets induits et non directement visibles. Ne privilégier que la normalisation, la traque, la répression, la sanction, la culpabilisation et autres obligations imposées unilatéralement ne peut conduire qu'à un résultat partiel induisant des effets secondaires, contraires et/ou déstabilisants sur le fond du problème. En d'autres termes, associer répression systématique contre par exemple la vitesse, fait que l'on peut obtenir un résultat direct favorable à la baisse des accidents chez les usagers insuffisamment compétents, tout en créant parallèlement une chaîne de réactions contraires de grandeur indéfinie chez les autres usagers plus compétents. Ainsi, si l'augmentation et la dureté des contrôles contre la vitesse contribuent à faire directement baisser la mortalité en ce domaine, ce qui sur le fond nécessite d'être vraiment démontré en matière de sourcing causal et de couples à risque, cette relation d'arithmétique primaire induit automatiquement une chaîne de réactions psychologiques et comportementales encore plus grande, en marge et/ou en parallèle du sujet. Il est donc à craindre que  $1+1$  ne donne pas 2, mais  $x$  en matière de produit attendu sur le fonctionnement complexe du vivant. La réduction statistique des accidents sur route n'assainit nullement un déplacement de la violence, ailleurs ou autrement, de manière directe ou indirecte, causale ou non causale. Il est par conséquent malsain de ne pas tenir compte de la partie émergée de l'iceberg (chaîne de réactions) en matière de réduction coercitive de l'accidentalité routière, laquelle partie reste la plus importante dans la considération d'un cadre sociétal global. A ne voir que petit, focalisé et/ou ciblé sans prise en considération d'une phénoménologie sociétale plus globale, on avance sans véritable visibilité en ne percevant bien que la chaussée droit devant soi et non le mur ou le virage qui s'approche.

#### . **Accident (en moto)** : Epreuve formative permettant de comprendre toute la vanité des choses en ce bas monde.

Il n'y a aucune fatalité de l'accident en moto, pas plus que dans toute forme d'activité humaine correctement maîtrisée. C'est la non maîtrise globale ou ponctuelle et/ou la présence de couple(s) à risque et/ou la malchance qui génèrent l'accident. Le motard n'est pas plus exposé à l'irréversible de l'accident que n'importe quel autre usager de la route, dès lors qu'il maîtrise correctement son engin et mieux encore qu'il pilote de manière assurée. Il faut arrêter de penser que la moto est fondamentalement dangereuse. L'accident en moto provient de 4 principales sources pouvant

éventuellement se combiner entre elles, en dehors d'un défaut de synchronisme et/ou d'un mauvais placement du regard :

- . L'erreur ou la faute d'un autre usager (le plus souvent automobiliste).
- . La perte d'équilibre à basse vitesse.
- . L'inadéquation ou la perte de trajectoire à vitesse moyenne ou haute.
- . Le freinage inadapté.

soit, autant de conditions qui nécessitent à la base vigilance, anticipation et maîtrise technique.

#### . **Accident (en moto) - corollaire 1 : Ça fait mal et ça crée même des bleus à l'âme.**

La première spécificité en matière d'accidentologie appliquée à la moto résulte de 2 facteurs distincts, identiques pour les sports de glisse tels que le ski, roller, skateboard, etc. :

- . La chute possible du fait d'une perte de contrôle de l'équilibre, à l'occasion d'un choc arrière ou latéral, d'une erreur de pilotage, d'une manœuvre à basse vitesse ou d'une prise d'angle ;
- . L'exposition physique et corporelle immédiate du pilote du fait de l'inexistence de protections passives.

La seconde spécificité en matière d'accidentologie moto recouvre 2 principaux risques majeurs que sont :

- . Le choc contre un obstacle dur pouvant entraîner toute forme de pathologies plus ou moins graves et/ou mortelles
- . L'abrasion et la brûlure de la peau au contact du sol (sans le port d'équipements adaptés).

Compte tenu de ces deux spécificités, il est nécessaire d'agir correctement sur la technicité du pilotage en vitesses rapides, moyennes et lentes, ainsi que sur la protection du motard en cas de chute. En dehors d'un choc physique avec un obstacle dur (glissière, muret, borne, poteau, arbre, autre véhicule...) et à condition d'être équipé avec de bonnes protections, la chute sous forme de glissade à moyenne et à haute vitesse est beaucoup moins dangereuse que la chute à vitesse nulle ou très basse. En général, le mouvement de glissade au moment de la chute répartit la pression exercée sur le corps évitant ainsi au motard de tomber de tout son poids sur une seule partie du corps. Il est toutefois clair que la moto est et restera dangereuse pour tout motard lambda, tant que son niveau de maîtrise globale sera insuffisant par rapport aux capacités de son engin, par la présence de couple(s) à risque, par la déficience ponctuelle de son (*rme*) et/ou par le défaut d'équipements adaptés. S'il est d'un constat récurrent que la plupart des conditions d'accident affectant le motard proviennent majoritairement du comportement des autres usagers de la route, il est néanmoins nécessaire d'agir utilement en post-formation dans ce sens, tout en s'imposant en permanence un 100% de vigilance et de concentration. Avec un niveau de maîtrise globale supérieur à 66%, le motard améliore fortement sa sécurité et réduit ainsi au maximum son exposition au risque routier.

#### . **Accident (en moto) - corollaire 2 : Jouer «carte» sur table.**

La constante en matière d'accident est que celui-ci résulte le plus souvent de l'inadéquation des décisions et du comportement, en temps réel, du pilote. Toutes les causes d'accident en moto (comme avec tous les autres engins) proviennent de 5 éléments majeurs pouvant s'armer à l'unité et/ou se combiner entre eux :

- . **(C) soi-même** (pilotage ou conduite inadaptée, manque réel de compétence, couple à risque, perte de vigilance, désynchronisation...);
- . **(A) les autres** (non cohérence et imprévisibilité du comportement, expression d'un ou de plusieurs couples à risque, manque de maîtrise, défaut de savoir-vivre routier...);
- . **(R) la route et les infrastructures** (mauvais revêtement routier, gravillons, fuel, huile, ornières, virage, carrefour dangereux, protections latérales mortelles, configuration routière mal étudiée, marquages au sol glissants...);
- . **(T) la technologie et technique de l'engin** (déficience mécanique, usure des pneumatiques, problème de poids, maniabilité ...);
- . **(E) l'environnement global** (traversée d'animaux, feuilles mortes, verglas, pluie, ensoleillement, vent ...).

31 combinatoires de base sont possibles pour expliquer un accident en moto (ou d'un véhicule en général) sans considérer l'ordre de primauté de l'élément dominant, même si la vitesse reste forcément transverse à chacun d'eux :

C / A / R / T / E  
AR / AT / AE / AC / RT / RE / RC / TE / TC / EC  
ART / ARE / ARC / ATE / ATC / AEC / RTE / RTC / REC / TEC  
ARTE / ARTC / RTEC / RECA / TECA  
CARTE

**. Accident en moto (éviter l') - corollaire 3 : 1 bonjour les dégâts ; 4 top là mon p'tit gars !**

Les 4 conditions de base pour éviter l'accident en moto, à quelle que vitesse que ce soit, oblige le motard à :

1. Ne jamais relâcher une seule seconde son attention, surtout lorsque l'on se sent sûr de soi et en confiance, en restant toujours vigilant et méfiant vis-à-vis du comportement d'autrui et/ou de l'imprévu ;
2. Ne jamais pousser sa chance, ses capacités physiques, mentales et/ou sa compétence technique, au-delà d'un seuil maximal de 90% de ses ressources et capacités du moment (idéal 80%) ;
3. Avoir un matériel bien entretenu et en parfait état de fonctionnement ;
4. Porter un équipement adapté sur les 5 principaux points de la sécurité : casque, gants, blouson, pantalon, chaussures (bottes).

**. Accord (pas d'accord) : Droit de dire oui, non ou merde à condition d'être poli.**

Le caractère universel et intemporel de la liberté d'expression reste fondamentalement influencé par les prismes culturels, moraux, intellectuels et psychologiques inhérents à chaque individu. Objectif ou subjectif, empirique ou expert, partial ou impartial, le jugement critique n'en demeure pas moins un droit citoyen inaliénable. Cependant pour être crédible et acceptable en Motologie (comme ailleurs), le jugement critique adulte et responsable du motard et du citoyen-usager doit respecter 3 conditions :

1. Éviter l'agressivité et l'attaque diffamatoire ou dénigrante, en ne craignant toutefois pas de dire qu'un chat est un chat ;
2. Dire précisément pourquoi on conteste en se basant principalement sur des faits identifiables et non pas sur des opinions, humeurs ou sentiments d'opposition, de contradiction ou de haine ;
3. Proposer d'autres solutions réalistes ou d'autres voies de réflexion à la fois ouvertes et constructives.

Sans ces conditions liminaires d'utilité et d'objectivité, celui qui critique avoue immédiatement ses limites d'intérêt intellectuel et/ou son utilité pour la collectivité.

**. Accord (pas d'accord) - corollaire 1 : Vision critique de la moto.**

Il est assez remarquable de constater comment certains représentants des institutions dépendant de la sécurité routière, certains citoyens représentatifs d'associations et de mouvements contre la violence routière, certains personnels de l'administration centrale et territoriale, des préfectures et des établissements de justice, certains gradés des forces de l'ordre mais aussi certains médias nationaux, journalistes, élus et autres leaders d'opinion en arrivent à occuper, à eux seuls, le principal de l'espace national d'expression sur la problématique routière et la sécurité en général. Il est assez remarquable de constater comment, de ce consensus en réseau informel, il en ressort une vision à la fois doctrinaire, partielle, déformée et négative de la pratique de la vitesse en général et de la moto en particulier. Il est assez remarquable de constater que la plupart de ces individus ne sont pour la plupart ni des pratiquants experts et motivés de la vitesse ni des pratiquants engagés de la moto sur route ouverte, mais des individus en minorité qui agissent en juges et censeurs, comme si leur jugement était objectivement le plus compétent en la matière. Il est assez remarquable de constater que le discours tenu est majoritairement orienté négatif et que la seule objectivité se concentre principalement sur la nature des risques et la traduction de ces risques en accidents. L'évocation majoritaire des effets et des conséquences négatives à partir d'arguments, soi-disant pragmatiques et délibérément orientés chiffres, statistiques, démonstrations, évocations de situations à forte charge émotionnelle, rend par conséquent le débat obligatoirement pipé sur le fond, tend à radicaliser l'aspect péremptoire du ton comme à bloquer toute forme de contestation possible. A l'échelle sociétale, c'est la meilleure démonstration que l'on puisse faire pour démontrer, sans le vouloir, toute la fatuité humaine et toute la médiocrité ambiante.

**. Accord (pas d'accord) - corollaire 2 : L'objectivité à l'échelle 1/6 est-ce toujours de l'objectivité ?**

Face au dogmatisme institutionnel et aux certitudes de l'intelligence inaboutie, la réponse motologique est d'aborder le débat, non pas à partir d'un angle distinct et/ou opposé, mais dans le cadre d'une tentative de compréhension du phénomène moto et de la problématique routière à partir d'un 360° complet. Seule la prise en compte d'un véritable sourcing causal intégrant à parité l'importance de la source (psychologie et comportement de l'utilisateur), de la cause du fait (maîtrise ou non maîtrise face aux situations routières, événements déclenchant), des conséquences directes négatives (statistiques en accidentologie, traumatismes, coût économique...), des conséquences positives (liberté d'action, rapport à la macroéconomie et au social, expression des besoins de vie et d'action, affirmation des individus...), des effets induits (sur la personnalité de l'utilisateur, de son entourage, d'autrui, de l'économie marchande, du système...) et de la finalité (évolution ou non de la condition humaine et de la condition sociale), ne peut apporter que de la crédibilité utile au débat. Aussi, par exemple, se focaliser principalement sur les conséquences négatives relève d'une approche au 1/6<sup>e</sup> d'objectivité. Sous l'angle social, il s'agit là d'une véritable inconséquence moderne, surtout lorsque l'option politique dominante animant le fond et la forme du débat va à l'encontre de la complexité croissante du fonctionnement humain et technologique. Il n'y a même pas de mots pour exprimer un tel «arriérisme social» (retour en arrière) sous prétexte d'ordre, de morale et de pragmatisme, dès lors qu'aucun programme «évolutionnaire» n'est parallèlement envisagé avec des solutions avancées, motivantes et pertinentes.

#### **. Accord (pas d'accord) - corollaire 3 : Du mauvais usage du rôle et du pouvoir.**

Le rôle, le statut, le pouvoir réel ou supposé des individus agissent directement de manière enrichissante ou parasite dans la relation, l'échange et le débat, dès lors que ceux-ci disposent d'une capacité d'expression et/ou de pouvoir d'influence (ou de nuisance) dans le collectif. C'est notamment le cas lorsque l'individu représente et défend un dogme et/ou le bien-fondé de son institution d'appartenance, faisant qu'il se convainc tout naturellement de la justesse de son propos et de franches certitudes à agir comme il convient. Ce même individu, un peu plus tard, désappointé, haineux ou refoulé par l'institution porteuse du même dogme initial peut tout à fait prendre une position morale et intellectuelle parfaitement inverse avec de nouvelles certitudes aussi inébranlables. En d'autres termes, l'inféodation, la soumission, le lien hiérarchique, la subordination, influencent directement le jugement humain permettant ainsi de justifier tout et n'importe quoi, pourvu que cela paraisse vraisemblable. De la même manière, celui qui détient officiellement un petit pouvoir a une tendance glissante à l'utiliser d'une manière ou d'une autre afin d'affirmer consciemment ou inconsciemment sa primauté sur le sujet en cause et/ou son autorité sur les gens concernés. A l'identique, tout individu frustré et/ou imbu de sa propre personne, disposant d'une parcelle de pouvoir, peut facilement dépasser les limites de son propre rôle en s'octroyant des pouvoirs discrétionnaires indus, de nature à pratiquer un rapport du fort au faible, à inférioriser autrui et/ou à dimensionner la vanité de son ego. Il est ainsi possible de dire que souvent, la nature de la prise de position résulte du rôle ou du sens donné au rôle tenu.

#### **. Accord (pas d'accord) - corollaire 4 : La maladie de l'intelligence.**

Lorsqu'un individu est foncièrement intelligent, un peu manipulateur ou calculateur, il peut facilement verser dans la perversion de l'échange et du relationnel, dans la langue de bois, la distanciation émotionnelle, le déport de responsabilité sur autrui, l'usage de raisonnements plus ou moins spécieux, le mensonge, etc., soit autant de petits et grands comportements pervers issus du mauvais usage du pouvoir réel ou supposé, de nature à altérer la qualité de la communication, du débat et/ou créer des conditions tendues et critiques dans l'échange. En Motologie, l'usage du pouvoir associé à une pensée dominante rigide est perçu comme étant l'une des formes les plus perverses et malades de l'intelligence. L'intelligence devient une maladie lorsqu'elle devient une finalité exclusive en primant sur le naturel et la spontanéité de l'ensemble des autres états d'être de l'individu (émotion, affectif, sensation, intuition, volonté, conscience...). Dans ce cas, l'intelligence devient une véritable maladie masquée derrière l'apparence trompeuse du verbe, du discours, de l'autorité et/ou du pouvoir qu'elle utilise subtilement à ses fins. Dans un tel type d'échange, quel crédit apporter à l'intelligence perverse et versatile sans preuve d'intégrité ni d'honnêteté intellectuelle ?

#### **. Acte manqué : Le produit involontaire du conditionnement familial et social.**

Source amont de la majorité des causes d'accidents en moto et d'échecs (hors conjonction de malchance), de l'inadéquation non volontaire des comportements et/ou de résultats de décisions ne correspondant pas au souhait ou désir initial. D'une manière générale, plus l'individu intègre tout au long de son éducation d'enfant, d'adolescent, d'homme ou de femme des discours et des schémas

individuels et/ou collectifs de non performance, de crainte du risque, de soumission à l'autorité, de vulnérabilité, d'insuffisance, d'inhibition, de culpabilisation et/ou d'échec, plus il se façonne une sorte de conditionnement endopsychique (subconscient, inconscient) à accepter comme normales et naturelles toutes ces formes d'occurrence du risque, d'échec, de soumission, d'insuffisance et/ou de fatalité. Il favorise alors sans le vouloir les conditions matérielles, attitudinaires et comportementales propices à la concrétisation d'une telle réalité. Chez cet individu, l'acte manqué ressort d'un lent conditionnement individuel à la fois culturel, psychologique, émotionnel et affectif à ne jamais réussir ou pratiquer dans la plénitude de soi ni dans l'engagement optimal. La restriction non consciente à réduire à la base l'amplitude de son action, et/ou de sa pensée, génère davantage d'insatisfactions, de soucis, de résultats contraires que de réussite régulière et épanouie, malgré toute la bonne volonté apparente mise en place. En tout état de cause, l'acte manqué produit la récurrence de l'échec par «l'inopérance» chronique des raisonnements du sujet en conflit avec des forces psychologiques sous-jacentes. De ce fait, l'acte manqué est à l'origine de la majorité des causes d'accidents non explicables par l'existence de faits extérieurs indubitables et étrangers à l'individu concerné. Ainsi la probabilité et/ou la réalité de nombreux accidents routiers, hors volonté, erreur technique manifeste de pilotage ou présence d'un couple à risque évident, résulte souvent chez l'individu responsable comme chez la victime elle-même, d'un dysfonctionnement psychologique involontaire et non conscient dans sa construction et/ou son activation mentale du moment. Elle ne peut se guérir que par une bonne psychothérapie favorisant l'atteinte de son contraire, c'est-à-dire l'acte réussi, lequel suppose une démarche intense et constante d'affirmation de soi.

#### **. Acte manqué - corollaire 1 : Une forme de torsion mentale.**

L'acte manqué s'identifie à une «torsion mentale» non consciente, dont le filtre déformant contribue en permanence à décaler, inverser ou réduire la nature et/ou la portée du résultat final, nonobstant l'intelligence du sujet. A l'occasion d'un passage à l'acte voulu et correctement décidé, se produit une désynchronisation des automatismes psychiques rompant la linéarité de la chaîne causale consciente et/ou initialement prévue. Entre la volonté d'un acte raisonné et motivé (cause) et sa conclusion souhaitée (conséquence), la réalité produit un résultat inverse, différent et/ou négatif. En d'autres termes, de l'amont de la volonté et/ou du désir à l'aval de sa matérialisation, se produit une interférence de nature à parasiter et détourner le cheminement normal du traitement neuronal (cérébralité). Sous la pression incidente de forces psychiques obscures et/ou d'«aiguillages» neuronaux incontrôlables, se crée une déviance dans la chaîne causale orientant inéluctablement l'acte engagé vers le négatif et/ou le contraire du souhait initial. En fait, l'acte manqué prend naissance en amont de la cause apparente (raisonnement, réflexion, volonté, intelligence, motivation...), à la source même de la personnalité du sujet selon deux hypothèses de conditionnement.

#### **. Acte manqué - corollaire 2 : Hypothèse 1 : l'empreinte psychologique.**

Dans l'évolution de l'individu soumis à l'acte manqué, se cristallise au départ (dans son enfance) une forte empreinte psychologique martelée en creux, en plis ou en trou, induisant une déformation de son continuum mental réalité/conscience. L'origine de cette altération provient soit d'un traumatisme émotionnel, soit d'une trop grande réceptivité du sujet à des messages et formules inhibitrices, négatives, dévalorisantes ou culpabilisantes en provenance de son entourage direct (parent, famille, amis, professeur, autorité diverse...). L'acte manqué se réveille ensuite à l'occasion de l'évocation d'un sign-signal (mot, évocation, réminiscence, symbole, objet..., porteur d'un signifiant précis) évoquant directement ou indirectement le sens du ou des messages initialement enfouis ou présents à l'endroit de cette courbure psychique.

#### **. Acte manqué - corollaire 3 : Hypothèse 2 : l'effet nocif des suggestions parasites.**

Il peut également s'agir chez l'individu au mental fragile, impressionnable ou peu assuré de la récurrence et/ou de l'intrusion d'une information ou d'une pensée négative, d'un complexe et/ou d'une suggestion parasite (virus mental) qui tend à occuper une partie du terrain mental conscient et/ou subconscient de celui-ci. La plupart des suggestions parasites proviennent le plus souvent de l'entourage immédiat sous forme de petites paroles anodines mais chargées de sens négatif du type : «fais attention», «ne roule pas vite», «le danger est partout» «c'est risqué de prendre la route dans ces conditions», etc. L'effet nocif de ce type de «virus mental» est alors de pervertir insidieusement et négativement le traitement raisonné et volontariste de l'individu dans son rapport avec la réalité, par l'influence subconsciente ou consciemment inhibitrice d'une suggestion de sens contraire.



#### **. Acte manqué (les raisons de l') - corollaire 4 : Un fond de looser.**

Afin d'éviter d'entrer dans le cercle entropique de l'acte manqué, il convient de savoir d'abord identifier les principaux indices négatifs, puis d'opter délibérément pour le cercle plus vertueux de l'acte réussi. Malgré la volonté et la détermination, tout acte manqué repose en partie ou en totalité sur :

- . Un esprit trop conditionné et/ou mal affirmé,
- . Un mal-être ou une insatisfaction chronique,
- . Une vision négative ou pessimiste de l'avenir,
- . Un doute permanent sur soi et/ou sur les conséquences possibles,
- . Une fixation trop forte sur les problèmes ou les obstacles,
- . Une volonté sans véritable désir ni forte motivation,
- . Un faible engagement de soi ou une participation trop timorée,
- . Une relation non positive à l'environnement et/ou aux autres,
- . Une «praticité» ou une compétence insuffisante,
- . Un manque de discernement ou de lucidité dans l'action menée,
- . Une prise de décision difficile ou inadéquate,
- . Un passage à l'acte difficile ou hésitant,
- . Une faible résistance aux difficultés et aux épreuves.

#### **. Acte réussi : Le propre de l'individu bien dans sa peau, équilibré, fiable et compétent.**

Il s'agit d'une synchronisation harmonieuse des automatismes psychiques inhérents à une personnalité saine et affirmée par le biais d'une motivation de réalisation de soi et d'accomplissement d'objectifs. Le rayonnement positif permanent chez l'individu tend à occuper, *de facto*, tout son terrain mental en effaçant parallèlement toute présence de pensées parasites. Afin que l'usager de la route (et l'individu en général) «biodétermine» par lui-même les conditions fiables et réussies d'exercice de sa pratique, de sa personnalité ou de sa destinée, il convient qu'il puisse agir de manière endopsychique par un conditionnement inverse à celui de l'acte manqué. Il lui faut donc penser, agir et se comporter positivement en permanence dans son quotidien, en sachant occuper l'ensemble de son espace mental avec 5 types de priorités :

- 1.** Travailler constamment à l'élévation de sa maîtrise globale dans une pratique de vécu, de retour sensoriel et «conscientiel» en harmonie et selon le rythme de ses propres capacités et motivations, en évitant de s'arrêter trop longtemps en cours de route. S'obliger à progresser constamment cran après cran, avec et par l'effort en se donnant à chaque fois de nouveaux micro-objectifs réalisables.
- 2.** Evacuer chaque jour de son esprit toute pensée, image, manque d'assurance, passivité, agressivité, crainte, par le jeu naturel du dévouement actif, sportif, intellectuel, professionnel, relationnel. Pour cela, il convient de pratiquer au quotidien une vidange ou un largage des tensions internes, stress et autres frustrations accumulées dans ses activités et/ou dans ses relations aux autres. L'individu peut utiliser pour cela le langage oral, le non verbal, l'écrit, l'effort physique, l'activité motrice et/ou sensorielle dans le cadre d'une pléthore d'activités accessibles au goût de chacun. Le but recherché est de ne pas faire l'éponge en prenant sur soi pour éviter les conflits avec autrui. Cela se révèle être toujours un mauvais calcul.
- 3.** Maintenir un faisceau constant de motivations diverses en essayant de visualiser, penser, envisager l'avenir en s'interdisant de douter, vivre le présent en laissant un zéro espace à l'échec, la crainte, la passivité ou la frustration. Il s'agit en fait de rester constamment armé mentalement, en ne se donnant aucune porte de sortie face aux obligations du quotidien sinon celle de tenter de réussir à 100% dans l'atteinte de ses objectifs initiaux (plaisir, motivation, recherche d'avantage, réalisation de projet...).
- 4.** Décider par soi-même sans jamais se laisser influencer par quiconque, sauf à accepter naturellement les bons conseils utiles provenant de personnes compétentes et crédibles. Il convient par-dessus tout d'éviter toute personne (même de bonne volonté) formulant des conseils à connotation négative : «fais attention» ; «ne prends pas de risque» ; «évite l'accident» ; «la vitesse, c'est dangereux» ; «fais comme les autres», etc. Face à de telles recommandations totalement inutiles à l'oreille d'un adulte mature, il convient de les gommer immédiatement de son esprit (ne pas écouter, penser à autre chose...), afin de ne pas risquer de marquer son propre terrain mental par des messages (virus mentaux) propices à favoriser ou entretenir l'acte manqué.
- 5.** S'engager pleinement, sans demi-mesure, dans le passage à l'acte avec un (*rme*) optimal, en évitant de réfléchir durant le moment décisif de l'action sur les tenants et les aboutissants de sa décision, au risque alors d'altérer toute la dynamique mise en place. La bonne réflexion se déroule toujours avant

l'action (briefing) et éventuellement après l'action (débriefing), mais jamais pendant, sauf erreur patente, nouveau paramètre incontournable et/ou durant le «ventre mou» de l'action (pause, arrêt, ralentissement).

**Les 5 priorités de base pour occuper positivement son espace mental et réussir ses actions :**



- . **Vivre par soi-même la réalité en s'obligeant à progresser continuellement**
- . **Vidanger au quotidien ses frustrations et ses tensions**
- . **Activer un faisceau constant de motivations**
  - . **Décider par soi-même**
- . **S'engager pleinement dans le passage à l'acte**

**. Acte réussi (cercle vertueux de l') - corollaire 1 : Nécessité d'une relation heureuse avec soi et les autres.**

A sa base, l'acte réussi repose sur un cercle vertueux d'auto-renforcement faisant que la réussite appelle forcément la réussite. L'acte réussi ne peut se réaliser sans que l'espace mental de l'individu soit totalement occupé de pensées positives, d'imaginaire motivant, d'images stimulantes et de désir d'accomplir et d'atteindre son objectif en gagnant. Il est également nécessaire que se réalise une «réaction positive» de l'environnement supposant conjointement de créer une «relation heureuse» avec soi-même. Ce cercle vertueux se décompose en 7 grandes phases :

- 1.** Se fixer un objectif ou un projet clair et ambitieux, obligatoirement réaliste avec des étapes précises. Le dessein doit être parfaitement lisible et structuré supposant un renseignement complet.
- 2.** Prendre au moment t la décision irrévocable d'accomplir l'objectif ou le projet en s'interdisant ensuite de revenir en arrière, quoiqu'il arrive (pas de marche arrière).
- 3.** Passer à l'acte le plus rapidement possible en plongeant la tête la première dans la réalité de la situation, en s'obligeant à engager le principal de sa volonté associé à la plénitude de son désir de réussir, sans ne laisser aucune place au doute (zéro doute).
- 4.** S'imposer de ne jamais baisser les bras en étant constamment offensif et opportuniste face aux inévitables épreuves et difficultés du parcours. Se faire un point d'honneur à trouver par soi-même les solutions ad hoc, même si l'aide d'autrui est toujours la bienvenue. Le traitement par soi-même des obstacles de la réalité est une condition sine qua non pour crédibiliser le sentiment de réussite.
- 5.** Jouir de toute satisfaction, joie, plaisir, sentiment d'accomplissement au fur et mesure que les difficultés se résolvent et que les étapes s'enchaînent, afin de créer la constance d'une relation heureuse avec soi, voire avec autrui. Derrière l'objectif «matériel» à atteindre, il y a toujours l'objectif psychologique de valorisation de soi, lequel résulte forcément d'une réaction positive de l'environnement à son égard.
- 6.** Le sentiment de réussite est atteint lorsque l'objectif ou le projet est réalisé dans le schéma initialement souhaité ou celui modifié en cours de route, à condition de le ressentir et de le vivre dans l'humilité et la modestie de l'acte accompli. L'orgueil et la vanité qui accompagnent la réussite sont souvent des oxydants qui tendent à dégrader la valeur même de la réussite.
- 7.** Le véritable acte réussi est celui qui porte le germe d'un autre objectif ou projet à réussir en le projetant immédiatement dans la continuité du précédent. En baissant radicalement la pression mentale, physiologique et physique mobilisée précédemment, l'individu risque d'enclencher une phase d'asatisfaction propice à la perte d'envie et au retour de l'acte manqué.

**Cercle vertueux de l'action réussie**



- . **Définir un objectif clair et réaliste**
- . **Prendre une décision irrévocable sans possibilité de revenir en arrière**
- . **Plonger dans le passage à l'acte sans laisser aucune place au doute**
  - . **Apporter par soi-même les solutions**
  - . **Créer une relation heureuse avec soi-même**
- . **Favoriser une réaction positive de l'environnement**
  - . **Vivre avec modestie et humilité la réussite**
  - . **Former rapidement un nouveau projet.**

## **. Acte réussi (créer les conditions de l') - corollaire 2 : Un schéma mental propre à la pratique routière.**

Sur route, l'acte réussi suppose de respecter plusieurs règles précises, sachant qu'il n'y a aucun miracle en la matière mais seulement une programmation de l'esprit à fonctionner sur des automatismes neuronaux. Pour réussir sa pratique routière, il convient donc de mettre en place en toute occasion les principes du schéma mental suivant :

- . Piloter ou conduire sans aucune peur ni aucune inhibition, mais avec l'assurance évidente de réussir ce qui est entrepris. Il s'agit de s'engager dans la plénitude de ses capacités du moment dans le cadre d'un (rme) optimal. Ne pas penser au risque physique de l'action reste l'une des principales conditions de base de l'acte réussi, ce qui suppose néanmoins une vigilance de tous les instants.
- . S'appliquer à maintenir une bonne trajectoire en toute occasion en s'obligeant à pratiquer constamment dans les règles de l'art. Cela évite au psychisme de rectifier en permanence les erreurs et les imprécisions l'obligeant à mobiliser une partie de ses ressources à traquer et à contrôler l'erreur et non à favoriser le lit de la réussite. Il faut donc constamment rester concentré sur la qualité et la précision de l'action engagée (ou de l'enjeu).
- . Ne jamais s'attarder sur aucun point fixe (ou obstacle) au bord de la route ou sur la route, car le processus mental tend alors à s'autodéterminer sur ce qu'il croit être la destination choisie en induisant un processus conditionnel de réflexes et de micro-comportements orientant l'ensemble du couple individu/engin justement vers le point fixe. Ce phénomène est particulièrement saillant en attaque de virage. Il s'agit donc d'éviter toute forme de fixation sur tel aspect secondaire (moins d'une seconde), afin que celui-ci ne devienne le sujet principal à traiter par les mécanismes neuronaux.
- . Procéder constamment et sans interruption à un glissement permanent du regard, lui-même étant porté le plus loin possible dans les limites utiles de l'acuité visuelle.
- . Concevoir spontanément la sortie (victorieuse) de l'obstacle avant d'aborder la conscience de l'action face au franchissement de l'obstacle lui-même. Tout le processus mental doit être mobilisé sur la phase d'«après-obstacle», afin de mieux vaincre la représentation mentale fait de l'obstacle lui-même et permettre ainsi techniquement de l'«avalier» plus facilement. En occupant le terrain mental par une représentation de réussite, donc de certitude de franchissement dudit obstacle, cela évite de faire émerger, à la place, d'autres types de représentations mentales s'imposant alors comme autant d'évidences à devoir affronter les difficultés, donc d'induire un possible risque d'échec. Celui qui se concentre trop sur le détail de l'obstacle, sans envisager l'évidence d'une sortie «victorieuse», induit mentalement le début d'un processus d'acte manqué.

### **Principe de l'action réussie sur route**



- . Ne pas penser au risque de l'action
- . Se soucier constamment de la bonne trajectoire
- . Ne jamais arrêter son regard sur un point fixe
- . Glisser loin devant et en permanence son regard
- . Se concentrer sur «l'après-obstacle».

## **. Acte réussi (visualiser l') - corollaire 3 : Everybody for access.**

Le schéma de l'acte réussi peut également se pratiquer par l'imagerie mentale, l'autosuggestion, l'écrit et/ou le parler à haute voix, dans le cadre de conditions suffisantes de relaxation et de motivation personnelle. Le déroulé basique des opérations mentales est toujours le même en s'effectuant de manière éveillée comme en s'interdisant toute pensée négative, toute censure et tout raisonnement d'ordre moral. En la matière, c'est l'imprégnation du subconscient qui est visé et non le conscient. La dimension subliminale chez l'individu ne sait pas faire la différence entre le négatif et le positif des conséquences. En fait, le cerveau humain se programme comme un logiciel dès lors que les filtres du raisonnement, de l'imaginaire, de l'affectif et de l'émotion sont provisoirement déconnectés.

### **Aussi s'agit-il de se construire un deal avec soi-même reposant sur 7 modalités d'approche :**

1. Avoir un désir de faire, d'entreprendre et de réussir poussé à 150% de sa motivation en ne voyant que cette seule hypothèse dans le prolongement de sa vie actuelle.
2. Rester positif en toute circonstance sans jamais utiliser de formules négatives, de vision pessimiste ou de constat d'échec.
3. Définir avec précision et réalisme l'objectif et/ou le résultat à atteindre.

4. Fixer une date précise de réalisation ou d'aboutissement, ainsi qu'un planning ou timing calendaire de montée en puissance.
5. Scénariser les grandes étapes du scénario en entrevoyant lucidement les objectifs intermédiaires, ou parallèles, servant de repères temporisés durant la période considérée.
6. Décrire les principaux efforts nécessaires à accomplir sans en oublier aucun.
7. Se voir continuellement franchir allègrement chaque étape et chaque obstacle comme naturellement attiré par la réussite de l'objectif final.

#### Visualiser l'acte réussi



- . Avoir le désir de réussir à 150%
- . Rester constamment positif
- . Définir précisément l'objectif à atteindre
- . Fixer une date butoir et un planning calendaire
- . Scénariser les étapes intermédiaires
- . Décrire les efforts personnels
- . Se voir franchir allègrement les obstacles.

#### . **Adulte (être) : Etape principale pour espérer progresser dans la condition humaine.**

Etape majeure et évoluée dans la vie d'un homme et d'une femme, lorsque de personne soumise à une autorité parentale et/ou à une tutelle directive, il ou elle s'affranchit seul(e) de cette autorité en vue d'accéder à une véritable indépendance et autonomie d'esprit, de décision, d'action et de comportement. L'individu vraiment adulte tend à avoir un comportement naturel et non stéréotypé, formaté ou moulé aux exigences de la société d'accueil. Aussi ne faut-il pas confondre l'âge adulte au sens administratif et la psychologie propre à l'état d'adulte. L'âge, le rôle ou le statut social ne présument aucunement de l'état d'adulte en l'homme et la femme. C'est même souvent la démonstration du contraire, dès lors que l'individu forge son image et sa personnalité uniquement sur eux. Le véritable adulte dans l'esprit comme dans le comportement est fondamentalement affirmé. Il n'est ni dominé ni dominant, ni soumis ni rebelle, agit sans crainte de déplaire ni démagogie à plaire ou à séduire. Il s'affirme comme il doit s'affirmer en toute conscience et acceptation de ses propres ressources, forces et faiblesses. L'adulte véritable est abouti dans sa personnalité en sachant démontrer une certaine efficacité dans ses activités, de la positivité, de l'objectivité, de l'impartialité, de la tolérance, de la fermeté, de la capacité à décider et à passer à l'acte. Il sait relativiser le fait, l'événement, l'information et le comportement d'autrui dans le cadre respectueux de valeurs personnelles. Il n'est pas nécessaire d'être intelligent pour être adulte dans son comportement, mais il est obligatoire d'être intelligent avant d'être adulte pour trouver sa place et s'imposer face aux autres. L'homme qui utilise trop son intelligence aux dépens d'autres capacités n'est pas vraiment adulte. En tout état de cause, l'homme et la femme derrière le vrai bon motard et/ou le vrai bon citoyen-usager de la route sont des adultes en grandeur réel ou en puissance.

#### . **Adulte (être) - corollaire 1 : L'anti-modèle de société.**

Face à l'application d'un modèle stéréotypé et/ou de façade de comportement (non naturel) sur le plan familial, social, public ou professionnel, donnant faussement l'impression de dominer la situation en se plaçant au-dessus de la mêlée, en jugeant ou en imposant à autrui ses opinions, le véritable adulte sait adapter naturellement son comportement dans la conscience de ses forces et de ses faiblesses en évitant les faux-semblants et les apparences. Il sait à la fois :

- . Pratiquer majoritairement l'affirmation de soi ;
- . Avoir un comportement constamment naturel ;
- . Faire reposer ses attitudes sur un système de valeurs ;
- . Purger les tensions accumulées au quotidien ;
- . Organiser sa gestion de vie par un faisceau d'objectifs renouvelés ;
- . Avoir, de temps en temps, des états d'humeur non linéaires.

L'adulte sait orienter sa volonté et sa motivation sur le développement, l'élévation et/ou l'actualisation de ses capacités et de ses ressources en matière de maîtrise globale. Il n'hésite pas à repousser toujours plus loin les frontières de ses limites afin de favoriser un accomplissement de lui-même en toute lucidité, intimité et recherche d'anonymat. Pour lui, tout ce qui tire vers le bas en terme de normalisation coercitive du comportement est de nature foncièrement handicapante. Chez lui, l'indifférenciation et l'aveuglement égalitaire sociétal induisent la permanence d'une contrainte mentale

de nature à réduire son espace libertaire, à brider ses initiatives, à violer son intégrité citoyenne comme à le démotiver dans son rapport au système. Il sait mettre au point son propre système d'autodéfense en vue de pouvoir s'opposer avec efficacité à l'imprévu, à l'adversité, à la médiocrité ambiante et à la bêtise des hommes en sachant dépasser, s'il le faut, tout cadre réglementaire devant l'urgence, la nécessité, la priorité et l'intelligence de la situation.

**. S’Affirmer (sur route) : Uniquement de manière civilisée.**

Seule et unique manière d'être vraiment soi-même et non pas la pâle copie d'un standard de citoyen-usager approuvé par le système. C'est donc OUI en toute circonstance mais toujours avec discernement, humilité, autodiscipline et respect des autres. S'affirmer de manière sauvage, brutale, égoïste, rebelle, sans savoir-vivre routier ni respect d'autrui, sans psychologie ni tact et/ou dans un naturel débridé, est totalement antinomique avec le comportement adulte. Ce type d'affirmation négative conduit tout droit au rapport de force, au rapport de dominance et/ou à des conflits relationnels. Sur route, l'affirmation de soi du motard nécessite obligatoirement la référence directe ou implicite à la charte du motard d'honneur, ou pour le moins à un comportement emprunt de discernement, humilité, autodiscipline et respect d'autrui.

**. Amalgame (faire l') : Faire des œufs brouillés avec des oeufs pas frais.**

En matière de sécurité routière, il convient de faire preuve du plus grand discernement. Par exemple, en ce qui concerne précisément les motards, mixer allègrement dépassement de la vitesse autorisée, comportements limites de certains, zoom négatif de la pratique moto sur le périphérique urbain ou en ville, évocation de la prise de risque inconsidérée dans certaines situations, avis défavorables d'usagers peu à faiblement compétents et/ou non motivés, etc., ne peut conduire qu'à une mayonnaise insipide et indigeste. Dans leur très grande majorité, les motards urbains et de province ne se reconnaissent aucunement dans l'image dépréciée et marginalisée que les médias et les politiques tentent de donner d'eux. Un bon motard ne reconnaît pas la légitimité de comportement d'un mauvais motard et sait parfaitement se désolidariser des plus mauvais d'entre eux. S'il existe des typologies de motards expliquant la prédominance de certains types de comportements, il est évident que le bon motard est très souvent une victime des autres usagers, bien plus que lui-même un mauvais acteur de la route interférant négativement sur la sécurité d'autrui. En cela, le motard est viscéralement anti-amalgame et contestataire universel face à de tels considérations, approches et discours réducteurs. *A contrario*, il représente la pointe la plus avancée parmi les citoyens-usagers compétents, lucides et réguliers de la route. Il est également l'un des interlocuteurs parmi les plus crédibles sur les questions véritablement sécuritaires comme sur les aspects concrets découlant de la maîtrise globale.

**. Apprentissage (temps de l') : La clé de la réussite.**

Le temps de l'apprentissage est le moment où l'occurrence du risque est la plus grande et le moment où le motard, comme chaque usager de la route, devient le plus vulnérable à l'accident, à la chute ou à l'erreur. Pire que cela, de la qualité de l'apprentissage dépend ultérieurement le bon ou le mauvais formatage de l'esprit et du comportement de l'usager. Il est vrai qu'entre ne rien faire et faire correctement, il existe une période de transition à forte exposition au risque, celle du temps de l'apprentissage. Ce passage, ou cet investissement, est pourtant nécessaire afin de progresser rapidement et/ou pouvoir ensuite capitaliser sur l'expérience. Aussi tout l'art du bon apprentissage consiste-t-il à raccourcir le plus possible la période d'exposition physique au risque non maîtrisé, par l'usage d'une bonne pédagogie. Le pédagogue est par conséquent le point de départ, la clé initiale de la protection ultérieure au risque, sachant qu'en la matière, il ne s'agit pas seulement d'apprendre mais de bien apprendre. La manière d'apprendre est bien plus importante que l'acquisition brute de nouvelles informations, techniques et/ou savoir-faire, car elle peut aussi bien former que déformer l'esprit. Si le temps de l'apprentissage, quels que soient l'âge et l'expérience du sujet, peut être de nature à motiver, dynamiser et qualifier l'individu, il peut également remettre en cause, perturber et/ou déstabiliser momentanément les connaissances, la motivation et/ou les savoir-faire déjà acquis. En ce sens, l'apprentissage n'est pas monolithique et anodin dans ses conséquences ultérieures. Toute pédagogie propre à l'apprentissage implique donc personnellement les formateurs, les enseignants et les éducateurs, bien au-delà de leur rôle de transmission et de transfert de savoir brut. C'est la raison pour laquelle tout bon apprentissage suppose une pédagogie capable d'être transverse aux 5 paliers de progression permettant de passer de l'initiation basique à la maîtrise du sujet :

- . Palier 1 : Initialisation basique de l'apprentissage ;
- . Palier 2 : Répétition concrète des acquis en vue d'une intégration dans les habitudes ;
- . Palier 3 : Synchronisation adéquate et régulière des acquis ;
- . Palier 4 : Expérience propre et qualifiée en condition d'autonomie totale ;
- . Palier 5 : Maîtrise réelle du sujet capable d'être retransmis correctement à autrui.

**. Apprentissage (temps de l') - corollaire 1 : Petit gland sortant de sa bogue.**

L'apprentissage permet de prendre conscience de l'élasticité de ses capacités du moment et surtout de la réserve de potentiels disponibles. Un simple petit apprentissage (ou expérimentation) permet souvent de repousser rapidement les frontières de son possible et de découvrir que c'est davantage l'esprit et le mental qui ferment l'horizon du développement personnel et non la génétique, l'environnement, le destin ou la présence d'autrui. En cela, le bon apprentissage reste à la base de la bonne et de la belle pratique en moto, comme dans tous les autres domaines et activités humaines. En matière de pédagogie propre à l'action, la meilleure méthode consiste à favoriser le plus tôt possible une accélération de l'apprentissage dans ces 5 paliers. Le mieux est d'éviter l'approche en escalier en privilégiant une pratique impliquante, mettant derechef haut la barre dans le passage à l'acte. Le sujet doit être placé devant une situation perçue comme difficile ou non évidente pour lui, l'obligeant ainsi à mobiliser un effort volontariste, un dépassement de soi et/ou un passage à l'acte concret dans l'autonomie de ses propres moyens. L'objectif est d'immerger le comportement, la psychologie et le psychisme du sujet dans une situation et/ou une problématique tendant vers 100% d'inhabituel ou d'inconnu pour lui, afin que celui-ci soit obligé de mobiliser au maximum la tension et l'activation de ses propres ressources. L'objectif est d'éviter le retour instinctif d'un sous contrôle de la situation par les habitudes et/ou les réflexes acquis. Pour courber une habitude, il faut soit carrément changer l'orientation, soit détordre dans le sens inverse : c'est une opération à risque qui doit être sécurisée à tout niveau et placée sous le contrôle permanent de l'instructeur.

**. Apprentissage (principe) - corollaire 2 : Associer obligatoirement le mental, l'émotion, le sensoriel, et le physique.**

Sous l'angle purement pédagogique, l'objectif est toujours d'associer de manière étroite et simultanée les fonctions cognitives (raisonnement, analyse, synthèse, mémorisation...) mobilisées avec le retour simultané du vécu sensoriel, du ressenti et de la charge émotionnelle. C'est d'ailleurs par le vécu sensoriel amplifié par l'importance de l'émotion et/ou du sentiment ressenti que se créent les plus profondes empreintes mémorielles, psychologiques et/ou «conscientielles» au moment de l'apprentissage comme de l'expérience en situation. En ce domaine, tout ce qui est soft ou théoriquement neutre ne résiste pas longtemps à la mémoire et ne s'impose pas immédiatement à la conscience du sujet. De la même manière, la mise en situation favorisant un impact émotionnel négatif ne peut servir au mieux que de garde-fou craintif vis-à-vis des conditions de l'action, mais aucunement à l'efficacité de celle-ci, si ce n'est de manière parasite à favoriser la frustration, le sentiment d'échec et/ou la culpabilisation. A l'inverse, tout ce qui marque positivement et émotionnellement l'esprit tend à influencer en profondeur l'attitude puis le comportement notamment si la répétition, la motivation et la valorisation accompagnent correctement la pratique.

**. Apprentissage (principe) - corollaire 3 : Passer de l'univers de la théorie à l'espace de la pratique**

Il ne sert souvent à rien dans la progression pédagogique de l'action de vouloir donner du temps au temps, par le rythme d'une avancée pas à pas ou en «marche d'escalier», allant du plus facile au plus difficile. Le vrai fondement de la pédagogie de l'action doit permettre de franchir plusieurs marches d'un seul coup, sans altérer aucunement la compréhension nécessaire du phénomène. Le défi sensori-cognitif à cette échelle est un véritable accélérateur de conscience et de maturité, sachant toutefois que cela n'est pas toujours possible dans la pédagogie de la connaissance éducative, scientifique ou professionnelle. Pour un cerveau adulte correctement éduqué, le bon apprentissage doit reposer sur des modules complets et adaptés de connaissances et/ou de transferts de technicités assez poussés et ambitieux. En tout domaine de technicité et de maîtrise de l'action, il ne sert à rien d'être timoré dans l'objectif, mieux vaut aller le plus rapidement possible au meilleur de l'apprentissage possible. Cela suppose toutefois de pouvoir avaler et englober les étapes intermédiaires selon le principe «qui peut le plus peut aisément le moins». Pour mieux englober les étapes intermédiaires, le mieux est de favoriser une série de prises de conscience par l'imagerie mentale, les métaphores, les évocations «en relief»

chargées de sens. Il n'est donc pas nécessaire de prendre beaucoup de temps pour initialiser un apprentissage premier dans l'action à vocation technique et/ou pour comprendre l'ensemble de la problématique. C'est la pédagogie utilisée qui fait toute la différence et la pertinence de la répétition qui se charge de l'intégration en profondeur. En pratique moto, c'est le volume de répétition qui favorise le mieux l'adéquation du geste et la synchronisation d'ensemble, même si le temps nécessaire à l'intégration comportementale adéquate s'avère toujours bien plus lent et difficile que l'intégration mentale et mémorielle.

#### **. Apprentissage (principe) - corollaire 4 : Dépasser l'ordinaire par le non ordinaire.**

Si l'instructeur sait correctement utiliser le sourcing causal, tout esprit ouvert est apte à comprendre rapidement la portée de beaucoup de choses avec une pédagogie adaptée. Si l'apprentissage se résume à l'explication, étape par étape, qu'une mono cause induit tel type de conséquence(s), l'apprentissage global peut être, à l'évidence, long et fastidieux. C'est souvent en dépassant la simple relation causale et en l'intégrant dans une perspective plus large associant source, effets collatéraux, interactivité et finalité que l'apprentissage technique se relativise rapidement en lui-même. Il s'avère alors que la pertinence de mise en œuvre (synchronisation, adéquation, efficacité, efficience de l'action) reste directement dépendante de l'ouverture du champ de conscience du sujet, d'autant plus que celui-ci est déjà fortement dynamisé par la motivation, nourrit d'expériences de pratique, de vécus sensoriels et/ou d'informations dans le spectre le plus large. En matière de pratique moto (à l'instar de tout autre engin de glisse, à moteur ou non), plus l'apprentissage mise sur la rapidité de réaction, de décision, de prise d'option engagée dans le passage à l'acte au sein d'un contexte propice (par exemple vitesse rapide), plus l'individu se voit alors obligé de mobiliser en intensité et en puissance le meilleur de ses ressources personnelles et de son (rme), afin d'éviter «chaleur» inutile, erreur ou chute. Il tend alors à relativiser les niveaux intermédiaires en les dominant de fait, lui faisant ainsi prendre conscience des priorités et du ciblage des efforts à fournir.

#### **. Apprentissage (principe) - corollaire 5 : Des moments décisifs pour le reste de la vie.**

Face à l'enjeu et à la hauteur de barre préalablement briefée et adaptée aux possibilités réelles du sujet, celui-ci est alors placé dans une alternative telle qu'il doit soit faire l'effort nécessaire pour progresser par la détermination à y arriver, soit décrocher momentanément en s'obligeant à recommencer autrement. L'idée centrale dans un apprentissage à objectif élevé est que plus le sujet s'aperçoit qu'il maîtrise rapidement, facilement et/ou déjà mieux les situations intermédiaires, plus il tend à se motiver pour progresser vers le stade supérieur qu'il sent ainsi à sa portée. Dans tout apprentissage à objectif élevé, la pédagogie accélérée mise en place doit toujours tenir compte d'une graduation dans la montée en puissance comme des conséquences possibles pour l'individu ainsi formé. Il ne s'agit pas d'un «marche ou crève» mais d'un challenge à se dépasser utilement soi-même. En pratique moto, c'est la synchronisation et la maîtrise de l'équilibre qui bénéficient directement de cette courbe d'apprentissage accélérée. L'affrontement courageux face à la difficulté et l'acceptation volontariste du challenge sont deux facteurs d'accélération de la maturité. Ils présument ensemble d'une probabilité de résultat envisageable selon l'effort fourni par le fait notoire qu'ils enclenchent des processus naturels d'adaptation, de survie, d'orgueil, de discipline et/ou de désir à surmonter l'obstacle imposé. L'individu tend alors à s'affirmer davantage, à puiser en lui-même, à révéler et à libérer des capacités et des potentiels cachés derrière les habitudes acquises.

#### **. Apprentissage de la vitesse (courbe d') - corollaire 6 : Nécessité pour rester le plus longtemps possible en vie.**

L'apprentissage de la vitesse est fondamentalement lié à la pratique de la moto. Plus le décalage est grand entre la vitesse de perception, de traitement de l'information, de décision et de synchronisation propre aux capacités du motard et la vitesse lambda de son engin, plus s'impose une occurrence de risque évidente. L'apprentissage puis l'expérience ont pour objet de réduire ce décalage en favorisant une synchronisation harmonieuse entre le fonctionnement naturel des états d'être du pilote et le fonctionnement cinématique de son engin, dans la plupart des registres de montée en puissance. Tant que cette synchronisation harmonieuse n'est pas atteinte en temps réel, l'attention et la prudence doivent constamment s'imposer en évitant de rentrer brutalement et/ou sans préparation dans les zones de fort décalage. C'est au pilote de décider par lui-même et en fonction de son propre ressenti vis-à-vis du décalage. C'est en cela que la vitesse intuitive reste un fondamental universel dans le pilotage sur route ouverte.

**. Apprentissage de la vitesse (courbe d') - corollaire 7 : Un phénomène d'intuition plus que de volonté.**

La synchronisation harmonieuse doit s'établir, au rythme de chaque pilote, selon une progression linéaire de montée en puissance, l'idéal étant d'accéder le plus rapidement possible à la zone maximale admissible en fonction du niveau de maîtrise globale du pilote (ou du conducteur) afin de court-circuiter et dominer, de fait, toutes les étapes intermédiaires. La progression peut s'effectuer par zones de x kilomètres/heures (ex. tous les 50 km/h : 50, 100, 150, 200, 250) dans des séquences de temps déterminées (ex. toutes les 2 minutes). Par principe, chacun doit définir intuitivement sa courbe personnelle de progression en fonction de sa motivation du moment, de son self-control et de sa compétence, le tout en rapport avec le niveau de circulation et l'environnement routier. En tout état de cause, il est vivement déconseillé de sauter plusieurs zones d'un coup par des accélérations inappropriées, tant que le mental et la bonne synchronisation des gestes n'ont pas encore été «calés» de manière synchrone.

**. Apprentissage de la vitesse (courbe d') - corollaire 8 : Mettre de l'ordre dans le désordre ambiant.**

Face à la montée en puissance de l'engin, c'est toujours l'écart ou la rupture de synchronisation de certains états d'être insuffisamment activés ou sollicités à un moment t qui favorise l'occurrence du risque. Lorsque le fonctionnement des états d'être du vivant s'avoue égal ou supérieur à celui de l'engin, il n'y a pas d'occurrence du risque de la part du pilote ou du conducteur, sauf erreur patente de celui-ci dans la manœuvre ou sauf malchance.

**En définitive, il existe 3 zones de décalage/synchronisation entre le pilote et son engin :**

**. Zone de décalage inversé ou «sursynchronisation» :** la mobilisation des états d'être du pilote/conducteur s'avoue être supérieure à la vitesse cinématique de l'engin. Il n'y a pas ici d'occurrence de risque à la vitesse atteinte ainsi que dans l'ensemble des zones inférieures de vitesse, sauf erreur de pilotage ou malchance.

**. Zone de non décalage par synchronisation harmonieuse :** Il existe une mobilisation adaptée entre l'activation des états d'être du pilote/conducteur et la vitesse cinématique de l'engin. Il n'y a pas d'occurrence de risque si le pilote respecte et maintient la vitesse atteinte, sauf erreur ou malchance.

**. Zone de décalage désynchronisé :** Il existe une désynchronisation entre la vitesse cinématique de l'engin et les capacités mobilisées ou non mobilisées par le pilote à l'instant t. Dans ce cas, soit les capacités, compétences et/ou les états d'être du pilote/conducteur sont sous-dimensionnés par rapport à la technologie de l'engin et/ou à la vitesse engagée, soit ils sont non ou faiblement mobilisés. Dans cette hypothèse, il est clair que même si le pilote/conducteur dispose dans l'absolu de compétences et de qualités indéniables, la faible mobilisation de celles-ci produit forcément, à un moment ou à un autre, une désynchronisation propice à l'occurrence du risque. A ce niveau, 3 types de zones de décalage peuvent être définis :

- . Décalage faible : Emergence d'une occurrence de risque
- . Décalage notable : Elévation et permanence de l'occurrence du risque
- . Fort décalage : Probabilité de réalisation du risque

**. Apprentissage de la vitesse (courbe d') - corollaire 9 : Toute la différence qui existe entre le discernement et la compétence brute.**

En matière d'apprentissage comme de pratique, la problématique du décalage/synchronisation se produit lors de chaque changement de rythme imposé, voulu ou subi, ainsi qu'en fonction de la mobilisation entière ou partielle des états d'être du pilote. Aussi dans la pratique concrète de l'engin comme de la vitesse vaut-il mieux renforcer par l'apprentissage et l'expérimentation la qualité, l'intensité, l'efficacité et l'endurance des états d'être mobilisés ou mobilisables chez le pilote/conducteur afin que celui-ci puisse conserver la maîtrise en toute situation par synchronisation et «sursynchronisation». A *contrario*, il vaut mieux éviter de miser autoritairement sur un moyen terme de comportement normé dans le cadre d'une vitesse imposée induisant, à un moment ou à un autre, un décalage désynchronisé dans le sens pilote/engin ou engin/pilote forcément producteur d'occurrence de risque face à tel contexte imprévu ou inhabituel. Il est dès lors clair que moins le pilote est habitué à exercer ses talents



et ses potentiels, plus il tend à favoriser un décalage désynchronisé dans son pilotage dès lors que la vitesse augmente. A l'inverse, l'habitude et/ou la maîtrise de la vitesse favorise la permanence de la synchronisation et de la «sursynchronisation».

**. Apprentissage de la vitesse (courbe d') - corollaire 10 : Etre en phase dans les phases 3 et 5.**

C'est de la qualité de l'apprentissage que dépend en grande partie l'efficacité du pilote/conducteur vis-à-vis des zones de vitesse et des risques attachés. Il est dès lors possible de dire qu'il existe 4 grandes phases dangereuses dans l'apprentissage de la vitesse lambda et 2 phases raisonnables, selon une courbe de progression universelle valable à toute époque de la vie du motard et de l'usager de la route :

- . Phase 1 (risque) : Non expérience de la vitesse lambda
- . Phase 2 (risque) : Période d'apprentissage de la vitesse lambda
- . Phase 3 (non risque): Application raisonnable de la vitesse apprise
- . Phase 4 (risque) : Montée en puissance dans l'expérimentation personnelle
- . Phase 5 (non risque): Stabilisation à un rythme intuitif suite au retour d'expérience
- . Phase 6 (risque) : Dépassement de soi erratique, esprit de défi/compétition

Il en ressort que l'application raisonnable de la vitesse apprise se situe en phases 3 et 5. Ainsi un bon apprentissage ne doit pas uniquement se limiter à la quête médiane de la phase 3, même en liaison étroite avec les interdits du code de la route. Il risquerait d'occulter la nécessaire émergence, à un moment ou à un autre, de pulsions, de besoins et/ou de motivations à passer à la phase supérieure comme un appel naturel à l'affirmation de soi. Les interdits publics et normatifs ne font que reculer ou déplacer l'échéance du risque.

**. Arsouille : Petite ou grande vadrouille de la vitesse.**

Dans la pratique de la moto, l'arsouille ne signifie pas voyou mais une pure action de vitesse rapide intuitive réunissant au moins 2 ou plusieurs motards roulant chacun au même rythme, ou presque, sur une portion ciblée de réseau routier ou sur circuit. Durant l'arsouille chacun tend à pousser le caractère de sa monture et montrer ce qu'il sait faire en termes de vitesse, freinage, virage, technicité et maîtrise globale du pilotage. L'arsouille n'est pas une course en quête de première place ou de record de piste, mais un moment poussé et assez chaud de pilotage dans lequel toutes les capacités du pilote et les potentiels de l'engin sont sollicités à leur optimum. Lors de l'arsouille il est fortement déconseillé de doubler le motard précédent, ce qui ne peut qu'entraîner de la surenchère machiste et une prise de risque inutile pour un résultat final sans aucun intérêt. En général, la position de second et/ou de suiveur derrière le leader est plus facile et plus confortable dans le pilotage. Elle apporte des informations capitales sur la trajectoire, la vitesse d'entrée du virage, les accélérations possibles. Elle donne même souvent l'impression (fausse) que l'on peut faire beaucoup mieux et plus vite que le leader du moment. Elle est toutefois à risque, si trop rapprochée, en ne donnant pas le temps nécessaire à la réaction en cas de problème devant. Etre leader dans l'arsouille est le plus souvent réservé au pilote le plus expérimenté du groupe. Un bon leader qui réalise un bon pilotage propre et enroulé, ou un bon pilote à n'importe quel rang dans la meute de motards, sécurise toujours les pilotes suiveurs par mimétisme, adoption du bon rythme et/ou par identification au pilotage.

**. Assermenté(e) (motard) : Citoyen motard capable de donner des leçons de vie et de pilotage à certains représentants de l'ordre public.**

En Motologie, pilote de route ouverte justifiant d'un niveau suffisant de maîtrise globale égal ou supérieur à 55%, s'obligeant à respecter les règles déontologiques propres à sa typologie d'appartenance et/ou, par défaut, à respecter la charte du motard d'honneur. Il doit être en possession d'un permis gros cube en cours de validité, disposer d'une expérience notable et validée de la route supérieure à plus de 5 années de pratique intensive et/ou à plus de 50.000 km/cumulés et/ou bénéficiaire d'au moins 2 stages en post-formation, en justifiant d'une pratique annuelle moyennée de la moto de plus de 10.000 km/an avec un engin parfaitement entretenu.

**. Assertivité (affirmation de soi) : Je d'accomplissement loin devant le Moi d'orgueil en laissant aux autres l'usage de la vanité du On, du Nous ou du Il.**

Seule attitude mentale positive et stable dans la structuration psychique de l'individu s'opposant à la soumission et à la fuite du dominé, comme à la dominance hostile, perverse, orgueilleuse et/ou psychorigide du fort. L'assertivité traduit une qualité psychique et mentale supérieure chez l'homme évolué définissant un individu adulte et foncièrement abouti dans l'ensemble de ses états d'être capable de rejeter aussi bien la passivité, l'agressivité que la manipulation comme modes négatifs de fonctionnement pour lui-même, comme vis-à-vis d'autrui. L'assertivité résulte de l'expression dominante des forces du comportement naturel. Elle ne puise aucunement sa consistance dans le statut social, le rôle familial ou professionnel, le QI, les connaissances ou encore la morphologie du sujet mais principalement dans l'expression de sa force de caractère, dans son courage à passer à l'acte, dans sa liberté d'expression et de pensée, ainsi que dans l'authenticité de son comportement ou encore la simplicité de son relationnel. Egalement appelée « affirmation de soi », l'assertivité en Motologie repose sur la démonstration d'une mentalité saine, de micro-décisions matures, de comportements propres et compétents, reposant en général sur un bon niveau de score en matière de qualités mentales et de savoir-vivre routier au sein du test «3S». On reconnaît aisément un motard (ou un individu) en état d'assertivité par un ensemble de traits qualitatifs dominants dans ses attitudes et son comportement au quotidien.

### Exemples de caractéristiques assertives traduisant l'affirmation de soi en situation d'action, de décision, d'expression, de relation humaine :

- . Etre «vrai» et nature dans l'expression de ses besoins, de ses opinions, de ses sentiments ;
- . Etre authentique, en acceptant d'être ce que l'on est sans chercher à paraître ou à s'identifier à un modèle ;
- . S'exprimer de manière spontanée et directe, sans crainte ni calcul ;
- . Savoir maîtriser son environnement en n'ayant pas peur d'affronter la difficulté en temps réel ;
- . Ne pas se laisser marcher sur les pieds en sachant pratiquer la réciprocité et l'offensivité ;
- . Jouer cartes sur table en affichant clairement ses positions, décisions et objectifs ;
- . Savoir être lucide et pragmatique, en cherchant avant tout des solutions réalistes et positives, ainsi que des compromis favorisant l'intérêt mutuel ;
- . *Se sentir à l'aise dans le «face à face», sans sentiment d'infériorité ni de supériorité ;*
- . Refuser toute forme de soumission passive face au grade ou au statut hiérarchique ;
- . Entretenir avec autrui des rapports fondés sur des *a priori* favorables et sur la positivité des échanges ;
- . Savoir dire non, être ferme et décisif quand il le faut, en traduisant dans les faits exactement ce que l'on a dit ou pensé ;
- . Affirmer ses droits légitimes, agir selon son intime conviction, sans se laisser influencer par autrui ;
- . S'engager à fond dans l'action et jamais à moitié ;
- . Revendiquer la responsabilité ou la coresponsabilité de ses actes, propos et opinions ;
- . Ne pas craindre d'affirmer ses faiblesses et ses insuffisances aussi bien que ses forces ;
- . Ne pas faire croire aux autres que l'on a compris, si ce n'est pas le cas, mais demander volontairement des explications pour mieux comprendre ;
- . En vouloir pour son temps et son argent en évitant d'en perdre inutilement et futillement ;
- . Rester toujours courtois et respectueux des autres ;
- . Etc.

### . **Besoin (de vitesse) : Un besoin humain à part entière.**

La vitesse ressort fondamentalement d'un besoin inné au sein du vivant, notamment chez l'animal. Ce besoin est directement lié aux rythmes et aux cycles temporisés du vivant dans ce qu'il est commun d'appeler la chronobiologie. En d'autres termes, le besoin de vitesse s'oppose à l'immuabilité et à la stagnation biologique, physiologique et neurophysiologique dans l'ensemble des fonctions du vivant. Il contribue, à la source, à activer la dynamique de vie selon une courbe de progression qui va de la naissance à la mort. Le besoin de vitesse permet également à l'animal d'agir par lui-même, de survivre face au danger (fuir, s'échapper, éviter...) et d'intervenir efficacement face aux ressources disponibles de son milieu d'accueil (manger, prendre possession avant les autres...). Chez l'humain, le besoin de vitesse prend une seconde dimension en devenant également psychogénique, c'est-à-dire en étant directement relié à l'activité psychique et mentale de l'individu notamment en phase d'activité. Le besoin de vitesse contribue alors à temporiser l'action en fonction de l'enjeu, du but, de l'objectif et/ou de toute nécessité vitale. Il fait percevoir immédiatement à l'individu le rapport nécessaire entre son état

d'activation présent, celui des autres, celui de son milieu d'accueil (organisation, entreprise, métier...), comme celui de l'environnement en général. La vitesse à l'échelle humaine est donc une nécessité vitale, bien avant d'être une application concrète et décisive dans l'action.

**. Besoin (de vitesse) - corollaire 1 : Plus précisément, un «technobesoin».**

La vitesse s'apparente à une sorte de maîtrise du temps au sein de l'action. La vitesse reste fondamentalement inhérente à l'action, faisant que plus l'enjeu est important, plus la vitesse et sa maîtrise sont nécessaires et inséparables. Ainsi, chaque individu gère ses besoins, dont celui de la vitesse, en terme de suffisance, de satisfaction ou d'insatisfaction selon ses propres demandes énergétiques et motivationnelles, mais aussi en fonction de ses propres carences psychiques, mentales et/ou «compétentielles» (niveau de compétence technique). Le besoin de vitesse préexiste dans l'inné de chaque individu (sa génétique), s'éveille, se développe puis s'affirme en fonction du caractère plus ou moins propice des conditions sociétales et environnementales. Plus l'individu est sollicité dans son besoin de vitesse, plus il tend à repousser les frontières de son possible en utilisant les moyens disponibles dans l'action engagée : course à pied, pratique du cheval, attelage, déplacement fluvial, vol libre, sports de glisse, engins motorisés, aéronautique, spatial, flux d'informations, informatique, électronique, etc. Dans l'ère moderne, la technologie et la performance mécanique permettent l'éveil et l'affirmation de plus en plus grands de ce besoin inné en chaque homme et femme. Sauf plombage moral, normatif et culturel, le besoin de vitesse tend rapidement à devenir un «technobesoin» favorisant toujours plus avant la rapidité des échanges, des déplacements, des délais, de l'exécution du travail et des tâches, etc.

**. Bonheur (un pur) : Instants que l'on ne peut acheter même avec la plus grosse fortune du monde.**

Le vrai bonheur est atteint lorsque l'on sait donner de l'importance au moindre petit détail de la vie au naturel et recevoir, en cadeau, le plaisir d'être simplement bien en ce moment fugace. Pour accéder au bonheur de l'instant, il faut surtout ne pas trop réfléchir en se laissant porter par les événements et le ressenti du moment, sans essayer d'interagir ou de contrôler mentalement la situation. L'accès au véritable bonheur suppose d'abord un relâchement intellectuel, nerveux et musculaire après avoir obligatoirement atteint la satisfaction suffisante de son ou de ses besoins dominants. Il nécessite ensuite de se laisser porter, sans résistance, par la vague du ressenti (sensation de plaisir, émotion enivrante, sentiment de plénitude...). C'est cette double conjonction qui permet d'atteindre la première marche du bonheur en profitant le plus possible de ce qui est, de ce qui vient et de ce que l'on est en essayant d'être *carpe diem* (profite du jour comme il vient). L'individu crispé, tendu, stressé, angoissé ne peut pas atteindre le bonheur, seulement des moments de relâchement psychologique et/ou émotionnel. Pour le motard, le bonheur est assez simple. Il consiste surtout à accorder un maximum d'importance sensorielle à l'instant vécu, en s'isolant juste ce qu'il faut des autres contraintes de la réalité du moment (boulot, finance, amour...), dans une posture physique affirmée et confortable de façon à produire un flux de bonnes sensations et autres vibrations en agissant, à volonté, sur la poignée des gaz !

**. Bridage (des moteurs) : Forme d'excision civilisée.**

Brider signifie contenir, réfréner en s'appliquant aussi bien à la limitation d'expression des potentiels du moteur que, par chaîne de conséquence, à l'empêchement d'expression et/ou d'activation des capacités de l'individu. Qui peut donc contredire que le moteur dynamique du progrès résulte de la libre réflexion, de la libre entreprise et de la libre initiative. Brider les esprits, les comportements ou les engins mécaniques, c'est donc agir dans le sens inverse, en retenant forcément à la source les énergies, les potentiels disponibles en ne privilégiant que les seules capacités souhaitables et adaptées à la norme du moment. Il n'y a pas de réel progrès dans le bridage des esprits, des comportements ou des motorisations. C'est même quelque part l'antithèse de l'évolution, un recul dans le choix d'un ordre de marche qui fait certainement fausse ou mauvaise route. Sous l'angle purement mécanique, tout bon technicien sait que le bridage n'est jamais bon pour la libération optimale des pièces du moteur.

**. Bruit (d'échappement) : Signature routière de la moto.**

En Motologie, l'émission sonore en sortie d'échappement est indispensable à l'usage sécuritaire de la moto sur route ouverte. Elle procède directement d'un signal auditif en proximité, identique en importance à celui de l'éclairage des phares, par le fait qu'elle contribue à produire des stimuli d'alerte

favorisant l'attention et la précaution de la part des autres usagers. En cela, l'usage de l'ouïe est aussi importante que la vue en certaines situations (dépassement, croisement, estimation progressive de la présence...), même si elle peut devenir gênante en d'autres situations (nuit, résonance en ville, réveil des administrés) notamment par ses excès. Le non usage naturel de l'ouïe pour le motard, pour l'usager de la route comme pour le citoyen sédentaire, par excès d'aseptisation et d'intolérance politique au bruit est un véritable handicap artificiel imposé aux citoyens-usagers, totalement contraire aux lois de la nature en matière de sauvegarde, d'orientation et de perception naturelle de l'environnement. Le son acceptable en sortie d'échappement protège aussi bien le motard que le piéton et notamment les usagers automobilistes informés de la présence de la moto. Par son acceptable, il est recommandé de privilégier les sons graves plutôt qu'aigus, viriles plutôt qu'aseptisés, dans des plages acoustiques obligatoirement maîtrisées. Il est toutefois clair que la sollicitation perceptive et nerveuse au son n'est pas du tout la même sur route ou en agglomération. Aussi l'idéal en Motologie est-il d'envisager d'utiliser des pots d'échappements modulables, qui puissent être libérés uniquement sur route jusqu'à un maximum de 110 décibels mais avec une régulation électronique, automatique ou manuelle de la moitié des décibels, dès l'entrée des villes. Il est recommandé en agglomération d'envisager toute sorte de cache, clapet, réducteur automatique de bruit (à mettre au point), ou simplement l'usage obligatoire des bas régimes, dès l'annonce d'un panneau précis de signalisation. Les pots libérés et stridents n'ont pas leur place dans un contexte sociabilisé, pas plus que les hauts régimes en agglomération et les poignées de gaz intempestives.

#### **. Bruit (d'échappement) - corollaire 1 : Le bruit c'est la vie !**

Il ne faut pas confondre pollution sonore et signature routière de la moto. En ce domaine, le mieux pour le motard est de respecter la charte du motard d'honneur, sachant que la préservation objective de son intégrité physique prévaut obligatoirement sur le confort d'autrui. Ainsi l'usage préventif et adéquat du son sous forme de klaxon, de signal sonore, de bruit moteur n'a plus à démontrer la preuve de son efficacité sur route comme dans l'alerte et la prévention de proximité des autres usagers non attentionnés. C'est le manque de discernement et surtout l'excès de bruit parasites qui doivent être objectivement combattus. Le son est un signal naturel de présence et de vie. L'aseptisation et la réduction du son en milieu d'action (hors naturellement dans les habitations et les bureaux) induit une perte naturelle de repères humains en focalisant l'essentiel de la vigilance sur le seul regard. Priver la moto de l'usage du son, c'est perdre le bénéfice du second sens le plus utile sur route, et en agglomération, après le regard. Ce type d'obligation imposé aux usagers de la route, ainsi qu'aux piétons, dans leur perception naturelle du danger est inacceptable et présente plus de risques que d'avantages. C'est comme si on leur imposait de circuler ou marcher avec un casque acoustique sur les oreilles, abaissant ainsi indûment leur niveau nécessaire de vigilance. Qui peut nier le nombre de vies humaines sauvées dans l'histoire de l'humanité grâce au seul usage de l'ouïe ? Qui peut affirmer que sa propre vie n'a pas déjà été préservée, ou le sera peut-être un jour, grâce à la détection du bruit donc grâce à la tolérance de sa présence ?

#### **. Cercle entropique (du risque) : Spirale à l'envers de la maîtrise qui est, elle-même, une spirale à l'endroit.**

Moins l'usager de la route dispose d'une maîtrise suffisante lui permettant d'affronter correctement les dangers de la route et l'imprévu, plus il génère autour de lui et en lui l'omniprésence de l'occurrence du risque, et plus il entre dans un cercle d'entropie. Le cercle d'entropie suppose que la non ou la faible maîtrise humaine et/ou fiabilité technologique induit directement la présence du risque et sa transformation possible ou probable en accident et danger. C'est le cas notamment de la vitesse lambda non ou faiblement maîtrisée sur route ouverte induisant des relations causales d'accidentologie de faibles à très graves. En d'autres termes, l'insécurité routière provient d'abord et avant tout de la non ou faible maîtrise constante ou ponctuelle chez le citoyen-usager, laquelle interagit directement sur son comportement, sa prise de décision et son passage à l'acte.

faible maîtrise → induit et entretient le risque  
↓  
cercle entropique routier

#### **. Cercle entropique (du risque) - corollaire 1 : Le contraire du maillon fort.**

Le cercle entropique du risque se caractérise par un amont inapproprié produisant forcément un aval inapproprié. En matière de sourcing causal, si la source est mauvaise, la cause du fait l'est forcément et la finalité de l'action engagée également. A l'inverse, si la source est vraiment bonne, la cause du fait tend à l'être *de facto* et la finalité également. Sur le terrain de la pratique, l'amorce du cercle entropique se manifeste à chaque fois qu'existe une inadéquation notable entre 2 ou plusieurs facteurs fortement interactifs entre eux. Par exemple en matière de pratique routière, si le sujet dispose d'une réelle maîtrise mais qu'il baisse momentanément l'optimalité de son (*rme*), le cercle d'entropie commence à s'ouvrir. De la même manière, si le sujet dispose d'une réelle maîtrise associée à une optimalité de son (*rme*), mais que son engin souffre de déficiences mécaniques ou pneumatiques, le cercle d'entropie tend à s'ouvrir. En fait, le cercle entropique s'ouvre dès qu'il existe une inadéquation notable, même si par ailleurs préexiste une qualité suffisante. C'est la conséquence négative du maillon faible par rapport à l'absence de risque résultant du maillon fort.

#### **. Cercle entropique (du risque) - corollaire 2 : 5 grands contextes entropiques.**

A toute condition d'efficacité et de qualité chez le sujet, le seul défaut d'efficacité chez autrui croisé dans des circonstances de malchance ou subi par des liens de subordination ou d'attachement ouvre également le cercle d'entropie, en lissant nécessairement les conséquences de la relation vers le bas. De la même manière, si le sujet s'installe trop fortement dans des habitudes et des routines de fonctionnement sans développer ni entretenir une capacité de réactivité, d'autodéfense et/ou de prise de risque, celui-ci a de grandes chances de se retrouver mari, impuissant, en état de faiblesse et/ou de dépendance face à l'émergence de toute situation nouvelle, inhabituelle, déstabilisante ou imprévue. C'est en réalité toujours le facteur le moins efficace, le plus faible ou manquant dans une configuration donnée qui induit la présence du cercle entropique.

#### **Principales conditions d'ouverture du cercle d'entropie du risque**



**faible maîtrise personnelle**  
**inadéquation entre 2 ou x facteurs interactifs entre eux**  
**non efficacité chez autrui**  
**défaut de capacité de défense**  
**facteur le plus faible, le moins efficace ou manquant**

#### **. Cercle auto-protecteur (de la maîtrise) : Disposer du glaive, du bouclier et d'un ange gardien.**

Cercle magique et main invisible protectrice en faveur de l'utilisateur qui s'efforce d'agir proprement dans un esprit positif, constructif et compétent. A l'inverse du cercle entropique du risque qui entraîne et/ou maintient l'individu vers le bas de sa condition et de son comportement, le cercle autoprotecteur de la maîtrise tend à élever objectivement la sécurité comme à qualifier chaque expression utile de la condition humaine. Le cercle autoprotecteur de la maîtrise se réalise progressivement par l'apprentissage de la compétence utile, puis par une pratique expérimentée sur le terrain de la vie. La dimension mentale est ici déterminante à condition d'être apaisée, lucide, motivée et suffisamment affirmée dans l'expression suffisante des besoins dominants du sujet. Plus la plénitude mentale, l'énergie à agir et la motivation au quotidien s'avèrent fortes, plus les effets autoprotecteurs sont importants et étendus. Chez le motard et l'utilisateur lambda de la route, c'est l'atteinte d'un niveau correct à assuré (et plus) de maîtrise globale assortie d'une optimalité du (*rme*) dans le quotidien de l'action qui favorisent le phénomène permanent d'autoprotection. Plus le niveau de maîtrise globale du sujet se révèle élevé, plus le cercle auto-protecteur se renforce de lui-même, en éloignant symétriquement l'occurrence du risque par occupation dominante du terrain de l'action et du terrain mental.

#### **. Chaleur (du motard) : Supplément de bouffée d'adrénaline.**

Emotion ponctuelle due à un événement non prévu obligeant le motard à prendre une décision et une initiative dans l'instant, à subir et/ou à agir en pur réflexe devant l'imprévu, afin d'éviter l'accident, la glissade, le choc ou la sortie de route. Le contrecoup émotionnel favorise alors une montée d'adrénaline produisant, selon l'individu, des manifestations physiologiques, sensorielles et/ou émotionnelles plus ou moins notables.

#### **. Chasses gardées (sortir des) : Propriété privée : défense d'entrée.**

En marge des pouvoirs régaliens de la République, la sécurité routière comme le traitement de l'emploi, de la santé, ou encore les initiatives territoriales de masse sont depuis toujours les chasses gardées d'institutions, de collectivités territoriales et d'organismes d'Etat en charge de leur traitement économique, social, technique et/ou administratif. Cela signifie que toute intrusion en ces domaines, par le fait d'initiatives privées en provenance de la société civile, est considérée comme non souhaitable sans le label, le contrôle et/ou l'autorisation de ces mêmes institutions. Dès lors, le plus grand problème en résultant est que le management opéré au sein de ces structures reste à dominante policière, technocratique et administrative, en étant toujours prompt à se plier dans le sens de la volonté politique du moment et/ou du gouvernement qui les subventionne. Tant que ce type d'anachronisme existera, il y a donc peu de chance pour qu'une véritable évolution s'opère en leur sein, si ce n'est dans le modernisme apparent des procédures et l'usage de technologies destinées à accroître encore davantage l'omniprésence de leurs personnels.

#### **. Chasses gardées (sortir des) - corollaire 1 : Pour une réingénierie de l'institution de la sécurité routière.**

En matière d'institution de la sécurité routière, l'idéal serait de rompre rapidement avec ce type de monopole d'Etat souvent décalé de la réalité, ou pour le moins fortement partisan des politiques en place. En marge de cette vision traditionnellement étriquée et directive des choses, il est fortement souhaitable d'instaurer, en parallèle, un institut indépendant ou une fondation dite de «Centre de maîtrise routière» (CMR). La vocation de ce CMR est de devenir un établissement dédié exclusivement à la recherche et au développement d'applications de pratiques routières avancées. Sa principale mission, outre le fait d'essaimer des entités régionales, est de réaliser une réingénierie en profondeur de la pratique routière en agglomération, comme sur route ouverte, selon un programme «évolutionnaire» de propositions en réponse concrète et crédible aux enjeux citoyens modernes : capteurs d'informations en temps réel ; vitesse tolérante ; stages de perfectionnement préfinancés par un pool d'assureurs, concessionnaires, collectivités territoriales, fisc ; valorisation des compétences par une politique offensive de post-formations ; identification volontaire (et non imposée) des niveaux de maîtrise globale (3S) en situation routière ; tests de micro zones franches commerciales pour l'équipement sécuritaire des citoyens-usagers ; solutions innovantes dans l'usage des infrastructures routières ; règlements locaux se substituant au code de la route... Les solutions ainsi testées se réalisent d'abord sous forme de simulations terrain grandeur réelle à l'échelle de théâtres d'opérations locaux et ciblés, selon des périodes d'essai limitées dans le temps allant de 3 mois à 2 ans. Après confirmation de la faisabilité de ces nouvelles applications routières, l'objectif est ensuite de proposer un catalogue d'offre de pratiques routières avancées, en vue d'une extension progressive à l'échelon régional puis national en fonction de la demande des collectivités locales.

#### **. Chasses gardées (sortir des) - corollaire 2 : Pour un Centre avancé d'intelligence routière.**

La mise en place d'un «Centre de maîtrise routière» territorial suppose une participation active et citoyenne des industriels, des relais traditionnels de l'auto, camion, moto et cyclo, des collectivités territoriales, des assurances, des équipementiers, des concessionnaires et autres prestataires de service avec l'appui des préfetures et des services de l'Etat. Il ne s'agit nullement d'une extension technique de l'actuelle institution de la sécurité routière, d'un nouvel observatoire ou d'une commission chargée de pondre des études sans concrétisation réelle. Ce type de CMR est foncièrement indépendant et sous contrôle citoyen. Il est autofinancé selon les règles de l'économie privée et de la société civile, en étant obligé de rendre des comptes aux citoyens-usagers de la collectivité concernée, voire à la nation tout entière et pas seulement à ses membres, à l'Etat ou à ses sponsors. Toutes les opérations de terrain sont menées à l'échelle réduite de zones cibles et de territoires obligatoirement prédéfinis (agglomération, département, trajet routier lambda). Ce CMR travaille en liaison avec des correspondants à l'international, afin de détecter la diversité des usages et des pratiques déclinables en provenance du monde entier. Véritable centre de matière grise et d'innovation routière, le CMR relève d'une approche totalement professionnelle et d'un management hautement participatif. Il se fonde principalement sur la base de l'énergie humaine, de l'esprit inventif, du bénévolat et de partenariats intelligents privé/privé et privé/public, plus qu'à partir de subventions d'Etat, de structures lourdes, de procédures pesantes ou de réunionnites à n'en plus finir. Chaque opération programmée est conçue sur la base d'un management de projet avec des équipes souples et mobiles disposant de laissez-passer nécessaires et de cartes blanches administratives. Si le budget est volontairement minimaliste, en plafonnant à 15% la masse salariale, chaque projet est toutefois assorti d'un cahier des charges précis intégralement informatisé et accessible par l'Internet.

**. Chasses gardées (sortir des) - corollaire 3 : Pour une dynamique créative et innovante.**

L'objectif du CMR est de créer d'abord une base de données, puis une banque de projets avancés accessible gratuitement sur l'Internet, reposant sur 7 grands principes d'action et d'animation :

- . Recherche initiale de solutions adaptées et avancées sans aucune censure politique, morale ou stratégique au départ ;
- . Développement d'applications terrain selon le principe du «réalisme créatif» en sachant opportuniser chaque situation, mobiliser les énergies et se contenter des moyens disponibles dans un esprit de débrouillardise ;
- . Participation élargie à tous les acteurs volontaires et dynamiques du terrain, sans hiérarchie d'influence ou de position entre eux ;
- . Différenciation des pratiques routières selon le niveau réel de compétence des usagers et/ou selon la spécificité des configurations routières en refusant toute approche massive ;
- . Principe d'équité de traitement des usagers dans leurs rapports avec la puissance publique et l'offre commerciale disponible ;
- . Motivation réelle et dynamique des usagers ;
- . Valorisation des pratiques et des usagers.

**. Chasses gardées (sortir des) - corollaire 4 : Pour un fonctionnement «d'intérêt citoyen».**

Si la vocation du CMR est de devenir un centre d'intelligence appliqué, de réflexion avancée et d'innovation sur les pratiques routières modernes, il doit être avant tout une interface directe et transparente avec les citoyens-usagers selon des méthodes modernes de participation (e-tribune, vote électronique, collecte d'avis et d'opinions, missions ponctuelles pour les citoyens volontaires...). La crédibilité de ce type de Centre résulte principalement de sa grande autonomie de décision et d'action. Pour cela, il doit se présenter sous la forme d'une association type loi 1901 animée par un maximum de bénévoles motivés, de correspondants et surtout peu de salariés, selon un principe de turnover participatif au sein des 3 entités de base ; conseil d'administration ; commission(s) spécialisée(s) ; direction de projet(s) au sein de chaque commission. A tout niveau, le fonctionnement «d'intérêt citoyen» doit aller à l'encontre des rentes de situation et des pouvoirs statutaires parmi l'ensemble des membres actifs. Il n'existe pas de hiérarchie à proprement parler au sein des commissions et des projets, mais un management horizontal dans lequel chacun accepte une responsabilité précise en apportant temporairement son expertise durant la mission ou la direction de projet. La liberté d'action dans le contrat de mission, le bénévolat et l'esprit top professionnel sont les trois principes moteurs animant chaque membre du Centre. Autant dire que chacun des membres au sein de chaque commission est aussi libre de décision (absence de hiérarchie) dans son implication citoyenne que sa qualité d'homme est grande à se déterminer intelligemment avec l'équipe en place. Le recrutement s'effectue selon 3 critères majeurs, hors diplômes et parrainage, favorisant ainsi l'accès aux personnes les plus motivés et compétentes, sans condition de statut social :

- . Maîtrise globale élevée dans la pratique routière ;
- . Esprit professionnel et relationnel avec sens profond des responsabilités, autodiscipline, autonomie de décision et sens de l'intérêt citoyen ;
- . Tempérament hyper motivé, proactif, créatif, constructif, tenace, débrouillard.

**. Chasses gardées (sortir des) - corollaire 5 : Pour des équipes projets autonomes.**

D'un fonctionnement simple et transparent, le CMR a une durée de vie limitée à 10 années (éventuellement renouvelable) dans le cadre d'une mission globale s'établissant uniquement sur la base d'un programme pluriannuel à la fois non confidentiel, précis et cadré dans le temps, initiative par initiative, projet par projet. Il est formé d'un conseil d'administration et de commissions spécialisées (autant que nécessaire) dans lesquelles chacun a un rôle précis à tenir pour coordonner les différentes directions de projets. La durée d'une direction de projet est déterminée de manière précise (3 mois minimum à 2 ans maximum). Les rôles dans l'organisation de toute direction de projet sont déterminés entre les membres de l'équipe et/ou par la commission de référence. Conseil d'administration, commissions et directions de projets sont obligatoirement formés de citoyens libres, non syndiqués, ni militants de partis politiques ou religieux, en étant basé sur le bénévolat actif et constructif de tout citoyen-usager de la route compétent dans sa discipline (auto, moto, camion, cyclomoteur, cycliste, piéton, élu, responsable technique). La présence honoraire et consultative d'un représentant de l'Etat, sans droit de vote, est conseillée au sein de chaque commission. L'équipe projet s'éteint à la fin de sa

mission et décide soit de quitter la commission pour une autre commission, d'être affectée à un autre projet, soit de quitter provisoirement le Centre. Le mandat des membres des commissions est de 2 ans, renouvelable une fois par moitié tous les 2 ans. La direction générale est également renouvelée tous les 2 ans (2 mandats maximum) et jugée, non sur la qualité de sa gestion économique, mais sur sa capacité à imposer l'intégration de projets dans la société civile. Un bilan directorial annuel est réalisé en fonction de la conformité : programmation de projets/réalisation effective, laquelle peut justifier en cas de différentiel important d'une demande de retrait du poste.

#### **. Chasses gardées (sortir des) - corollaire 6 : Pour un nouveau système de vote plus démocratique.**

Ce CMR totalement délié de la tutelle de l'Etat, des collectivités territoriales, des lobbies et autres réseaux d'influence, est composé essentiellement de membres bénévoles fortement motivés issus de la société civile et élus au vote secret. La société civile peut intervenir à distance, via l'E-tribune et le vote électronique, à la fin de chaque projet pour donner son avis, ainsi que pour le renouvellement du conseil d'administration (mais pas pour les commissions ni les directions de projets). D'une manière générale, le principe du vote au sein du Centre s'effectue à la majorité simple égale ou supérieure à 50,001% des votes prévus (nombre de votants enregistrés sur la liste de départ et non nombre de votants au final), sous réserve de remplir 5 conditions :

**A.** Plusieurs alternatives de projets ou de candidatures sont possibles. Dans ce cas, des partielles ont d'abord lieu afin de déterminer les deux meilleurs candidats ou projets, ou les 3 meilleurs dans le cas où ceux-ci auraient obtenu chacun au moins 1/5 des votes. Dans cette hypothèse, une seconde partielle est réalisée afin d'éliminer le 3<sup>e</sup> postulant.

**B.** 3 façons de voter : Oui, Non, Vote blanc (ni Oui ni Non, signifiant : *refus de l'existant, pour autre chose*). Le vote blanc est comptabilisé en l'état dès lors qu'il égalise ou dépasse 1/3 des votes. Dans ce cas, il réduit d'autant la proportion des votes ciblés (Oui, Non). En dessous de ce taux, il n'est pas pris en considération dans la répartition des scrutins ;

**C.** Existence d'un quota minimum d'inscrits officiels pour le vote électronique (par exemple 50% des inscrits sur la liste globale), sachant que le poids du vote final des citoyens-usagers représente 1/2 du total des votes émis, dès lors que le quorum est atteint.

**D.** Nécessité d'un quorum de 2/3 des membres officiels représentant le Centre, ou chaque commission concernée. Le poids du vote des membres du Centre ne représente au final que 1/2 du total des votes émis, dès lors que le quorum est atteint ;

**E.** Prise en considération de l'abstention des inscrits officiels + des votes blancs si le cumul de ces «non votants inscrits» est supérieur à 125% du total des suffrages réellement exprimés.

Dans le cas où les points C, D et/ou E interagissent clairement, le vote est alors reporté un mois plus tard avec une nouvelle liste. Deux reports de date sont possibles. Sans accord à l'issue du 3<sup>e</sup> vote, le vote est reporté un an plus tard en conservant l'équipe en place.

#### **. Chasses gardées (sortir des) - corollaire 7 : CMR, un modèle possible pour rénover toute forme d'institution.**

Ce qui est applicable avec les principes du CMR est également valable dans tous les autres compartiments de la vie en société, sauf exceptions. Ainsi, il est possible de réviser progressivement toute forme d'institution, organisation, association, syndicat et entreprise en mettant en application les principes actifs du CMR. En cela, le CMR est un modèle «évolutionnaire» permettant de favoriser de véritables avancées dans la condition sociétale et citoyenne de chaque Nation.

#### **. Chauffardise : Moment d'égarement que l'on pardonne aux Dames et que l'on n'excuse pas aux Messieurs.**

Imprudence involontaire, inadvertance (inattention, étourderie), démaîtrise momentanée dans le pilotage ou la conduite, de nature à gêner, déranger ou déstabiliser d'autres usagers et/ou créer, sans le vouloir, des conditions accidentogènes. La chauffardise peut concerner, à un moment ou à un autre, tout usager de la route sans exclusive. Elle ne s'apparente pas du tout au cas du chauffard, mais concerne principalement un instant, un court moment ou une circonstance factuelle de relâchement dans la vigilance, la concentration ou l'anticipation. Elle relève aussi bien du jeune usager novice de la route de 16 ans que de la personne âgée de 78 ans, de la mère de famille que du salarié, de l'élu que des membres des forces de l'ordre, du champion sportif que de l'amateur éclairé ou non. Par évidence, la pratique de la vitesse intuitive maîtrisée, même rapide, ne ressort nullement de la chauffardise mais



du pilotage assumé. Ce n'est pas objectivement le non respect «propre» du code de la route national en matière de vitesse qui crée la chauffardise, mais la relation directe avec une baisse ponctuelle du (*rme*) par la manifestation épisodique de l'un des 17 couples à risque, avec ou sans atteinte possible à l'intégrité physique d'autrui.

#### **. Chauffard : Cible à abattre dans le dos de préférence.**

Etage supérieur de la chauffardise concernant un individu assujéti à la présence forte et constante d'un ou de plusieurs couples à risque, à une incompétence notoire ou évidente dans l'instant et/ou à une démaîtrise régulière tout au long du trajet considéré. Le chauffard est l'antithèse même du pilote avisé et du conducteur chevronné par la réalité objective d'une maîtrise globale déficiente et/ou d'un manque de savoir-vivre routier. Quelle que soit la vitesse pratiquée, le chauffard est dangereux durant tout le temps de sa pratique par le fait d'un comportement imprudent, voire dangereux, notamment lorsqu'il combine plusieurs couples à risque : alcool ; drogue ; médicament ; sénilité ; inhibition manifeste dans la conduite ; excès d'optimisme couplé à l'inexpérience ; vitesse excessive en ville ; dépassement limite dangereux ; conduite sans considération ni respect des autres : pas d'indication de changement de direction, pas d'usage du rétroviseur, pas de feux de position ou non usage des codes le matin de bonne heure ou à la tombée de la nuit, croisement ou dépassement en plein phare, freinage intempestif, vitesse réduite non justifiée, freinage inapproprié dans le virage..., pas de signes de remerciement... ; non respect des signalisations dangereuses, des stop, des feux rouges, des croisements prioritaires, etc. le chauffard n'est pas toujours celui que l'on pense, mais le cadre et l'employé modèle oubliant régulièrement des règles évidentes de savoir-vivre sur route, la ménagère perdue dans ses idées, la mère de famille courant constamment contre le temps, le grand-père souriant mais ralenti dans ses réflexes, le livreur trop pressé, etc., qui chacun à trop vouloir être prudent en certains aspects de la conduite (vitesse légale, arrêt au stop...) en oublie régulièrement d'autres exigences et attentions rédhibitoires en matière d'insécurité pour autrui. En matière de typologie d'usagers de la route, le chauffard peut être soit de base ou récurrent, soit ponctuel ou occasionnel.

#### **. Chute (du motard) : Bobo et bleu à l'âme bien plus important que la faim dans le monde.**

Fait de tomber de la moto en perdant l'équilibre et/ou en perdant le contrôle directionnel de son engin. La plupart des chutes en moto se réalisent à l'arrêt et à faible vitesse, dans les premières minutes de l'engagement routier, en virage mal négocié et/ou en milieu urbain. Tant que le motard n'est pas encore «chaud» et au mieux de sa concentration, le risque de chute reste omniprésent. En fait, les causes et/ou les contextes de chutes sont nombreux et n'ont souvent rien à voir entre eux : mauvais revêtement routier ; bandes glissantes ; plaque d'égout ; tâche d'huile ou de gazole dans les intersections et ronds-points ; embarquement par défaut de synchronisme dans les gestes ; excès d'optimisme en entrée de virage ; freinage trop appuyé ou inadéquat ; insuffisance de grip des pneumatiques, défaut mécanique rédhibitoire (faux point mort, guidonnage, faiblesse du système de freinage...) ; perte de l'avant ou de l'arrière, perte de trajectoire en milieu ou sortie de virage, impact avec un animal ou un obstacle, poussette par l'arrière...

La gravité de la chute augmente proportionnellement avec la vitesse non maîtrisée et inadaptée, par le non port d'un équipement adapté de sécurité et surtout par le fait d'un choc frontal avec un autre véhicule, un obstacle dur ou la moto elle-même. En général, la simple glissade avec un bon équipement, quelle que soit la vitesse compteur, n'est pas considérée comme dangereuse. En matière de chute et d'accident, il existe souvent un amalgame empirique chez l'usager lui-même, comme chez les témoins, en mélangeant l'imaginaire, l'émotion, le raisonnement plombé d'a priori et le scénario catastrophe conjugué au conditionnel (et si...). Le délire verbal est une constante émotionnelle et empirique face à l'accident corporel avec une tendance toute naturelle à faire remonter à la surface du verbe du commentateur, sa propre vision des choses, ses préjugés et autres déformations subjectives en mélangeant allègrement réalité et virtualité.

#### **. Chute (du motard) - corollaire 1 : Un échec pour mille réussites.**

Une chute non responsable et non handicapante n'oblige aucunement à remettre en question la pratique de la moto ou de l'engin utilisé. Elle oblige toutefois à tirer utilement les leçons de la situation, des causes et des circonstances, afin de pouvoir ensuite apporter des réponses plus qualifiées en fortifiant sa propre expérience par le haut de la sortie de l'échec. Une chute doit permettre d'éviter l'éventualité d'autres chutes possibles, donc de mieux réussir ultérieurement. Pour cela, elle doit inciter à trouver des solutions concrètes (amélioration(s) technique(s) sur l'engin, enrichissement de la compétence

dans le pilotage/conduite, suivi de stage de perfectionnement...) afin d'éviter toute répétition de cas similaires. En matière de chute, il convient de toujours rester concret et pragmatique en sachant uniquement et objectivement parler des faits précis (et non des sentiments et opinions) inhérents à la situation. Si une chute intervient après x millions de micro décisions prises en cumulé durant toute une période de pratique sans problème, face à toutes sortes d'obstacles, d'imprévus, de contextes souvent bien plus délicats et difficiles, ce 1/x millions de faits a forcément sa propre explication et doit rester ciblé sur les conditions réelles et précises de la situation de chute. Il faut éviter toute forme d'extrapolation, au risque alors de générer sans le vouloir les ferments perfides de l'acte manqué. L'usage adéquat du sourcing causal permet de ne pas se disperser dans le raisonnement et l'imagination en privilégiant l'étape 1 de la source humaine, l'étape 2 de la source environnementale et l'étape 3 de la cause factuelle. Il convient donc de ne pas évoquer les conséquences et/ou les effets collatéraux, et encore moins la conditionnalité des événements, afin de ne pas perturber la compréhension exacte de la situation et/ou créer, ultérieurement, un terrain propice à l'acte manqué.

#### **. Chute (du motard) - corollaire 2 : Une grille de responsabilité allant de 0 à 100.**

Les principales chutes peuvent se classer en 3 catégories distinctes selon un ordre hiérarchique décroissant de responsabilité allant de 100% à 0% d'implication personnelle :

**1. Faute ou erreur de pilotage :** Ce type de chute relève directement de la personnalité du sujet, de sa psychologie du moment, de la présence de carences techniques et/ou défaut d'opérationnalité en situation, d'une désynchronisation dans les commandes et/ou les postures, d'une erreur de jugement, d'une mauvaise appréciation de la situation et/ou de la présence de couple(s) à risque. La décision et le comportement source de l'usager sont ici directement en cause dans l'origine de la chute. La grille de responsabilité humaine va de 50 à 100%.

**2. Chute provoquée par autrui :** Il s'agit le plus souvent d'un refus de priorité, d'une trajectoire barrée ou rendue délicate par une erreur de pilotage ou de conduite en provenance d'un tiers, d'un heurt ou d'un déséquilibre provoqué par un autre engin, un animal. L'usager est ici à moitié responsable de sa chute sous l'angle d'un défaut de vigilance et/ou d'anticipation. La grille de responsabilité humaine va de 1 à 50%.

**3. Chute technique :** Elle est provoquée sans aucune faute directe de pilotage, de conduite et/ou de discernement en provenance de l'usager lui-même, lesquels sont considérés comme corrects et habituels. Il s'agit plutôt d'un concours de circonstances indépendant de la volonté de l'usager et/ou d'autrui, de leur (*rme*) et/ou de leur opérationnalité habituelle résultant de leur maîtrise globale : accélération de l'engin A et décélération simultanée de l'engin B juste devant, nécessité de freinage d'urgence sur l'angle avec chaussée glissante ou déformée, fermeture de l'angle de trajectoire par B, déséquilibre, perte de l'avant ou de l'arrière par dérapage sur gravillons, tâche d'huile, mauvais revêtement... La grille de responsabilité humaine tend vers le zéro. Il n'est pas ici possible d'invoquer une responsabilité humaine, sauf à considérer dans l'absolu que tout individu doit être définitivement parfait, ce qui est totalement stupide et non humain par essence, avec un zéro erreur en toute occasion, un zéro malchance en toute circonstance, un zéro risque dans chaque action, un zéro conséquence dans toute non action, etc.

#### **. CIRCUIT/piste/route ouverte (rapport à la vitesse) : Jouer dans la cour des grands.**

En Motologie, le besoin et le ressenti de la vitesse ne sont pas du tout les mêmes, selon que l'on pratique sur circuit, piste ou route ouverte. Par définition, le circuit est un parcours fermé en boucle, à vocation sportive et de loisirs amateur, dont la principale fonction est de permettre la mise en œuvre de qualités d'endurance, de technicité et de performance au sein du couple engin/pilote. L'usage du circuit (hors période d'apprentissage et de découverte) reste fortement attaché à une démonstration de pilotage de haute précision, obligeant à disposer d'un niveau technique relativement solide en matière de domination des trajectoires, d'attaque des virages comme dans l'art du freinage. Ici l'esprit de compétition, de dépassement de soi et de défi prime sur tout, sachant que le principal enjeu du circuit se concentre, en priorité, sur la référence machiste du chrono associée à la place obtenue par rapport à la concurrence et/ou par rapport à sa position précédente.

**. Circuit - complément 1 :** Sur circuit, la condition physique et le mental sont déterminants pour encaisser les efforts, les sensations fortes et pour se surpasser en permanence. Le besoin de s'imposer, de démontrer son talent et/ou de conserver sa place, font que l'enjeu de la vitesse relève d'un niveau d'approche considéré comme professionnel. Ce niveau n'est pas facilement et immédiatement accessible au motard lambda, sachant qu'il repose, outre la technicité du pilotage, sur une stratégie

d'attaque et une tactique de manœuvre articulées sur une répétition précise et constante des mêmes automatismes et des mêmes routines de synchronisation, dans un cadre relativement étroit d'initiative, le tout assorti de règles précises de roulage, en vue de gagner des secondes ou des dixièmes de secondes. C'est la raison pour laquelle certains considèrent la pratique à haute dose du circuit comme la parabole moderne des jeux du cirque avec ses règles contraignantes, la dure réalité de la sélection naturelle, ses gagnants et ses perdants. Celui qui croit que le circuit est un endroit cool pour se faire plaisir au guidon de sa moto se trompe totalement. Après quelques tours sages et raisonnés, la tendance naturelle par la stimulation des autres pilotes est alors de se lâcher, de rouler de plus en plus vite et/ou d'oser attaquer en prenant alors le risque de chuter ou de passer.

. **Circuit - complément 2** : Sur circuit, le retour perceptif de la vitesse s'exprime davantage en terme d'indicateurs objectifs de résultat couplés à des montées fulgurantes d'adrénaline, de stress, de calcul et d'anticipation de trajectoire, de volonté à repousser ses limites, de courage à prendre consciemment des risques, de souffrance à supporter des efforts constants et difficiles, de sang-froid à décider constamment dans l'instant, de tension nerveuse et de relâchement de tension nerveuse, mais aussi d'orgueil et de rapport de force constant avec autrui à montrer ce que l'on sait faire mieux ou aussi bien que lui. La pratique sur circuit n'est donc ni simple, ni candide, ni gratuite au propre comme au figuré. Elle suppose un véritable budget couvrant la licence, l'assurance, le paiement de droits de participation, la préparation moto, l'achat d'un équipement complet comme de consommables (pneumatiques, plaquettes de freins, pièces mécaniques de rechange...). Pour l'amateur, elle n'est pas non plus la panacée en matière de vitesse, malgré les apparences, sachant qu'au final les nombreux enchaînements de virages et la longueur limitée des lignes droites permettent rarement de pousser au maximum l'engin (ou sur très peu de temps) et/ou d'atteindre l'optimal de la vitesse technologique en toute sérénité. Dans le cadre d'un rapport économique dit de coût global au km, le circuit entraîne une probabilité de chute, de casse, de blessures corporelles, mêmes légères, de budget essence, pneumatique et consommable bien plus forte et significative que n'importe quelle pratique sur route ouverte.

. **Circuit/PISTE/route ouverte (rapport à la vitesse) - corollaire 1** : **La cour de récréation.**

La piste (hors pratiques off-road) est un espace sans circulation, une partie de circuit, un espace routier spécialement aménagé permettant d'effectuer des épreuves, du stunt, des acrobaties, des runs ou dédié préférentiellement à un apprentissage, à des essais, à des examens, à des pointes de vitesse sur anneau ou ligne droite. La piste est souvent privative de vitesse maximale et oblige, un peu comme le circuit, à de violents efforts ciblés de concentration et de synchronisation suivies de phases de relâchement et de pause. C'est le lieu d'apprentissage technique, d'expérimentation et de mise au point par excellence, favorisant l'acquisition, la répétition comme la démonstration d'un savoir-faire individuel technique et/ou ciblé. Toutes les émotions sont possibles sur piste, mais de manière plus segmentée, discontinue et ponctuelle que sur circuit ou sur route ouverte. En général, hors acrobaties et off-road (enduro, cross, trial, supermotard...), le comportement sur piste est une sorte de préparation, de brouillon, d'avant-scène de ce qui peut se passer ensuite sur piste ou sur route ouverte. L'avantage de la piste est qu'elle permet de s'initier en relative sécurité et de manière pédagogique aux règles ciblées du pilotage, de la conduite et de la manœuvre comme à l'usage des principaux types de vitesse. Pour le motard, elle permet d'affûter sa technicité, d'éduquer son comportement et de laisser, de temps en temps, libre cours à ses pulsions.

. **Piste - complément 1** : La pratique de la vitesse sur piste (et sur circuit) n'a pas pour vocation de permettre un vaste défolement individuel et collectif le week-end, en compensation des frustrations enregistrées durant la semaine. Il ne s'agit pas non plus d'une pratique exutoire destinée à parquer les motards et les conducteurs dans des lieux clos et sans nuisance pour la collectivité, afin de leur permettre de donner libre cours à leurs fantasmes et pulsions de vitesse. L'enceinte de la piste et du circuit fermé doit rester principalement un lieu spécifique d'apprentissage, de perfectionnement, d'essai et de compétition pour les volontaires, mais non une fin en soi en matière de canalisation sociétale de la vitesse. En cela, il est tout à fait naturel et nécessaire de multiplier le nombre de circuits accessibles, notamment à proximité des grandes agglomérations et des zones urbaines denses, afin de permettre aux motards urbains de réaliser régulièrement leurs passions à proximité de chez eux. Le réseau routier national est toutefois assez grand et large de diversité pour permettre à l'ensemble des usagers de la route et des motards en particulier, d'assouvir naturellement leur passion sous condition de maîtrise, de discernement et de savoir-vivre routier.

### **. Circuit/piste/ROUTE OUVERTE (rapport à la vitesse) - corollaire 2 : La cour des miracles.**

La route ouverte associe l'acquis de la piste et pour certains, l'esprit du circuit, dans une pratique jugée relativement libre d'accès et ouverte à tous les rythmes, styles, vitesses, initiatives et niveaux de compétence. Elle est fondamentalement non asservie à des obligations d'initiation, de démonstration, de performance, de gagne, de concurrence, de dictature du chrono ou de probation de capacités. Par principe historique, elle repose sur une représentation de pure expression de la liberté d'action, hormis la contrainte du code de la route et de la pression ou répression sécuritaire. Par essence, la route ouverte n'est ni fermée et en boucle comme le circuit, ni limitée dans les applications routières comme la piste. Au contraire, elle offre un accès gratuit, illimitée, immédiat et permanent à tout motard lambda, comme à tout usager de la route, à partir d'un accès relativement simplifié ne nécessitant aucune compétence technique vraiment assurée, hors a minima la détention d'un permis de conduire, ni aucune préparation particulière à partir d'un matériel de série homologué, ni aucun équipement de sécurité vraiment standardisé, ni aucune obligation de savoir-vivre routier ou éthique de comportement dans la pratique. C'est d'ailleurs cet aspect cour des miracles, tour de Babel et présence de populations interlopes qui pose objectivement vraiment problème en matière de sécurité routière et non, les aspects subséquents et secondaires tels que la vitesse hors norme maîtrisée, pots non homologués performants, etc.

**. Route ouverte - complément 1 :** Sur route ouverte, il n'y a pas véritablement d'enjeu de vitesse sachant que potentiellement toutes les séquences de vitesse sont possibles (basse, médiane et haute) d'une manière modulable à volonté et/ou en fonction de l'état du trafic, de la météo, de la qualité du revêtement routier ou de la fiabilité des infrastructures. Sur route ouverte, la vitesse est pleinement corrélative de la permanence de l'imprévu, du sens de l'adaptation et du contrôle des situations nouvelles ou inconnues, de la part du pilote et du conducteur. Elle ne procède que marginalement de la routine et de la prévisibilité, comme sur circuit, sauf sur les trajets habituels. Aussi le retour perceptif de la vitesse reste-t-il d'abord et principalement intuitif, voire instinctif, avant de se placer sous le tutelle du raisonnement normatif et de l'aiguille du compteur. La vitesse sur route ouverte est d'abord placée sous contrôle de l'information visuelle et des stimuli perçus et ressentis par l'ensemble des sens de l'usager, en fonction de sa propre perception de la réalité. Elle est ensuite conscientisée et rendue «permissible» ou autocensurée par le seul fait de la volonté, en regard de certains critères : vitesse légale, dangerosité de la situation, phénomène d'adhérence, limite mécanique, météo défavorable... Ces deux premières phases sont ensuite cadrées, avec plus ou moins de discernement, par une attitude stabilisée de vigilance, d'observation et d'anticipation assortie d'une aide à la décision impliquant le meilleur des facultés et des ressources mentales disponibles.

**. Route ouverte - complément 2 :** En fait, la perception naturelle de la vitesse sur route ouverte résulte davantage du subjectif et de l'empirisme par le contentement à dompter la puissance mécanique de l'engin, par le retour multi-sensoriel lié à la position de conduite ou pilotage, ainsi que par la nécessité de conserver la trajectoire et le choix conscient et volontaire de maintenir une certaine allure en fonction de la lisibilité du trajet. L'implication optimale des capacités physiques, mentales et intellectuelles du sujet est d'autant plus grande que la vitesse pratiquée oblige à traiter rapidement l'information comme à prévoir l'imprévu. C'est la raison pour laquelle la perception de la vitesse sur route relève d'une véritable maîtrise globale multicritères, puisée au fond de la personnalité, de l'histoire et de l'expérience du sujet. C'est la nécessité de faire face pleinement et correctement au renouvellement permanent des situations qui devient le moteur inégalable de la performance du pilote et du conducteur de route ouverte. La vitesse ne s'inscrit plus uniquement dans l'amélioration du chrono, comme sur circuit, mais dans la sublimation des capacités du sujet à vivre pour lui-même dans l'instant avec plaisir, sérénité et esprit de responsabilité.

**. Route ouverte - complément 3 :** En matière de vitesse, la gestion constante de l'imprévu devient l'antithèse même de la routine haute performance nécessaire sur circuit. Il est ainsi possible de dire que par la présence de tout bon usager, motard et conducteur, l'enjeu de la vitesse sur route ouverte reste d'un niveau relativement amateur (même élevé) dans la technicité du pilotage ou de conduite, mais d'un niveau professionnel dans la maturité nécessaire à la prise de décision, à l'affirmation de soi face à l'imprévu et à la nature de l'engagement physique et mental dans le contrôle du risque. Sans possibilité de vitesse choisie et sans imprévu, la route deviendrait vite insipide, même pour de simples déplacements domestiques. Elle deviendrait à terme un vaste «cimetière des éléphants» pour engins motorisés, vidés de motivation, de passion et de compétence à vivre l'appel de la route. De manière plus sérieuse, le grand inconvénient de la vitesse sur route ouverte ne résulte pas de sa dangerosité

intrinsèque pour l'utilisateur compétent, mais de l'occurrence du risque en provenance principalement du comportement d'autrui. Et encore heureux que la pratique de la vitesse maîtrisée sur route ouverte ne soit pas dangereuse en soi, mais seulement à la marge, sinon la plupart des usagers de la route et des motards en particulier seraient des suicidaires et des inconscients en puissance. Sur route ouverte, le principal ennemi de la vitesse, c'est la bêtise humaine (y compris celle en provenance des institutions de l'Etat), sa non compétence et/ou celle en provenance d'autrui.

**. Clés de la réussite (en moto) : Trousseau magique attaché à la clé de contact.**

Il n'y a pas de fatalité en moto, à condition de respecter les 5 préceptes du bon pilotage sur route ouverte et sur circuit, en plus de cette évidence de tous les instants qui est de rester constamment concentré, attentif et vigilant, même à l'arrêt, sans jamais se relâcher plus d'une seconde :

**bonne formation globale**  
**+ bon état technique de l'engin + bon équipement du motard**  
**+ bon mental et esprit sain + permanence du discernement**

**. Code de la route (évolution nécessaire du) : Grand jeu de l'oie pour adultes maso.**

Ensemble de dispositions réglementaires, de pictogrammes, principes de signalisations, règles d'usages et sanctions régissant la pratique routière dans son ensemble. En l'absence d'une véritable culture moderne et avancée de la route, par exemple de type motologique pour la moto, l'actuel code de la route sert de principal référentiel culturel à tous les usagers, formateurs, administration et représentants des forces de l'ordre. Cette ligne de plus grande pente, orientée davantage sur les devoirs que sur les droits des citoyens-usagers, contribue à favoriser une vision de plus en plus étriquée et fermée de la pratique routière. Elle représente même une formidable étroitesse culturelle, un peu comme si le seul code civil napoléonien servait actuellement de socle culturel principal à toute la Nation française. En Motologie, le code de la route n'est qu'un outil réglementaire, certes indispensable, devant servir principalement à l'éducation et à l'apprentissage initial des citoyens-usagers, à permettre le contrôle des acquis et des connaissances théoriques à l'occasion du passage du permis de conduire ou de son renouvellement. Il doit également servir de guide constant pour l'utilisateur peu compétent, ainsi que de socle aux textes législatifs et à l'analyse des conditions d'accidentalité.

**. Code de la route (évolution nécessaire du) - corollaire 1 : Une aide à la décision plus qu'un guide figé de comportement.**

A partir d'un certain niveau de maîtrise globale et d'expérience routière, la désacralisation formelle du code de la route est nécessaire pour laisser place, en temps réel, au discernement humain. Dès que le citoyen-usager dispose d'un certain niveau de compétence, de maturité, de jugement et de savoir-vivre routier, le discernement devient l'arme absolue comme outil d'intelligence et de conscience bien plus complexe, productif, efficient et précis dans le traitement des situations que tout autre support figé. A ce stade, le code de la route doit pouvoir être utilisé, uniquement par défaut, face à l'évidence de certaines situations routières. Il ne devient alors qu'une aide à la décision dans l'esprit positif de la pratique routière et non une obligation contraignante à respecter constamment à la lettre, sauf à considérer que tous les citoyens-usagers sont incapables d'un discernement adulte. Dans ce cas, il est clair que faire plafonner de manière directive les perspectives collectives de la pratique routière, sans tenir compte des différentiels énormes entre individus, interagit directement sur la stagnation basse à moyenne du comportement citoyen. Ce type de débat doit considérer que lorsque l'individu est mauvais, dangereux ou incompetent, il lui faut obligatoirement de la discipline et des règles à respecter afin de mieux le cadrer et le contrôler dans ses dérives. Lorsque l'individu est évolué, techniquement bon et compétent, la prédominance impersonnelle de la règle et de la discipline tendent, au contraire, à le faire « involuer » et régresser progressivement, comme à le priver d'efficacité optimale, en le rendant prisonnier d'un carcan de routines imposées, à contre-courant de ses potentiels et ressources disponibles ou possibles. La normalisation à grande échelle du code de la route rend donc peu propice l'extension nécessaire de la maîtrise globale. Si ce type de réglementation, comme d'ailleurs toutes les autres réglementations en société, apparaissent utiles et nécessaires durant un certain temps et/ou jusqu'à l'obtention d'un certain niveau de comportement individuel et collectif, elles privent ensuite mécaniquement la collectivité d'évolutions significatives dans la citoyenneté appliquée à la pratique routière comme ailleurs.

### **. Code de la route (évolution nécessaire du) - corollaire 2 : Aujourd'hui le premier degré de la lettre.**

Sur le fond, il est totalement anachronique de vouloir être bon dans tous les compartiments de la vie en société (activités publiques, sociales, familiales, professionnelles, sportives...) et de n'être autorisé qu'à être seulement moyen dans sa pratique routière, domaine d'engagement parmi les plus risqués. La référence unilatérale et autoritaire au code de la route relève ici de l'exemple type d'indifférenciation, d'intolérance et de vision fermée en retard d'évolution sociétale. Il est clair que le code de la route a peu à peu perdu de son signifiant initial, pour ne devenir qu'un référentiel dominant de cas interdits, de contraintes imposées à l'usager et de sanctions en tous genres. Sa vocation actuelle est perçue comme une forme de conditionnement de l'esprit et du comportement de l'usager sur la base d'une culpabilisation permanente et d'une autocensure quasi morale et religieuse (c'est bien, c'est mal, c'est permis, c'est pas permis...). Il est plus devenu une contrainte visuelle permanente à respecter et à pratiquer en tout lieu, sans réfléchir, qu'une aide utile à la décision et à l'action mature. Son usage inconditionnel conduit, sans le vouloir, à toute forme de perversion dans le comportement de l'usager (crainte, agressivité, rapport de force, faux-cul, faux semblant, collaborant du système, hypocrisie, malhonnêteté intellectuelle, mauvaise foi...). Rappelons que le principe du code de la route, initialement conçu et réalisé par des esprits éclairés, était de favoriser :

- . La définition de règles saines, simples et connues de tous, afin d'éviter les erreurs inutiles, les interprétations erronées, les appropriations sauvages et non qualitatives de la pratique routière ;
- . L'apprentissage initial nécessaire de l'usager pour lui permettre le décryptage facile et rapide de l'ensemble des situations routières ;
- . L'information en temps réel, *in situ*, sur la dangerosité et la non dangerosité des configurations routières ;
- . L'organisation et l'optimisation des manœuvres à basse, moyenne et haute vitesse en agglomération et sur route ;
- . *La régulation harmonieuse du trafic routier et de la circulation routière en certains lieux et en certaines circonstances ;*
- . La responsabilisation de l'usager dans sa prise de décision et son comportement vis-à-vis d'autrui ;
- . Etc.

### **. Code de la route (évolution nécessaire du) - corollaire 3 : Une déviance négative quasiment intégriste.**

La référence dogmatique au code de la route consacre un véritable détournement de sens, faisant qu'à force «d'indifférencier» le mauvais, le moyen et le bon usager, le code de la route induit non plus un appel à l'amélioration qualitative, «compétentielle» et adulte du comportement routier, mais à une lecture orientée docilité, culpabilité et sanction pour toute non application stricto sensu des règles imposées. Du citoyen éduqué au comportement adulte et affranchi, on est passé au citoyen asservi au comportement infantile, voire servile. Il existe actuellement une déviance intégriste dans l'interprétation du code de la route, lequel est semble-t-il devenu une sorte de nouvel enjeu dans la reprise en main politique et morale de la société civile, une clé facile pour valider l'oppression sécuritaire et le retour en force de l'ordre moral sous l'égide du système. Cette vision étroite à tendance négative du droit à exister et à circuler repose néanmoins sur des fondements sociologiques de fond (féminisation en extension, vieillissement de la population, demande d'assistanat et de protection de l'Etat, perte de valeurs républicaines par mélanges biculturels, importance grandissante des minorités d'influence et autres associations de défense contre..., contrôle et conditionnement médiatique, revalorisation du rôle des forces de l'ordre...). L'usage fait du code de la route résume à lui tout seul un épiphénomène complet de mouvement de contraction et de durcissement de la société en proie à des secousses sociétales inhérentes à l'accélération de son actuelle phase de déclin. Sur la forme politique, le détournement de sens incombe principalement aux autorités qui n'ont jamais su vraiment œuvrer dans le sens du progrès «évolutionnaire», en privilégiant surtout des actions basse intensité sous forme de mesures coup de poing, opérations répressives, effets d'annonce médiatiques et autres campagnes publicitaires et de sensibilisation conçues comme autant de tentatives de conditionnement des masses à distance.

### **. Code de la route (évolution nécessaire du) - corollaire 4 : Exit la sécurité routière, vive la maîtrise routière.**

Si le code de la route est perçu comme un immense maillage normatif, à la fois rassurant pour certains et étouffant pour d'autres, il n'est écrit nulle part qu'il devienne l'un des nouveaux «bâtons» du système pour contrôler et rançonner les masses. Il est donc temps d'arrêter d'associer code de la route et

sécurité routière, sécurité routière et mesures gouvernementales répressives, répression et dogme politique de nécessité et d'utilité pour le bien du peuple. Face à cet angle liberticide consacrant le devoir avant tout, il est temps de ne plus se contenter de l'existant par rapport à ce qui peut se réaliser autrement. Considérant que la réalité collective restera toujours imparfaite, demandons-nous comment améliorer le système en commençant d'abord par revoir le principe de la «sécurité routière» en le transformant en principe de «maîtrise routière», puis en revoyant de fond en comble l'institution, les procédures, les méthodes et les hommes en charge de l'application de celles-ci. Dans un second temps, il convient de repenser le code de la route en lui intégrant le droit à la différenciation des pratiques, ainsi que des systèmes de qualification et de motivation en terme de probation du savoir-vivre routier et d'efforts consentis au développement et à l'entretien de la maîtrise globale en fonction de la nature des pratiques routières. La révision «évolutionnaire» du code de la route semble être l'exemple même de l'avancée possible et rapide au sein des sociétés modernes, comme l'illustration parfaite de contre-mesures efficaces face à l'actuel déclin. En ce domaine, le bon citoyen-usager est certainement le mieux placé pour apprécier la réalité de la situation, bien mieux que la puissance publique et le système de représentation parlementaire trop politisé.

**. Code de la route (évolution nécessaire du) - corollaire 5 : Il ne suffit pas que le code existe pour qu'il soit suffisant.**

Qui peut dire si la qualification positive du code de la route ne pouvait permettre de réduire par 2, 3 ou x fois le nombre d'accidents sur route, au-delà des résultats déjà obtenus avec le traitement répressif actuel ? Il est temps de passer de la règle négative norme/sanction à une règle plus positive de type maîtrise/motivation. Sachant que le code de la route reste la pierre angulaire de tout le système routier, des méthodes sécuritaires et de l'exercice d'une certaine forme de citoyenneté, il est grand temps de le «redynamiser», de le positiver, de le rendre motivant et de le faire évoluer dans l'esprit et non plus seulement au pied de la lettre. Il serait particulièrement judicieux de réfléchir sur un certain nombre d'axes innovants en les développant chacun de l'intérieur, années après années, sans jamais plus s'arrêter en cours de chemin :

**. Axe de la post-formation** : échelle de stages du simple perfectionnement aux stages qualifiants de haut niveau ; journées ciblées d'apprentissage aux techniques routières, dépannage par soi-même, premiers secours, connaissances mécaniques, tests de maîtrise globale, qualifications des relations humaines et de courtoisie, mise en main opérationnelle des engins, etc., en formation continue si possible ;

**. Axe de la motivation** : défiscalisation des équipements de sécurité et des post-formations ; zones franches d'achats à bas tarifs pour l'équipement sécuritaire du motard et de l'automobiliste... ;

**. Axe de la valorisation** : statuts différenciés parmi les usagers de la route ; tolérances supplémentaires conditionnelles pour les plus qualifiés et non pour les plus méritants... ;

**. Axe de la dynamisation opérationnelle** : création au plan national et en régions de centres expérimentaux de maîtrise routière (CMR) afin de tester de nouvelles solutions avancées de pratiques routières.

. etc.

**. Comportement (face à la vitesse) : Résoudre la problématique comportementale par le haut.**

En matière de pratique de la vitesse sur route ouverte, la problématique de la comportementale du citoyen-usager est de savoir si celui-ci doit totalement s'aligner sur la norme imposée (code de la route) ou s'affirmer pleinement dans le naturel de ses capacités, de ses compétences et de son discernement. Il s'agit alors d'opposer un comportement normatif à un comportement intuitif, un comportement façonné et orienté par le système à un comportement décidé par l'individu lui-même. Dans tout cadre civilisé, l'équilibre se situe dans l'acceptation d'un seuil minimal de comportement sociable à respecter. Aussi toute la problématique de la comportementale humaine en collectivité est-elle de savoir si ce seuil reste exclusif d'autres possibilités ou tolérant envers d'autres possibles. En d'autres termes, le comportement du citoyen-usager doit-il être pleinement normé, pleinement tolérant ou procéder d'un véritable esprit de responsabilité tenant compte équitablement des différences et des spécificités de chacun ? Par exemple face à la vitesse pratiquée en temps réel principalement sous contrôle mental et non technologique, plusieurs options sont possibles pour le citoyen-usager (voir les 15 notions de vitesse motologique au chapitre IV). Chacune a sa raison d'être et peut se justifier selon les circonstances. Face à la largeur de ce choix, la problématique comportementale peut alors se résoudre par l'option de plus grande facilité à exiger pour tous le même comportement indifférencié et égalitaire. Il s'agit là d'une option fermée vers le bas du possible, ou pour le moins enfermée dans la contrainte d'un seul type de

vitesse autorisée, faisant que le mauvais comportement devient clairement celui qui sort des normes collectives donnant ainsi bonne conscience à tout le monde. Ou, il peut s'agir d'une option tolérante prenant en considération les différences qualitatives propres à chaque citoyen-usager dans l'exercice légitime et naturel de ses propres capacités et discernement. Il s'agit ici d'une option comportementale ouverte de nature à révéler, développer, qualifier les capacités et ressources naturelles du sujet, sous conditions naturellement d'apprentissage, de formation et d'expérimentation adéquats.

**. Comportement (face à la vitesse) - corollaire 1 : Souvent un mélange d'infantilisation et d'esprit adulte.**

En Motologie, le comportement face à la pratique de la vitesse traduit soit l'existence de freins et de résistances mentales de nature à révéler le caractère bridé, frustré, déformé et/ou asservi de la personnalité du sujet, soit à l'inverse, l'expression d'une motivation et d'une autonomie mentale à pouvoir s'affirmer librement et de manière autonome, dès lors que l'individu en décide ainsi. Si le comportement révèle la personnalité de l'individu, la pratique et la représentation de la vitesse traduisent forcément dans les extrêmes du comportement soit une forme d'infantilisation (peur, soumission, respect des normes, non prise de risque...), soit une dimension adulte (affirmation de soi, courage, passage à l'acte, prise de risque, esprit de responsabilité...). Il existe naturellement de larges nuances dans la réalité vécue par chacun sous forme de mélange d'infantilisation et d'esprit adulte. Toutefois, la pratique réelle de la vitesse n'a rien d'anodin ni de subalterne dans l'appréciation des ressorts profonds de la personnalité de l'individu. Bien au contraire, elle révèle la dominance de caractères comportementaux majeurs souvent masqués derrière des apparences trompeuses. Pour l'observateur averti, la pratique de la vitesse est autant révélatrice des qualités et des faiblesses de l'individu que peut l'être le courage ou non dans le passage à l'acte, le volontarisme dans la prise de décision ou encore la capacité à oser dire ou faire, etc.

**. Comportement (face à la vitesse) - corollaire 2 : La réduction de la vitesse n'agit aucunement sur la qualification du comportement mais le fait croire.**

Le comportement collectif face à la vitesse est un indicateur de maturité ou de régression infantile dans la masse citoyenne, selon la manière dont elle est comprise, vécue et pratiquée. En toute hypothèse, la réduction coercitive de la vitesse ne garantit nullement l'amélioration qualitative du comportement des usagers sinon la stabilisation à un niveau médian avec un risque assuré de dégradation par la force du temps et des habitudes. En ce domaine, il ne faut pas confondre le résultat obtenu par la contrainte normative de la vitesse en terme de baisse de l'accidentalité, de réduction des imprudences et/ou de l'assagissement de la prise de risque avec la production conjointe d'un plus grand esprit de responsabilité, d'une sagesse routière ou d'un plus grand discernement. Ces dernières qualités sont soit déjà existantes chez l'individu, soit non existantes. Une adaptation comportementale technique à la vitesse réduite n'active donc rien en ces domaines, ou très peu, mais le fait seulement croire aux esprits influençables. Elle tend davantage à faire remonter à la surface des attitudes, des comportements et des rapports humains, les faiblesses structurelles des individus (passivité, soumission, manipulation...) en les institutionnalisant. Il est également clair que l'effet statistique résultant du comportement normé est purement «mécanique» et non psychique, ou alors à la surface psychologique des choses jusqu'à ce que le naturel reprenne inévitablement ses droits à la moindre petite occasion. A l'inverse, pour qu'il y ait une véritable amélioration du comportement chez l'adulte, il faut une convergence étroite entre ses besoins, ses motivations et les énergies mobilisées en vue d'atteindre un tel objectif. Aussi le véritable changement de comportement chez l'homme adulte et affirmé ne se décrète-t-il pas par la volonté des institutions. Il se vit forcément de l'intérieur ou alors ne produit qu'un ersatz de changement très rapidement réversible.

**. Comportement (face à la vitesse) - corollaire 3 : Agir sur le besoin de vitesse, c'est agir sur le psychisme de l'individu.**

Le mythe sécuritaire de la vitesse réduite doit rejoindre la grande collection des mythes pour bigots, benêts, innocents et candides de la vie. Il ne peut y avoir de véritable sécurité pérenne et solide au sein de toute collectivité sans comportement assuré en chaque homme. Tout comportement assuré nécessite un minimum de connaissances, d'affirmation de soi, d'autonomie de décision et de maîtrise : soit tout le contraire de la limitation comportementale, de la soumission, de l'inhibition et de la culpabilisation provoquée par la peur de la vitesse qui ne peut favoriser qu'un comportement médian, médiocre et peu qualitatif par rapport aux potentiels possibles. Pour entrevoir une amélioration du



comportement face à la vitesse, il est obligatoire d'agir sur la maîtrise de la pratique de la vitesse en acceptant le fait que de hausser la maîtrise globale de l'individu nécessite un droit réciproque d'usage de la vitesse. Ainsi dans la perspective d'une pratique routière quotidienne et assurée, il vaut 100 fois mieux agir sur la qualification du comportement de l'usager à assumer pleinement ses motivations et ses capacités dans un cadre de bonne technicité que de privilégier une obligation morale, coercitive et légale de réduction et de limitation de la vitesse. Tout paramétrage comportemental résultant de la norme imposée de la vitesse est de nature à contrarier l'efficacité potentielle du comportement ainsi que l'accès perturbé à un comportement foncièrement adulte. Cela est d'autant plus vrai que l'individu est lui-même demandeur du besoin de vitesse dans un cadre sociétal au rythme de vie dynamique, organisé et temporisé. Ainsi dans toute société moderne bâtie sur la nécessité de performance, de rapidité et de concurrence, agir directement sur le besoin de vitesse en réduction ou en augmentation, c'est agir directement sur le psychisme de l'individu en terme de plus ou moins grande efficacité à traiter l'urgence, l'imprévu et la complexité de la réalité.

#### **. Comportement (face à la vitesse) - corollaire 4 : Le besoin de vitesse est homogène et n'est pas ajustable à volonté.**

On ne peut associer la nécessité de vitesse dans certaines activités majeures au quotidien (rapidité d'exécution des tâches professionnelles, ménagères, de transport, de déplacement...) et un ralentissement ou un bridage des mêmes fonctions mentales et neurophysiologiques mobilisées en matière de pratique routière, sans créer la constance de conflits psychologiques. Le besoin de vitesse, lorsqu'il existe, représente une demande globale et homogène qui ne peut se satisfaire d'une satisfaction dans tel cas et d'une frustration dans tel autre cas. C'est une vue de l'esprit que de croire en une autorégulation naturelle du besoin de vitesse selon les contextes d'action. Soit le besoin de vitesse baisse globalement soit, il se maintient en l'état soit, il augmente, en créant alors des conséquences précises en fonction du degré de réalisation dans les domaines concernés. Le seul type de concession possible est celui de la libération ciblée du besoin de vitesse (circuit, course, défilement...) à condition que l'enjeu en vaille la peine et que l'individu soit lui-même assez motivé pour accepter ce report ou ce déplacement. Aussi n'existe-t-il face à un niveau donné de demande de vitesse que la consistance évidente, naturelle ou pragmatique de la réalité (incapacité physique ou matérielle) qui peut limiter sans trop de dommage l'expression de ce besoin et non le recours à l'interdit, au dogme, à la norme ou à la morale dans leurs tentatives de substitution au libre arbitre du sujet. Il est clair que le besoin de vitesse n'est pas uniquement de l'ordre du contrôle de l'esprit. En matière de pratique routière, il s'applique à un espace-temps dans lequel l'individu s'investit largement dans l'ensemble de ses fonctions physiques, mentales, sensorielles, émotionnelles et intellectuelles en vue de survivre, préserver son intégrité physique, atteindre des objectifs et/ou se réaliser en toute forme de valorisation. Aussi la constance de toute contrainte normative appliquée à certaines fonctions actives de l'individu est-elle forcément de nature à se répercuter, à un moment ou à un autre, sous forme de dysharmonie comportementale et/ou attitudinaire.

#### **. Comportement (évaluation du) - corollaire 5 : Le comportement est responsable et coupable loin devant la vitesse.**

Par principe motologique, l'adéquation comportementale dans la pratique routière est égale à 1. Elle correspond à une réponse efficace et parfaitement adaptée par rapport à la situation et/ou au problème posé en le résolvant ainsi de manière optimale. Il existe 4 types de comportements : le bon, le mauvais, le déficient, le retardé, s'examinant chacun par son degré d'écart qualitatif par rapport à 1 :

- . Entre 0 et 1/2, il s'agit du mauvais comportement ou comportement dit malpropre.
- . Entre 1/2 et 3/4, il s'agit du comportement déficient ou comportement dit impropre.
- . Entre 3/4 et 1, il s'agit du bon comportement ou comportement dit propre.
- . Entre 0 et 1 se complémente le comportement retardé qui bon, mauvais ou déficient à la base entraîne une réponse comportementale décalée après le feu de l'action à  $t+1$ . Il entraîne de ce fait un décalage et/ou une inadéquation de la réponse apportée malgré son éventuelle qualité. L'important n'est plus alors la qualité de la réponse apportée mais son décalage qui la rend *de facto* inopérante en temps réel.

##### **1.1. Mauvais comportement**

Le mauvais comportement ou comportement malpropre est compris entre 0 et 1/2 de ce qui est la référence comportementale adéquate en matière de pratique routière. Il se caractérise par un ensemble de défauts objectifs sur route ouverte :

- . Absence ou faiblesse chronique de compétence technique dans la pratique ;
- . Faible niveau de maîtrise globale notamment dans la dimension mentale ;
- . Faible degré d'affirmation de soi et dominance des attitudes négatives (passivité, agressivité, manipulation) ;
- . Forte infantilisation dans le rapport citoyen et dans les rapports humains ;
- . Défaut patent de savoir-vivre routier ;
- . Forme objective de délinquance dangereuse et/ou volontaire.

Sous l'angle comportemental, ce sont souvent les plus mauvais qui sont les plus actifs en matière de revendication négative, de mauvaise foi, de critique facile, d'erreurs patentes de conduite, d'incivilités, de présence de couples à risque. Plus l'individu se montre intolérant, de mauvaise foi, psychorigide ou fait preuve d'une mentalité d'innocent satisfait, plus il est mauvais. Le mauvais tend également à parasiter rapidement les rapports humains, comme à faire plafonner ses capacités opérationnelles dans le cadre d'habitudes peu qualitatives en terme d'efficacité. Mais le trait le plus saillant se retrouve dans son incapacité à assumer sa propre responsabilité et à la reporter facilement sur autrui. A l'évidence, c'est vers lui que les règles imposées de sécurité et de morale sécuritaire se justifient le mieux et s'appliquent de bon droit, tant qu'il ne démontre pas une compétence suffisante en terme de maîtrise globale.

### **1.2. Comportement déficient**

Le comportement déficient ou impropre est compris entre 1/2 et 3/4 de ce qui est la référence comportementale adéquate en matière de pratique routière. Il correspond principalement à un changement momentané de comportement en perdant provisoirement le contrôle habituel de ses moyens (trous d'efficacité) de nature à parasiter la fluidité de son pilotage ou de sa conduite. Il résulte le plus souvent d'une personnalité encore non complètement aboutie mais disposant d'une technicité suffisante et/ou manifestant une bonne volonté à s'appliquer à la tâche. Il concerne encore plus fréquemment l'utilisateur compétent qui prend des décisions et/ou agit ponctuellement en dessous de sa ligne comportementale habituelle sous l'effet de variations d'humeurs en temps réel. C'est notamment le cas lorsque l'utilisateur, habituellement calme et pondéré, réagit à l'occasion d'une forte décharge de stress, d'émotion ou de colère provoquée par la présence dérangeante, déstabilisante ou intempestive d'éléments perturbateurs. Le comportement déficient recouvre généralement :

- . L'erreur ou l'imprécision manifeste dans le pilotage ou la conduite ;
- . Le défaut de synchronisation des gestes ;
- . La prise de décision équivoque ou non fiable ;
- . L'emportement impliquant une baisse de lucidité ou de vigilance ;
- . La fatigue ou la présence de couples à risque.

La déficience, comme le comportement retardé et le mauvais comportement sont la principale origine des causes de l'accidentalité parmi les usagers de la route.

### **1.3. Bon comportement**

Le bon comportement ou comportement propre est compris entre 3/4 et 1 de ce qui est la référence comportementale adéquate en matière de pratique routière. Le bon comportement n'est aucunement stéréotypé, cherchant à plaire ou à devenir le bon élève de la classe (il s'agirait plutôt là d'un comportement de faux-cul). Bien au contraire, il est foncièrement naturel, adulte, affirmé, volontariste, sobre et modeste considérant que ce qui est adéquat et légitime n'a pas besoin d'être valorisé. A titre de référence, le comportement égal à 1 correspond au citoyen-usager qui :

- . Agit de manière parfaitement affirmée et lucide ;
- . Dispose d'un niveau suffisant à élevé de maîtrise globale ;
- . Ne se plaint pas ou de manière très ciblée et justifiée ;
- . Ne critique pas à tout va ;
- . Ne se lamente pas sur son sort ;
- . Evite les erreurs grossières de conduite et de pilotage ;
- . Ne se soumet pas au panurgisme de masse ;
- . Assume pleinement la responsabilité de ses actes ;
- . Fait la démonstration permanente d'un savoir-vivre routier ;
- . Evite de tomber dans le piège des couples à risque ;
- . Cherche à rester objectif, pratique et constructif en toute situation ;

En Motologie, le bon comportement est avant tout intégré à l'individu de manière saine et naturelle dans l'activité concernée. Ainsi le bon comportement n'est pas obligatoirement stable et permanent dans la vie du sujet, 24 heures sur 24. Il peut être tout à fait factuel ou ciblé dans le cadre de la durée totale d'une activité donnée, dès lors que celle-ci repose sur une forme de sérénité qualifiée et efficiente. Entre

3/4 et 1, l'individu tend à se réaliser dans la recherche de la meilleure qualité et efficacité disponible en lui.

#### 1.4. Comportement retardé

Alors que le bon comportement représente objectivement ce qu'il y a de mieux pour atteindre l'adhésion avec les autres et l'harmonie en soi, le comportement retardé correspond à une forme de retard à l'allumage gâchant ou perturbant fortement l'efficacité des réponses apportées. Il s'agit d'une inadéquation de la réponse comportementale à un moment  $t$  se déclenchant après le feu de l'action à  $t+1$ . Sur le plan de l'activité neurophysiologique, il s'agit d'un décalage dans la temporisation de la conscience à visualiser, comprendre et traiter l'information reçue. Le comportement retardé concerne aussi bien le fond de comportement mauvais, déficient ou bon de l'utilisateur de la route en apportant une réponse décalée et/ou de plus faible efficacité par rapport au temps réel de la situation vécue. Le plus souvent, il résulte :

- . D'un niveau insuffisant de maîtrise globale ;
- . De problèmes psychologiques ;
- . D'un (*rme*) non optimal ;
- . De l'emprise d'un ou de plusieurs couples à risque ;

Il se manifeste par :

- . Un temps de retard réhibitoire dans le traitement évident de la situation ;
- . Un mauvais réflexe ou une prise de décision inadaptée ;
- . Une coordination des gestes ou une synchronisation non adaptée ;
- . Un décalage de quelques secondes/minutes dans la réaction et/ou dans la prise de conscience.

Rappelons que sous l'angle motologique, il est aisément constaté que l'usage du 2 roues motorisé réduit fortement le comportement retardé par rapport à l'usage de véhicules plus stables et fermés, par le fait qu'il oblige le pilote à une vigilance et à une concentration de tous les instants, ne serait-ce que dans les fonctions basiques de trajectoire et d'équilibre.

#### . Comportement (naturel) - corollaire 6 : Le passage obligé pour devenir un homme ou une femme abouti(e).

A la base, le comportement naturel comprend tous les aspects non verbaux émanant de l'individu dans ses pulsions, ses activations et son fonctionnement global au travers de la somme quotidienne et récurrente de ses actes, de ses postures, de ses gestes, de ses mimiques, de ses expressions faciales. Il intègre également les variations d'intonation et les expressions verbales accompagnant le «geste à la parole». Lorsque le comportement n'est ni censuré par la raison, la loi, la réglementation ou la normalisation, ni bridé par l'ordre moral, les conventions et les usages, ni formaté par le système, l'éducation, le rôle ou le statut social, il est alors considéré comme naturel. Le comportement naturel inspire la constance du «bon» comportement par la fluidité, l'énergie mobilisée, la simplicité et la visibilité des actes, réactions, décisions et engagements pris par le sujet. Plus le comportement est naturel, plus il révèle un homme ou une femme aboutie dans l'équilibre de ses forces de vie : énergie et dynamisme ; instinct de survie ; motivation à exister ; réalisation à s'accomplir ; conscience d'agir dans la plénitude de ses moyens, connaissances et expériences, etc. Cela suppose que l'individu soit capable d'affronter la vie au quotidien avec audace, motivation et dynamisme en sachant notamment :

- . Libérer authentiquement ses énergies et ses pulsions (savoir se lâcher) ;
- . Donner clairement la préférence à l'affirmation de soi ;
- . Avoir le courage d'oser et de prendre des risques dans l'action ;
- . Exploiter au maximum ses capacités, ressources, talents et potentiels ;
- . Rechercher la satisfaction de ses besoins dominants ;
- . Expérimenter le plus possible par soi-même en misant sur l'acte réussi ;
- . Opportuniser les situations.

C'est le comportement naturel ou non qui traduit le caractère abouti ou non de l'individu, impliquant ensuite la qualité ou non de son rôle de citoyen adulte. Autant dire que la capacité d'accéder au comportement naturel traduit chez le citoyen-usager un aboutissement personnel relativement qualitatif et non évident à la base. Il révèle un véritable travail d'affranchissement gagnant sur les forces coercitives de soumission, de conditionnement, de culpabilisation et d'asservissement en provenance des multiples foyers œuvrant au sein du système (famille, entreprise, association, institution, administration, puissance publique, etc.). En ce domaine, il est clair que si la perfection n'est pas humaine, c'est le relief et l'imperfection qui donnent de l'humanité aux hommes à condition que tout cela reste naturel !

**. Comportement (naturel) - corollaire 7 : Si l'adulte s'avère abouti et affirmé, c'est qu'il s'anime forcément d'un comportement naturel.**

En Motologie, le comportement naturel s'entend uniquement du comportement adulte placé sous contrôle du discernement et non du comportement primaire et asocial basé sur la dominance des seuls instincts. En terme existentiel, le comportement naturel est ce qui peut arriver de meilleur à l'homme et à la femme modernes en leur permettant de s'accomplir pleinement dans leur vie intime, bien mieux que de réussir en société. Le comportement naturel provient de plusieurs sources distinctes de besoins à satisfaire réparties entre le mental, l'intellect, l'émotion, les sensations et le physique. Il suppose à la base un faisceau de dispositions propres à l'adulte se caractérisant par des niveaux suffisants de :

- . Dynamisme et d'énergie ;
- . Affirmation de soi et de réalisation de soi ;
- . Satisfaction des besoins dominants ;
- . Libre-arbitre ;
- . Indépendance et d'autonomie ;
- . Autodiscipline ;
- . Conscience éclairée.

Autant dire que le comportement naturel, en toute société moderne, suppose une somme relativement élevée de dispositions non évidentes et non innées exigeant de l'énergie, de l'effort, du courage, de l'audace et de la motivation. Sur le fond, il s'agit d'un exercice véritablement intelligent d'équilibre avec soi-même, son milieu d'accueil (couple, famille, entreprise...) et son environnement, dans une recherche permanente de satisfaction suffisante dans l'ensemble des besoins primaires et secondaires du sujet. En fait, le comportement naturel sait correctement rebondir sur ses droits comme sur les devoirs imposés, en privilégiant d'abord la légitimité des actes et de la conscience intime. Il est le top du comportement humain et ne doit pas se voir inutilement muselé, réfréné, dompté, asservi, dégradé par l'inhumanité du système et/ou par la bêtise humaine.

**. Comportement (non naturel) - corollaire 8 : Si le naturel signifie imparfait, car variable et indomptable, le non naturel peut tendre vers la perfection.**

Si le comportement naturel provient de la libération claire et fluide des énergies et des pulsions intimes de l'individu, le comportement non naturel, c'est la même chose mais à l'échelle 1/x, c'est-à-dire en réduction et de manière bridée en portant forcément la marque et l'empreinte du système d'appartenance. Si le comportement naturel permet à l'adulte d'accéder à une évolution relativement avancée dans les droits légitimes de sa condition humaine, le comportement non naturel, c'est presque la même chose en permettant à l'individu de vivre contraint dans l'enthousiasme de ses devoirs. Si le comportement naturel permet à l'individu de s'échapper des habituels formatages de société, des freins psychologiques et autres inhibitions en provenance de l'autorité, de l'influence éducative et coercitive des institutions, le comportement non naturel fait beaucoup mieux en donnant à l'individu la possibilité de s'immerger pleinement dedans, comme un joyeux cochon dans la boue et le lisier. Si le comportement naturel ouvre directement sur un espace d'hygiène, d'oxygène et d'affirmation de soi, le comportement non naturel fait encore mieux à sa manière en donnant un accès payant à la prison modèle de la soumission et un bonus à qui s'applique à bien tromper et dominer son petit monde. Si le comportement naturel apporte de la fluidité, de l'assurance et de l'aisance dans les relations humaines comme dans le traitement de la réalité, le comportement non naturel expose la performance en créant la perfection dans le stéréotype, l'excellence dans l'apparence, le merveilleux dans le clonage du modèle de référence.

**. Comportement (non naturel) - corollaire 9 : Une lecture inversée des qualités propres au comportement naturel.**

Comme la nuit est l'opposée du jour, le comportement non naturel est le contraire du comportement naturel. Il produit de la frustration à la place de la satisfaction, il secrète de l'inhibition à la place de l'assurance, il produit de la rigidité à la place de la tolérance. En d'autres termes, le comportement non naturel est une lecture inversée des qualités propres au comportement naturel par :

- . Non ou faible libération authentique des énergies et des pulsions (ne pas savoir se lâcher) ;
- . Préférence nette pour la passivité, l'agressivité et la manipulation ;
- . Peu de courage d'oser et refus de prendre des risques dans l'action ;
- . Faible exploitation de l'ensemble de ses potentiels mais au contraire ciblage directif sur les capacités, ressources et talents en rapport direct avec les attentes et les récompenses du système ;

- . Limitation dans la suffisance de ses besoins dominants ;
- . Tendance marquée à l'acte manquée ;
- . Exploitation prioritaire des situations faciles à prendre ou à assumer ;

Chez l'individu, cela se complète le plus souvent par un :

- . Manque ou défaut d'affirmation de soi ;
- . Manque ou défaut de réalisation de soi ;
- . Manque ou défaut de libre-arbitre ;
- . Manque ou défaut d'indépendance et d'autonomie ;
- . Manque d'autodiscipline ;
- . Manque de conscience éclairée.

Au final, le comportement non naturel induit directement la base du mauvais comportement et du comportement déficient en favorisant, entre temps, toute forme de comportement stéréotypé, normé, moulé, modélisé, façonné selon les conventions, la morale, le protocole, les usages, les réglementations, etc. Il entretient l'omniprésence du rapport du fort au faible, de la loi du plus fort, de la censure morale, du contrôle mental inhibiteur, du raisonnement calculateur et spéculaire, de la discipline infantile face à l'autorité, etc.

#### **. Compteur (de plaisir) : Le seul indicateur humain qui donne du sens à la vitesse.**

Instrumentation purement psychologique qui indique jusqu'à quel niveau d'engagement dans l'action le pilote peut aviser, afin de continuer à jouir de l'instant. Sur route ouverte, le plaisir de piloter est la raison *sine qua non* de la pratique de la moto et des engins motorisés, alors que le déplaisir dénature et invalide toute forme de volonté de pratique. Aussi en Motologie, l'engagement convergent des ressources physiques, mentales, sensorielles et émotionnelles du sujet produit tout naturellement un retour optimum de ressenti, de perception, de sensation et de conscience dès lors que le cerveau humain et le système nerveux sont mobilisés à un niveau équivalent à 80% du (*rme*), maximum 90%. Chez le praticien compétent, c'est à ce moment-là que l'appréhension du plaisir devient la plus forte et rend la vitesse particulièrement consistante, motivante et excellente, en faisant profiter des sensations provenant de l'instant vécu. Toutefois, plus l'individu s'approche de 100% du (*rme*) dans l'action en cours, plus le retour de ressenti tend inversement vers 0 ne privilégiant alors que le rapport mental décision/action totalement dominé par la concentration. C'est toujours la remontée de l'information sensorielle qui contribue à faire ressentir le plaisir tandis que le mental tend, au contraire, à bloquer les flux d'informations sensorielles par un temps zéro de présence du ressenti (sensation, sentiment, émotion). Le procédé est identique avec un (*rme*) insuffisant, limitant les flux d'informations sensorielles par la présence dominante du mental (aspects psychologiques de la conduite et du pilotage) et/ou par l'intensité parasite de l'émotion.

#### **. Compteur (de plaisir) - corollaire 1 : Le plaisir est un droit pour qui peut l'assouvir.**

La meilleure façon de pratiquer une activité, c'est quand la motivation appelle la motivation à poursuivre, faire encore mieux et toujours plus avant. Il s'agit là d'une forme de dynamisme mobilisant spontanément le meilleur des capacités de l'individu en vue d'atteindre le plaisir de faire et la récompense dans l'objectif atteint. En Motologie, la notion de plaisir est indissociable de la présence d'une maîtrise suffisante chez l'utilisateur, sinon elle ne peut conduire qu'à toute forme de dérapage et d'inconsistance dans la pratique. C'est la vraie maîtrise qui crée et entretient la permanence du pur plaisir en l'associant au sentiment de domination dans l'action. Sans maîtrise, il n'existe qu'une forte émotion passagère. Aussi le meilleur conseil donné à tout motard et à tout usager de la route investissant du temps, de l'effort, de l'énergie, de l'argent, de la prise de risque dans sa passion est de se fier d'abord et avant tout à son compteur personnel de plaisir dans l'exercice d'une maîtrise toujours plus efficiente. Le plaisir doit devenir la juste récompense de l'action, sa finalité positive, prouvant ainsi que l'on est dans le vrai, dans le naturel, dans le «comme il faut» par rapport à ses attentes. Lorsque le plaisir n'existe plus ou n'existe pas, la pratique change alors totalement de signification (effort, contrainte, usage utilitaire ou professionnel, compétition basée sur d'autres motivations...) et tend à favoriser un noyau restrictif de compétences, d'attentes ciblées et d'usages partiels de ressources, faisant que la maîtrise du risque ne redevient qu'un contrôle du risque ; soit la démarche inverse de la nécessité d'un contrôle optimal du risque face aux nombreuses situations d'imprévu sur route. Sans retour de plaisir, l'engagement trop hardi ou l'habitude d'agir sans motivation deviennent forcément porteurs de risques objectifs sachant alors qu'il n'existe plus de limite entre la nécessité de bien faire et l'inconscience à tout faire. C'est la raison pour laquelle en Motologie, le véritable pilotage sur route ouverte doit procurer la permanence d'un plaisir à l'échelle des besoins de chacun ou pour le moins une

motivation suffisante à donner constamment le meilleur de soi. La neutralité dans le plaisir s'accommode mal de l'efficacité (qui aboutit à de bons résultats), même si l'efficacité (qui produit le résultat attendu) peut en donner l'impression sur le moment.

#### **. Conditionnement (routier) : L'art d'orienter les comportements d'une masse d'individus.**

Apanage des institutions chargées de la sécurité routière, des associations faisant prévaloir l'ordre moral sur le réseau routier national et des forces de l'ordre s'empressant, par leur présence, de faire naître la crainte de l'uniforme. Le conditionnement routier de masse s'applique de 7 manières complémentaires :

- . Instructions orientées au moment de l'apprentissage et de la scolarisation ;
- . Sensibilisation publicitaire, médiatique et informationnelle de masse ;
- . Culpabilisation récurrente des comportements et dramatisation des situations accidentogènes par le biais des statistiques et des relais médiatiques ;
- . Peur, souffrance, inhibition, stress, pénibilité infligée par le biais des contraintes financières et judiciaires légères (amende, contravention, retrait de points...), par la privation de moyens de transport (retrait du permis de conduire, interdiction de conduire/piloter...), par la condamnation à des peines symboliques ou réelles (sursis, emprisonnement, tâche d'intérêt collectif...);
- . Immersion de la bonne parole en proximité des citoyens par le biais de relais d'opinion (famille, bénévole, leader d'opinion...), ainsi qu'en matière de défense et de promotion sécuritaire par le jeu des responsabilités, des titres, des médailles et des rôles au sein du collectif ;
- . Présence technologique de moyens de contrôle de la vitesse ou des infractions (radars, caméras, capteurs...);
- . Présence «situationnelle» des forces de l'ordre, à la fois visuelle ou masquée dans un but coercitif (faire des exemples, remplir des objectifs de contraventions...) ou non coercitif : modification des comportements par la crainte et la peur du gendarme.

#### **. Conditionnement (routier) - corollaire 1 : L'art de rouler l'esprit à l'envers.**

Tout l'art du conditionnement est de ne pas se croire soi-même concerné par ce problème affectant les autres. Ainsi, plus le conditionnement routier commence tôt dans l'âge de l'individu, plus il se mentalise (jugement, système de valeurs, comportement normé...) et s'intellectualise (raisonnement, discours...) dans le cadre d'un sous-référentiel de culture. D'anormal au départ, il devient peu à peu normal par le blanchiment des idées normatives, liberticides, répressives, de soumission à l'autorité, de discipline, etc. Il tend alors à influencer de manière non consciente et permanente les attitudes et les comportements en fonction de la perméabilité du tempérament des individus. Plus le conditionnement routier s'appuie sur un matriçage des esprits dès le plus jeune âge, plus il favorise des comportements à tendances infantiles et non adultes, plus soumis qu'affirmés, plus disciplinés qu'autodisciplinés, plus intolérants que tolérants, plus emprunts de culture du non risque que de culture du risque, plus sages et bons élèves que natures, vrais et épanouis. En matière de conditionnement, il est clair que plus la sanction vécue et/ou le risque perçu de contrevenir à la loi ou à l'ordre est latent, fort et coercitif, plus ils génèrent un sentiment constant d'insécurité comportementale rendant les individus instables et non harmonieux. L'un des principaux effets sociaux du conditionnement est de compenser dans l'image donnée de soi en obligeant la plupart des individus à se doter de stéréotypes comportementaux rassurants pour eux-mêmes et surtout conformes à ce que l'on attend d'eux. En fait, tout conditionnement routier non assorti chez l'utilisateur d'un libre arbitre critique, d'une expérience mature suffisante et/ou d'une pratique de la route correctement maîtrisée induit forcément les conditions individuelles et massives de comportements contraints, inhibés et non véritablement qualifiés. En toute situation, la recherche d'assagissement et de docilité collective par conditionnement massif ne peut que rentrer en conflit direct et/ou latent avec les véritables pulsions, rythmes naturels et ressources authentiques de l'individu. A ce titre, le conditionnement routier reste fondamentalement superficiel à la fois comme facteur d'instabilité intime, d'immaturation et d'efficacité relative dans l'ordre collectif.

#### **. Conduire/manœuvrer/piloter : de XS à XXXL**

En Motologie, il existe une différence nette entre l'action de conduire (véhicule autostable à 4 roues ou plus), l'action de piloter (engin instable à 2 ou 3 roues) et l'action de manœuvrer (engins à 2, 3, 4 roues et plus). En règle générale, la conduite et le pilotage s'appliquent à des vitesses supérieures à 30 km/h, alors que la manœuvre concerne des vitesses inférieures à 30 km/h. Par extension et compte tenu de la plus grande difficulté à maîtriser correctement l'équilibre et la trajectoire d'une moto lambda par

rapport à ceux d'une voiture lambda, il est admis que le fait de piloter ressort d'un niveau de compétence plus élevé que celui nécessaire à la conduite habituelle. C'est également la raison pour laquelle les bons conducteurs de véhicules à 4 roues et plus sont considérés comme des pilotes (rallye, course de côte, épreuves sur circuit...) souvent même de très haut niveau. Dans l'absolu, il est possible d'affecter à la conduite, à la manœuvre et au pilotage, un gabarit de compétence propre à déterminer le niveau réel de maîtrise globale de l'usager. Ce gabarit de compétence peut se décliner à partir du test «3S» permettant de déterminer l'un des 7 niveaux de maîtrise globale propres au motard. 7 types de sigles peuvent donc être utilisés pour définir la qualité du pilotage, de la conduite ou de la manœuvre, sachant qu'au premier degré il n'existe aucune similitude entre la taille de vêtement de l'usager et son niveau de compétence !

<b>XS</b>	<b>Maîtrise faible</b>	<b>Néophyte moto</b>
<b>S</b>	<b>Maîtrise minimale</b>	<b>Apprenti motard</b>
<b>M</b>	<b>Maîtrise suffisante</b>	<b>Motard assermenté</b>
<b>L</b>	<b>Maîtrise correcte</b>	<b>Bon motard</b>
<b>XL</b>	<b>Maîtrise assurée</b>	<b>Très bon motard</b>
<b>XXL</b>	<b>Maîtrise optimale</b>	<b>Excellent motard</b>
<b>XXXL</b>	<b>Maîtrise totale</b>	<b>Maître de la route, top motard</b>

#### **. Contrevenant : Machine à sous humaine.**

Dans un système répressif, tout usager de la route devient un contrevenant potentiel soit au cours de son trajet, soit durant sa vie d'usager de la route. Aussi de quel type de démocratie s'agit-il lorsque le citoyen-usager est déjà considéré comme un contrevenant potentiel par le système ? Lorsque certains dogmes d'Etat en arrivent à justifier la traque permanente de la faute de l'usager (radarisation) et non à favoriser l'assistance et la motivation à l'amélioration de la qualité des pratiques, alors le système fonctionne à rebours de ce qui doit être dans une société de citoyens adultes. Il devient alors absurde et ses responsables punissables. Le cas de la pratique routière est assez éloquent en la matière. Ainsi dans la fonction du roulage, tout pilote et conducteur est constamment obligé de gérer des dizaines de facteurs et de paramètres distincts (conditions météo, infrastructures routières, spécificités mécaniques et technologiques de l'engin, comportement personnel en temps réel, comportement d'autrui, etc.) le tout, dans une haute variabilité de configurations routières. Personne au monde ne peut donc, dans la durée la plus longue, disposer d'une propreté irréprochable de roulage et/ou d'une constance dans la parfaite maîtrise du pilotage ou de la conduite, sans faire obligatoirement des fautes.

#### **. Contrevenant - corollaire 1 : Un nouveau type de rançonnement sur route.**

Sur route, le paradoxe de la faute est que celle-ci reste anonyme et anodine sans la présence du fait, de la malchance ou du contrôle des forces de l'ordre. Le citoyen-usager est alors considéré comme irréprochable tant qu'il n'est pas pris en flagrant délit. A l'inverse, la faute devient majeure lorsque l'usager est pris en flagrant délit. Elle tend alors à s'imposer d'une manière telle qu'elle domine subitement les autres faits de la réalité, l'identité du sujet et la qualité de tout le reste. La faute devient même une expiation, selon le principe que celui qui est contrevenant l'a forcément déjà été et le sera de nouveau, faisant alors qu'il paye en cet instant cet état de fait. Le rançonnement pour faute par les forces de l'ordre relève par conséquent d'une logique fortement contestable même si l'on s'habitue, bon gré mal gré, à ce nouveau type de demande de rançon sur routes et autoroutes. En fait, hormis la délinquance notoire et le chauffard de base, le contrevenant est principalement un citoyen-usager qui se fait prendre au piège dressé par des traqueurs ayant l'intention précise de le rançonner, de lui faire peur, de le culpabiliser, de le conditionner à rouler autrement et/ou de se mettre eux-mêmes en valeur. En fait d'exemplarité, il s'agit surtout d'un exercice d'autorité assorti d'une ponction économique dont la véritable lâcheté est de ne pas s'attaquer directement à l'homme et à la femme en tant que citoyen de la nation, mais à son aspect contrevenant dans la marginalité de sa faute. Par ce biais, l'objectif est de reprendre en main à la fois le comportement de l'usager et celui du citoyen caché derrière l'usager, en essayant de les ramener sur le «bon» chemin de l'ordre moral, comme en leur faisant passer un message clair à se soumettre devant l'ordre (code de la route) et à se plier devant l'omnipotence du système (administration d'Etat punitive).

#### **. Contrevenant - corollaire 2 : Qui est le non contrevenant ?**

Il est clair que celui qui n'a jamais eu de retrait de points ou de permis et/ou d'amendes est soit un très bon conducteur/pilote, un chanceux, un protégé du système ou les 3 à la fois. Il peut être également un non roulant ou un mauvais élève au comportement craintif et timoré qui essaye de se fondre dans la masse en évitant de se faire remarquer ou au contraire, un bon élève de la route au comportement prudent, soumis et conditionné, c'est-à-dire plus vraisemblablement les 3 à la fois.

**. Coup de chance : La chance en moto n'est pas la même que celle prévalant au loto.**

Il ne peut y avoir de pratique totalement protégée en moto, avec les engins motorisés et en général dans les activités et les sports à risque, sans un minimum de chance. Si la chance reste incontrôlable, elle prend toutefois naissance dans les profondeurs de l'esprit et du comportement humain dans l'entretien conscient et non conscient de l'acte réussi, de la précognition, de l'intuition et/ou du sens de l'opportunité... En cela, elle repose sur une forme stable de qualité d'existence à la source du sujet, mais aussi de qualité d'action et de qualité de comportement ressortant forcément d'une maîtrise globale assez élevée dans la séquence mentale et attitudinaire du sujet. Il existe également d'autres formes de chance basées sur l'aléatoire, le pur hasard et/ou la naissance sous une bonne étoile...

**. Couples à risque : Les 17 principales causes «déclenchantes» de l'accidentalité.**

Les couples à risque sont les premiers facteurs d'accidentalité sur route en s'opposant directement à la notion de maîtrise efficiente en temps réel, dans le traitement des situations connues et imprévues. Sur la base d'une vitesse lambda non correctement maîtrisée (basse, moyenne, haute), il existe 17 principaux couples à risque modifiant peu à beaucoup le comportement de l'utilisateur en matière de réflexes, de vigilance, de concentration, de discernement, de capacité d'adaptation, de prise de décision, etc. La vitesse maîtrisée prise isolément ne ressort aucunement du risque concret mais devient un véritable risque objectif, lorsqu'elle est non maîtrisée (maîtrise insuffisante) et/ou concrètement mal accompagnée par l'une ou par plusieurs déficiences, carences, faiblesses, incuries ou perturbations suivantes :

1. **Acte manqué ;**
2. **Maîtrise insuffisante ;**
3. **Frustration ;**
4. **Inhibition ;**
5. **Conditions météo ;**
6. **Infrastructures inadaptées ;**
7. **Mauvais état de l'engin ;**
8. **Alcool ;**
9. **Médicament ;**
10. **Drogue ;**
11. **Intensité émotionnelle ;**
12. *Déconcentration momentanée ;*
13. **Problèmes psychologiques ;**
14. **Perturbations ponctuelles ;**
15. **Equipements sécuritaires inadaptés ;**
16. **Incivilités ;**
17. **Basse vitesse volontaire.**

**. Couples à risque - corollaire 1 : Pour le motard, mariage de la blague et du pot de bière.**

Dans la pratique routière, le couple à risque est toujours associé à une vitesse lente, médiane ou haute lambda, ayant pour effet d'augmenter proportionnellement l'occurrence du risque pour soi comme pour autrui. En cela, il est possible de dire que l'insécurité en temps réel résulte toujours d'un défaut ponctuel ou récurrent de compétence ou de maîtrise globale (-), associé à la présence ponctuelle ou récurrente d'un ou de plusieurs couples à risques (+). A l'inverse, la sécurité recouvre obligatoirement de la compétence et de la maîtrise globale (+) associées à l'absence de couples à risque (-). L'individu qui roule propre est par conséquent un (+/-) en terme de couples à risque, alors que celui qui roule impropre est un (-/+).

Insécurité → - (maîtrise globale↓) et + (avec couple(s) à risque↑)  
Sécurité → +(maîtrise globale↑) et - (sans couple à risque↓)



**. Courage (en moto) : Comportement anonyme sans publicité, ni TV réalité.**

Détermination et force mentale à accepter l'occurrence de la chute, de l'impact et/ou la faute d'autrui, au fil permanent des kilomètres et des situations routières. Le motard courageux est celui qui ose affronter frontalement et directement ses propres limites, ses propres défauts de compétence, ainsi que l'adversité à venir et/ou la série d'obstacles se présentant à lui, sans modifier ni son rythme ni son engagement à la baisse. En quelque sorte, il s'agit du même type de courage que celui manifesté par le soldat sain de corps et d'esprit se levant volontairement pour affronter le combat malgré le stress de la situation. Être prêt au pire pour assouvir sa passion et son engagement dans l'anonymat de la route est un signe ostentatoire de courage. Ainsi, plus l'individu maîtrise sa pratique dans la lucidité de la portée de son engagement, plus il manifeste de courage d'oser.

**. Critiquer (la moto et la vitesse) : Identique à la critique de la raison pure mais en ayant perdu le sens de la raison.**

La plus haute subjectivité en matière de critique de la moto (ou d'autres engins), ou de la vitesse en général, provient le plus souvent de la peur, de la non connaissance, d'*a priori* défavorables en provenance de l'entourage immédiat (parents, famille, relations...) et/ou d'une pensée dominante hostile (statistiques, position gouvernementale, propagande médiatique...). Il est assez courant de constater que ce sont les personnes qui n'ont jamais, peu ou superficiellement pratiqué l'engin et la vitesse maîtrisée, ceux ressentant une crainte indicible à son égard, ceux ayant subi personnellement le traumatisme d'un accident ou la perte de proches, ou encore ceux qui se réfèrent à des accidents survenus dans des familles amies ou connues, qui démontrent la plus grande ardeur dans le raisonnement antagoniste, la rigidité d'esprit et l'intolérance notable. A l'inverse, ceux qui connaissent bien le sujet sont souvent les plus tolérants et les plus constructifs en la matière. La relation à l'intransigeance apparaît donc inversement proportionnelle au niveau objectif de connaissances sur le sujet. Ainsi plus l'individu méconnaît le concret de la chose, plus il tend à s'en faire une idée déformée, partisane et/ou subjective par le recours principal à l'imaginaire, au raisonnement spéculatif et à l'intoxication médiatique (pensée dominante). Il est clair qu'à ce stade toute critique hostile manque foncièrement de crédibilité, donc d'intérêt à être écoutée et suivie d'effet. Il est également bon de rappeler que l'omniprésence de la critique non objective fait naître une altération dans le sens initial de l'information, laquelle, à l'échelle d'une masse d'individus, tend à former progressivement une sous-culture se cristallisant tout naturellement sous forme de pensée unique ou dominante.

**. Critiquer (la moto et la vitesse) - corollaire 1 : Des conséquences non négligeables dans l'inconscient collectif.**

La non pratique de la moto et/ou de la vitesse maîtrisée par la plus grande majorité des usagers de la route, la propagande politique et médiatique, le recours abusif aux statistiques ciblées d'accidentologie, la notion dévalorisée du risque dans l'action engagée, l'incapacité psychologique ou la difficulté physique de l'usager lambda à assurer un équilibre contrôlé sur un 2 roues, la peur instinctive de la vitesse par défaut de maîtrise globale, l'agressivité ressentie envers le bruit émis par certains pots d'échappement, les rancoeurs personnelles liées aux comportements inconscients de certains jeunes en motocyclettes et/ou le pilotage impoli et frustré de certains motards manquant de savoir-vivre routier, forment psychologiquement une grande ratatouille indigeste renforçant le sentiment d'exclusion et de rejet de la moto et de la vitesse. A l'échelle d'une population entière, il s'agit même là d'une forme d'hystérie collective, ainsi que d'un panurgisme classique à refuser ce que l'on ne connaît pas et ce que l'on n'aime pas. La non objectivité flagrante dans l'approche de cet épiphénomène de société, hautement révélateur du faible niveau d'avancée sociétale, relève d'une pathologie de masse à caractère infantilisant et non adulte. Le plus grave concerne, sans aucun doute, les conséquences de ce conditionnement de masse qui tend à profiler involontairement dans l'inconscient collectif les conditions de l'acte manqué, d'inhibition et de manque d'assurance, à l'échelle d'un grand nombre d'usagers et de futurs jeunes usagers déjà sous influence.

**. C.R.S (inadéquation de la méthode) : Modèle anachronique de l'exception politique française.**

La méthode C.R.S (Chirac, Raffarin, Sarkozy) instaurée à l'issue des élections présidentielles de 2002 en matière de sécurité routière a délibérément franchi la «ligne blanche» de l'acceptable. Priorité gouvernementale hautement médiatisée, mobilisant de gros moyens répressifs à l'encontre du citoyen-usager de la route, la méthode C.R.S est l'exemple caractéristique de l'erreur politique en période de

déclin sociétal. Elle concentre à son échelle, les méthodes de fonctionnement de l'Etat, les manœuvres politiques et les procédures administratives jugées parmi les plus anti-citoyennes, les plus injustes, erronées, abusives et manipulatrices. La faute en revient directement à la présidence de la République et à ses exécutifs gouvernementaux qui ont ainsi accéléré le dégoût et le rejet de l'homme politique, ainsi que la perte de crédibilité du système franco-français en général. Epiphonème électoral au départ, la méthode C.R.S est devenue un cas d'école exemplaire de non démocratie appliquée, d'esprit collaborant et de soumission collective, en essayant de faire croire exactement le contraire avec la complicité des médias. Conçue et réalisée à partir d'un dispositif de marketing politique particulièrement coercitif, assortie de multiples exercices de communication politique et de réseaux de collaborations médiatiques, la méthode C.R.S est l'exemple type du fiasco sociétal programmé. Cet exercice politico-médiatique de basse inspiration est le stéréotype même de la position de force à la fois manipulatrice et autoritaire exercée par les instruments moraux, policiers et judiciaires d'un système devenu obsolète, à l'encontre du citoyen moderne et/ou dans un objectif de reprise en main collective.

#### **. C.R.S (inadéquation de la méthode) - corollaire 1 : Plus qu'une bavure de société, une erreur historique.**

La méthode C.R.S est une méthode sécuritaire à l'efficacité douteuse basée sur des résultats apparents produisant de nombreux effets secondaires parasites. Par analogie, elle s'apparente à une cure d'amaigrissement imposée à toute une collectivité en vue de réduire la surcharge pondérale ou le taux de cholestérol, sauf que l'empirisme de cette méthode empirique ne s'intéresse nullement aux conséquences directes et indirectes sur la santé des usagers ainsi bousculés et forcés dans leurs rythmes naturels. Sans compter le retour du démon de l'Etat policier contrôlant plus étroitement la masse des citoyens, la méthode C.R.S a tout d'une grande bavure de société qui finira forcément dans la poubelle de l'histoire par la faute d'une approche simultanément fermée, culpabilisante, infantilisante, liberticide, démagogique et fortement politisée. Elle est à ce titre particulièrement symptomatique en matière d'action rétrograde dans une société dite évoluée, en détraquant en profondeur les mécanismes attendus de la citoyenneté moderne (participation volontaire, information adulte, réciprocité de droits...) et en altérant les valeurs de croyance républicaine (liberté, équité, légitimité, différenciation...) pour des résultats statistiques apparents et/ou contestables sur le plus long terme (nouveau type de traque, racket économique et rançonnement moderne sur les routes, incidences économiques et sociales secondaires, fragilisation des institutions...). Le caractère rétrograde repose également sur le recours à des pratiques obsolètes de société (matraquage médiatique, obligation de devoirs, infantilisation par la peur du gendarme, pseudo égalité de traitement entre les individus, indifférenciation citoyenne, sanction pour l'exemple, culpabilisation individuelle...). Si la méthode C.R.S réussit à contenter un certain nombre de citoyens adeptes du premier degré des messages sécuritaires, elle en mécontente un nombre encore bien plus grand en profondeur de conscience, ce qui n'est jamais une bonne chose pour les officiants politiques au pouvoir, pas plus que pour les opposants muets sur le sujet.

#### **. C.R.S (inadéquation de la méthode) - corollaire 2 : Super ! le citoyen est aux ordres du citoyen et non l'inverse.**

En voulant passer en force sur un épiphénomène sociétal «mineur» tel que la pratique routière, la méthode C.R.S révèle en fait de nombreuses fragilités structurelles au sein du système. L'erreur la plus patente est certainement celle qui consiste à avoir interféré directement sur l'autonomie de conscience, de décision et d'action du citoyen-usager adulte. Sous l'égide morale d'une conception élargie de la liberté citoyenne propre à l'état républicain, le citoyen-usager adulte constate d'abord le maillage législatif étroit dans lequel est confinée sa liberté d'agir, de décision et de penser. Il découvre ensuite comment la référence à l'ordre ne s'applique pas uniquement aux délinquants, chauffards et autres barbares de la route, mais aussi de manière indifférenciée aux millions d'usagers dont il fait partie, sans considération de son état sanctuaire de citoyen. Enfin, il reprend conscience que même dans l'un des rares refuges de semi-liberté d'action, il est constamment traqué et culpabilisé par le système. La méthode C.R.S lui fait ainsi comprendre combien sa condition citoyenne reste fortement dépendante du bon vouloir des représentants du système, des actions pressantes de certaines minorités agissantes ou encore, du nouveau mythe des statistiques et autres croyances dans les sondages d'opinion publique. Soit autant de constats effarants qui lui font poser la simple question de savoir «quel est vraiment le rôle du citoyen dans les sociétés modernes ?» et de conclure aussi simplement : «à servir d'abord le système en lui restant constamment soumis sur l'essentiel». De quoi le démoraliser à vie !

### **. C.R.S (inadéquation de la méthode) - corollaire 3 : L'expression d'un mélanome malin dans le corps institutionnel et social de la Nation.**

Au-delà du fait que le système représente une nasse permanente enfermant et limitant délibérément la véritable liberté du citoyen, prélevant à chaque occasion une recette supplémentaire dont la somme globale commence à devenir exorbitante ; au-delà de l'aspect médiatico-politique, dont il faudra bien un jour évoquer les racines, les manœuvres, les intentions et les raisons masquées, il est clair que ce type de méthode sécuritaire est parfaitement représentatif d'un déclin sociétal en phase d'accélération. Il ne s'agit pas seulement d'un symptôme autoritaire anodin à l'échelle nationale, mais de l'expression ciblée d'un mélanome malin, d'une métastase affectant tout le corps institutionnel et social de la Nation. Il est du devoir des citoyens adultes et non soumis au système que d'agir rapidement dans le curage et le traitement de cette extension liberticide et réductrice des droits du citoyen, face à l'omnipotence aveugle et étouffante de la règle collective. La méthode C.R.S doit s'effacer rapidement de la vie du citoyen-usager, comme un mauvais exemple appliqué de politique routière sécuritaire d'un autre âge, sachant que si par entêtement imbécile celle-ci perdurait, il sera un jour prouvé que les résultats apparents obtenus par la force et la contrainte se sont effectués au détriment de l'efficience, en ayant plus perdu que gagné de vies humaines.

### **. C.R.S (inadéquation de la méthode) - corollaire 4 : Un cataplasme autoritaire sur la plaie sociale des accidents.**

Lorsqu'une méthode est foncièrement inadéquate, elle n'a aucune pérennité et produit davantage d'effets pervers que de résultats favorables. Les séquelles laissées par cette méthode, qu'elle soit ultérieurement rebaptisée ou non, assouplie ou non, seront plus nombreuses et douloureuses qu'on ne peut l'envisager. Si à la surface apparente de choses comme dans les statistiques officielles, le nombre de décès sur route s'inscrit dans une décrue ponctuelle, il est évident que la méthode C.R.S amorce d'autres conséquences et effets secondaires catastrophiques. Ainsi, la perte collective de maîtrise globale sur route va entraîner obligatoirement une multiplication de la petite accidentalité avec et sans blessés. La déqualification progressive du comportement routier, dont la limitation de vitesse n'est qu'un élément, va entraîner une baisse inéluctable du (*rme*) laissant augurer un durcissement des comportements routiers propice à toute sorte de conflits larvés et mesquins entre usagers. La petite accidentalité portant sur des véhicules de plus en plus chers et sophistiqués va contribuer à renchérir les coûts économiques dans l'ensemble de la filière allant du garagiste à l'assureur, en passant par la distribution de produits pétroliers. La discrimination d'accès à la liberté de se déplacer par la privation du permis de conduire associée à l'impact des incidences pénales et financières, va entraîner le développement d'une délinquance réelle préjudiciable à la communauté. Ainsi, de la volonté de réduire la chauffardise en provenance majoritaire de citoyens normaux, le glissement risque de s'opérer vers l'augmentation d'une délinquance réelle aux coûts judiciaires, économiques et sociaux non chiffrables. Les effets induits par ce type de méthode grossière, anachronique et manipulatrice n'ont pas de circonstances atténuantes, dès lors qu'il s'agit d'imposer volontairement un cataplasme autoritaire sur la plaie sociale des accidents en prenant le risque politique de provoquer d'autres sortes d'humeurs en provenance de l'ensemble du corps social.

### **. Croisade (contre l'insécurité routière) : Nouvelle guerre de religion menée contre les « infidèles » du système.**

La nouvelle croisade des temps modernes initiée en 2002 par la méthode C.R.S est une fois de plus vouée à l'échec, comme d'ailleurs toutes les croisades idéologiques de l'histoire, nonobstant les moyens humains, technologiques et de communication médiatique mis en place. Malgré la détermination affichée de l'appareil d'Etat, l'idée de croisade comme l'idée de guerre résultent d'une vision unilatérale et monocentrée des solutions possibles. Soit, elle se justifie par un principe de légitime défense dans la nécessité vitale de défendre la survie du sanctuaire de la Nation (aspect positif) mobilisant alors les valeurs sacrées de la Nation soit, elle traduit une vision politique, dogmatique et/ou partisane du monde assez ringarde et directive. Dans ce dernier cas, elle démontre l'incapacité des hommes de pouvoir à trouver les solutions « évolutives » face aux problématiques modernes. Elle doit alors être considérée comme fondamentalement négative et rétrograde. Ainsi lorsque le politique s'associe aux médias et à l'instrumentation judiciaire, comment peut-on définir une posture sociétale dans laquelle le politique manœuvre l'opinion publique dans le sens du poil, les médias œuvrent quotidiennement sur le conditionnement des esprits par le sermon audiovisuel, les procureurs et certains juges se font complices d'une pensée dominante dans un cadre judiciaire inéquitable et injuste en de nombreux

points et que dans le même temps, se lève une armée de citoyens collaborants ? Une croisade contre les « infidèles » du système !

**. Croisade (contre l'insécurité routière) - corollaire 1 : Presque tout faux sur toute la ligne.**

Il ne saurait y avoir de croisade sans vulgate politique, idéologique ou dogmatique mobilisatrice, ni tribunal inquisitorial pour sanctionner l'impie. Ainsi l'inquisition moderne menée contre les pratiquants déviants de la vitesse, et derrière eux les citoyens affranchis des règles du système, encourage des châtiments exemplaires supportés par la collusion de principe des grandes institutions du système. Cependant malgré la bonne foi supposée des uns et des autres, la croisade actuelle menée contre l'insécurité routière recouvre un ensemble maladroit de décisions, d'états de faits et de positions à contretemps formant le socle de la communication d'Etat. Il s'agit en l'occurrence d'une manœuvre politique hautement calculée misant sur le profit à retirer d'une conjonction de phénomènes de société distincts : mesure voyante et médiatique contre le sentiment d'insécurité, revalorisation du déficit d'image politique, valorisation de la puissance publique, contournement des restrictions budgétaires, contentement de certains réseaux d'influence et lobbies, etc.

**Derrière la manœuvre à faire croire aux citoyens le bien-fondé des mesures prises, se profilent 17 principales erreurs :**

1. Quadrature gouvernementale habituelle misant principalement sur le gain politique et la rentabilité du montage par l'option du traitement le plus facile du bas de la problématique routière et sécuritaire par :
  - . Des mesures politiques électoralistes au profit principal du parti en place ;
  - . Une recherche d'économie et/ou de finances supplémentaires sur le dos du citoyen dans le cadre d'une vision budgétaire et économique de rentabilité ;
  - . La mise en place d'un écran de fumée sécuritaire masquant bien d'autres incuries dans la gestion sociétale du moment ;
  - . La valorisation de certaines catégories de fonctionnaires (police municipale, C.R.S, gendarmerie et justice en l'occurrence) utiles aux desseins du gouvernement et de la présidence durant la mandature.
2. Manque de consensus avec la majorité et la grande diversité des citoyens usagers de la route directement concernés (ni référendum, ni e-tribune...).
3. Option politique fondée artificiellement sur une majorité relative d'élus (députés, sénateurs, classe politique...) inféodée au parti dirigeant, comme sur le mutisme de toute la classe politique d'opposition soucieuse de préserver une partie de sa base électorale.
4. Directivité du choix politique justifiée par l'existence de revendications émanant de certaines minorités agissantes et associations non représentatives de la diversité des usagers de la route.
5. Utilisation de méthodes de traque des comportements à la fois vicieuses, brutales, répressives, culpabilisantes, infantilisantes utilisant l'autorité des forces de l'ordre, la radarisation automatique et mobile.
6. Franchissement délibéré de la ligne blanche du respect et de la considération dus aux citoyens (équité, différenciation...) en n'hésitant pas à réduire encore davantage l'espace des libertés individuelles par l'imposition autoritaire de lois et de mesures délibérément liberticides, sans aucune contrepartie ni aucune programmation contractuelle claire et/ou datée entre les parties engagées.
7. Recours tendancieux à la morale judéo-chrétienne (bon comportement, mauvais comportement, nécessité de préserver la vie, sermon sur la violence routière...) et à certaines valeurs d'obéissance (prudence, sens de la responsabilité, respect inconditionnel de la règle collective...) du niveau d'une classe de CE2.
8. Prédominance d'une pensée dominante ringarde, culpabilisante et « aseptisante » basée sur un angle étroit et orienté de l'information (statistiques partielles et orientées valorisant les « gains » mensuels de morts évités, valorisation de la pratique routière de type « coït interrompu » dès que le besoin de vitesse se manifeste, principe du « rouler protégé » comme il en est exactement de l'acte sexuel protégé, dramatisation publicitaire des situations d'accidentalité, vaccination massive des usagers par médias et JT interposés avec injections quotidiennes sur la « bonne » manière de pratiquer en matière de sécurité routière...).
9. Usage massif et sans modération de la propagande médiatique télévisuelle et radiophonique sous couvert d'actualité sécuritaire de première importance.
10. Utilisation tendancieuse et orientée des statistiques officielles par omission ou absence caractérisée de certains facteurs-clés.

11. Zéro ciblage des mesures prises dans le cadre d'une approche collectiviste aveugle mettant tout le monde dans le même sac (indifférenciation), sans tenir compte de l'actif de compétence, de maîtrise globale et de discernement propre à chaque usager.
  12. Faible adéquation opérationnelle des mesures prises en fonction de la dangerosité objective des situations routières (dangerosité des infrastructures, trafics, conditions météo...).
  13. Interprétation discrétionnaire des usages et des pratiques routières, tolérance ou intolérance vis-à-vis des usagers, traque et intervention laissées à la seule discrétion unilatérale des forces de l'ordre et des services de la préfecture.
  14. Rançonnage financier systématique, non à titre de pédagogie mais de renflouement vénal des caisses de l'Etat. Le principe de radarisation automatique en est le plus illustre exemple.
  15. Viol de la conscience citoyenne par l'exercice d'un contrôle psychologique des masses sous forme de formatage mental (messages et statistiques récurrents dans les médias, peur du gendarme par présence voyante sur les routes...) et d'électrochocs émotionnels (campagnes publicitaires chocs), dont l'association relève plus de l'infantilisation des comportements que de l'information objective et adulte.
  16. Essai d'exemplarité et de modélisation des comportements en impliquant des personnalités médiatiques et autres donneurs de leçon jugés experts en la matière.
  17. Usage immodéré des techniques de communication politique (le discours remplace ici l'investissement) en substitution d'une véritable politique frontale et courageuse permettant l'amélioration amont des conditions de pratique routière (infrastructures routières, post-formation, valorisation de la maîtrise globale...)
- . etc.

#### **. Culture du risque : Culture ex-vitro à l'attention des esprits bien faits.**

La prise en compte du risque est à l'évolution de la vie ce que l'oxygène est au développement du cerveau humain. Sans risque, la vie végète et se replie sur elle-même, avec excès de risque, elle disparaît dans l'affrontement du danger, avec contrôle et maîtrise du risque, elle se développe dans la découverte de nouvelles ressources et potentiels. A l'échelle des hommes, la culture du risque reste un fondamental de l'avancée de la condition humaine, aussi bien dans le progrès de l'humanité que dans les découvertes inventives, techniques, technologiques ; dans la lutte éternelle de survie au sein de son environnement ; dans la satisfaction et l'accomplissement des multiples besoins humains ; dans la protection des biens et des acquisitions ; dans le développement des relations et des échanges ; dans l'élévation des droits, ressources, rôles et autres statuts sociaux. La culture du risque résulte d'une dynamique «évolutionnaire» poussant les individus à sortir de leurs innés, de leurs acquis et de leurs habitudes dans une quête de réalisation de soi et de qualification des comportements par un retour gagnant dans l'affrontement de la réalité des choses. De ce point de vue, elle est à la base même de la réussite contre l'adversité et l'imprévu.

#### **. Culture du risque - corollaire 1 : Le meilleur remède contre l'affadissement de la condition humaine.**

La culture du risque repose à la fois sur l'acceptation de la réalité telle qu'elle est (et non sur sa virtualité), sur le principe de fatalité des situations et des événements subis et non voulus (monde difficile, instable, dangereux...), ainsi que sur une volonté farouche de les affronter avec un esprit de dominance, de réussite et de gagne. En cela, la culture du risque apprend à refuser la soumission inutile, apprend la patience et l'opiniâtreté, apprend à être autonome comme à relativiser les situations, apprend à rebondir sur les événements et les choses. Elle contribue à la maturité de l'individu en passant d'un stade d'affirmation relativement primaire, timoré, soumis, dépendant et/ou assisté (culture du non risque) fortement influencé par le cerveau limbique, l'hypothalamus, l'imaginaire et la rationalisation empirique, à un stade supérieur de conscience et d'aboutissement personnel dans la liberté d'action et d'expression. La culture du risque favorise nécessairement une qualification des réponses apportées aux problèmes du quotidien obligeant l'individu à faire les efforts adéquats, comme à se battre pour dominer et survivre à l'hostilité du monde des hommes et de l'environnement naturel. Elle lutte activement contre l'inertie et l'affadissement de la condition humaine en trempant la personnalité de l'individu à réagir efficacement face aux épreuves de la vie.

#### **. Culture du risque - corollaire 2 : Culture sacrée de perles noires.**

Chez l'adulte compétent, il n'y a pas de culture du risque sans prise de risque et de prise de risque sans obligation de maîtrise. Dans cet état d'esprit, il n'y a pas non plus d'évolution de la maîtrise globale chez

l'individu sans volonté de perfectionner ses compétences et ses connaissances par des formations, stages et expérimentations complémentaires plus poussées et élargies que l'acquis minimal nécessaire. En cela, la véritable culture du risque reste toujours corrélative d'une maîtrise et la maîtrise d'un perfectionnement obligé. C'est la raison pour laquelle toute culture du risque, afin d'être viable et acceptable, doit obligatoirement passer par le stade intermédiaire de la culture «prudentielle» en évitant de sauter trop rapidement les étapes. Sur le fond, la culture du risque est totalement d'essence de l'affirmation de soi en s'opposant notamment à la passivité et à la soumission devant les événements. Elle s'oppose directement aux freins psychologiques et aux résistances comportementales à craindre la décision d'engagement comme à repousser le passage à l'acte. Bien au contraire, la culture du risque traduit un ensemble de valeurs positives, structurantes et solides chez l'individu, une spécificité humaine de caractère affirmé, qu'il convient de protéger et de développer par la pratique d'activités nécessitant un fort degré d'implications et d'efforts. De la même manière, il ne peut y avoir de culture du risque sans motivation et récompense par retour d'avantages sous forme de sanction positive et/ou d'intérêts pour soi en termes de bien-être sensoriel, émotionnel, affectif, psychologique, financier, etc. Si la réciprocité naturelle et normale de la culture du risque (le côté pile) induit l'omniprésence d'une entropie possible pour le sujet et/ou pour autrui, c'est-à-dire l'éventuel prix à payer en cas d'échec (risque réalisé), le côté face s'avoue bien plus fécond et productif pour l'évolution de la condition humaine de l'individu. C'est d'ailleurs le refus de la possibilité d'une sanction négative et/ou le désintérêt pour un faible retour d'action qui apportent toute la puissance d'engagement et l'efficacité de la décision dans la prise de risque. C'est toute la légitimité de la culture du risque que d'éviter l'échec, la domination, le lissage vers le bas, la stagnation dans la médiocrité ou encore l'insipidité de la vie et de l'action.

#### **. Culture du non risque : Perte des principaux attributs humains.**

Demande forte et constante en matière de sécurisation, de protection des acquis, d'assistanat, de suivisme collectif, de subordination du rôle du citoyen vis-à-vis du système, en se plaçant volontairement sous le contrôle d'un leadership et/ou d'une autorité quelconque (familiale, policière, religieuse, morale, idéologique, institutionnelle, professionnelle...) ou encore sous l'égide de règles et d'usages favorisant une certaine forme d'habitude dans le confort moral et/ou matériel. La culture du non risque repousse l'effort d'apprentissage afin de privilégier les routines et les habitudes acquises, y compris la culture «prudentielle». A l'échelle de l'individu, la culture du non risque, ou du moindre risque, contribue à la perte progressive de l'esprit de responsabilité, de l'esprit d'action, de l'esprit de décision, de l'attitude d'affirmation de soi. Elle est en ce sens antinomique avec l'état d'adulte abouti, autonome, complet et compétent induisant, au contraire, une stagnation dans l'émancipation et la maturité d'homme et de femme. Par la force des choses, l'individu devient plus défensif qu'offensif, plus suiveur que leader, induisant un retour en arrière vers l'infantilisation, la passivité, le non accomplissement de soi, ainsi qu'un frein constant dans l'exploitation des potentiels et des ressources de l'individu en toute forme de frustration, de compensation, de problèmes psychologiques, de conditionnement, d'angoisse, de stress, de «victimisation» (passivité, subordination, acte manqué, agressivité de la part d'autrui...). Parallèlement l'individu tend à devenir assez conformiste, habituel, douillet et peu enclin à entreprendre, prévoir, anticiper les crises et/ou dominer à la source les situations et/ou les événements.

#### **. Culture du non risque - corollaire 1 : Mariage du bien-pensant et du mal agissant.**

Sans être forcément non actif, l'individu couvé dans la culture du non risque, ou du moindre risque, devient davantage réactif qu'actif et encore moins proactif. Pour s'exprimer dans la vie, il utilise davantage le biais de ses relations, l'affectif et l'intellect via le discours rationalisant et l'usage du verbe en toute forme de communication politique et manipulatrice. Il se laisse aller à vivre dans les habitudes et/ou le confort acquis sans vraiment savoir se lâcher dans le haut de ses besoins, attentes et désirs. Il autolimité son implication physique, qui de 100% passe à x%, rendant partiellement ou entièrement dépendante et conditionnelle sa capacité d'action, de libre arbitre et de choix décisionnel. Naturelle chez l'individu fragilisée (enfant, malade, handicapé mental, personne âgée, personne sanctionnée...), la culture du non risque devient un véritable non sens chez l'adulte éduqué, formé, dans la force de l'âge. Elle abaisse inutilement son système immuno-défensif à la fois mental et physiologique face aux menaces, aux crises, aux situations douloureuses, lui faisant ainsi perdre le sens du combat, de l'honneur, de la dignité, des codes de valeur et de la résistance psychologique devant le malheur. Il tend rapidement à rentrer dans le rang et réagir facilement au panurgisme de masse.

#### **. Culture du non risque - corollaire 2 : Nul avant, moyen pendant et bon après.**

La culture du non risque s'oppose à la culture du risque en inféodant la condition humaine à la tutelle directive de son organisation d'accueil. Ainsi dans le traitement du quotidien, l'individu se positionne de manière à se placer dans le sens dominant des événements et des rapports de force. Il gère son quotidien uniquement dans le prévisible, le court terme et le pragmatisme de la situation présente, en étant incapable d'envisager d'autres solutions possibles que celles connues ou en cours. Surtout, il se montre incapable d'avoir une vision globale, d'anticipation et élargie de la réalité. Il vit dans une représentation du monde assez focalisée et recentrée sur un faible spectre de besoins dominants. En toute logique, il évite systématiquement les pratiques jugées à risques (vitesse, sports mécaniques et extrêmes, investissements non garantis, plaisirs ou loisirs non clairement lisibles, objectifs difficiles, efforts supplémentaires...), ainsi que le «côtoiement» complice des individus s'en prévalant. Assez nul face à l'imprévisibilité des événements, moyen pendant et uniquement bon après dans sa capacité intellectuelle à définir les causes et à expliquer les raisons, l'individu couvé dans la culture du non risque, ou du moindre risque, n'apporte aucune garantie de pérennité et de développement à sa propre organisation d'appartenance. S'il demande beaucoup d'aide et d'assistance à son organisation d'appartenance, il lui en apporte peu en définitive en cas de coup dur, par son impossibilité matérielle et physique à le faire sinon à utiliser la force du symbole plus que celle de la force d'action.

#### **. Culture du non risque - corollaire 3 : L'illusion du meilleur des mondes.**

Pacifiste plus que guerrier, colombe plus que faucon, rêveur plus que lucide, enfant plus qu'adulte, l'individu couvé dans la non culture du non ou du moindre risque vit dans la représentation et la croyance d'un monde idéal, assagi et tolérant. Comme frappé d'amnésie lacunaire, il tend à nier psychologiquement les leçons récurrentes de l'histoire et la réalité omniprésente des conflits d'intérêts entre les peuples, les religions, les races, les hommes et les sexes (recherche permanente de dominance d'autorité, statutaire, patrimoniale, politique, diplomatique, territoriale, économique, financière, militaire, religieuse, linguistique, etc.). Pour lui, la problématique est relativement simple : tant que la technologie moderne remplit efficacement autant de rôles décisifs dans tous les compartiments de la vie en collectivité (action ciblée, alerte, protection, défense, assistance, prévention, intervention, satisfaction des besoins...) et que le risque dépend surtout de la volonté des hommes à agir pour la quête et la défense d'intérêts contradictoires, amenons alors la volonté des hommes à ne plus agir dans le risque inutile en optant pour un partage et une communauté d'intérêts dans l'égalité et l'accessibilité à tous ! Le pire dans ce type de raisonnement idéologique, impossible à matérialiser concrètement à l'échelle d'une hétérogénéité d'individus et de populations variées et différentes, est certainement atteint avec l'illusion d'un retour possible à la vie au naturel, pastorale et/ou dans le cadre d'une grande fraternité universelle.

#### **. Culture du non risque - corollaire 4 : Une autocensure privilégiant la virtualité de l'esprit à la réalité du corps.**

Dans ce type de schéma infantile et simpliste à penser la condition humaine de manière plurielle et universelle, tout fonctionne comme si la volonté et l'intelligence des hommes suffisaient pour dompter définitivement les forces vives et obscures de la nature humaine et de la nature tout court. Ce décalage de maturité, souvent hautement philosophé, est à l'origine de la demande du non risque individuel puis collectif, ainsi que de toutes les erreurs et déviations comportementales en la matière. Ainsi la passivité habituellement et/ou indirectement associée à la culture du non risque se traduit généralement par des effets négatifs. Le sujet tend alors à compenser l'insatisfaction et la frustration résultant de son défaut chronique de passage à l'acte par un retournement d'agressivité contre lui-même sous forme d'automutilation, de maux psychosomatiques et/ou en se défoulant sur les plus faibles de son entourage, (ce qui, dans ce dernier cas, traduit une forme de lâcheté à ne pas savoir assumer la responsabilité de son manque de courage et de volonté à s'affirmer pleinement et/ou à prendre des risques). L'autocensure mentale exercée vis-à-vis de la prise de risque et du passage à l'acte tend également à canaliser la non réalisation des pulsions naturelles dans une forte rationalisation empirique des situations et des événements sous les formes les plus subjectives et les plus empiriques. En toute hypothèse, moins l'homme agit dans la plénitude de l'usage de son corps et de ses sens, plus il compense avec la partie haute de son être, c'est-à-dire avec les facultés virtuelles de son cerveau (rêve, imaginaire, mémoire, intelligence, raisonnement, créativité...) lui apportant ainsi une satisfaction substitutive imparfaite.

#### **. Culture du non risque - corollaire 5 : Des effets sociologiques dévastateurs.**

La culture du non risque trouve son explication dans la sociologie. Plus les hommes et les femmes d'action sont nombreux et/ou aux postes clés du leadership dans les organisations, plus la culture du risque est considérée comme nécessaire et évidente au sein de tout groupe humain. A l'inverse, plus la conduite des organisations est à tendance féminisante, vieillissante et «fonctionnarisante», ou les trois à la fois, comme c'est actuellement le cas dans certains pays de la vieille Europe, plus la tendance est à l'évidence dans la promotion d'une culture du non risque. Cette logique de stabilisation des forces les plus dynamiques de la Nation (jeunes hommes et jeunes femmes, actifs producteurs de valeur ajoutée...) en évitant leur éventuelle disparition prématurée dans la prise de risque (accident, mortalité, handicap....) est un calcul simpliste à multiples conséquences. Si le gain de vie et/ou de réduction des coûts de santé apparaît statistiquement significatif, il induit inévitablement des effets sociologiques dévastateurs à moyen et à long terme :

- . Conséquences sociales et économiques au sein de certains domaines marchands (licenciements économiques, fermetures d'établissements, baisse de chiffre d'affaires...) entraînant une chaîne de mouvements catégoriels ;
- . Atrophie de certaines capacités et valeurs décisives propres à la survie personnelle et à la survivance des organisations (défaut d'esprit d'entreprise, manque de détermination, d'endurance, de ténacité, vulnérabilité à la menace, fragilité mentale et difficulté à surmonter les situations difficiles, évitement ou incapacité à assumer des postes de décision, d'influence, de commandement...);
- . Assistanat grandissant à l'échelle collective supposant toujours plus de moyens humains et financiers à mettre en œuvre par le biais des institutions du système obligeant symétriquement des prélèvements fiscaux et sociaux sur les forces vives de la Nation à des taux de plus en plus élevés ;
- . Fuite des cerveaux et des capitaux à l'étranger nécessitant le recours à une émigration qualifiée ou non, avec risque d'appauvrissement culturel et sociétal au sein de la Nation, ainsi qu'à l'émergence d'une balkanisation culturelle par concurrence d'ethnies et revendications religieuses et culturelles différentes sur le même sol ;
- . Elargissement de la fracture sociale par une opposition larvée des actifs contre les inactifs, par des conflits inter-générationnels et/ou ethniques, par l'augmentation des pressions psychologiques, contractuelles et sociales au sein du milieu professionnel, par exacerbation des conflits judiciaires, etc.

D'une manière générale, lorsque la peur du risque et de l'entropie (crise, menace, blessure, accident, mort...) devient la principale obsession, et/ou une telle justification mentale et intellectuelle à l'inaction ou à la réduction de l'engagement, celle-ci conduit inévitablement à une involution dans la nature humaine portant un risque majeur de contagion chez les individus les plus sains et/ou les jeunes générations à venir. De ce fait, l'individu tend à déléguer lâchement à la société les devoirs, obligations et nécessités inhérentes à sa propre nature. L'affaiblissement devient alors structurel au sein du corps social dans une fuite en avant génératrice d'autres types de risques connexes : faible résistance psychique à la menace, appauvrissement économique, baisse de la créativité, du développement et de la recherche, disparition progressive des entreprises à haute valeur ajoutée, augmentation de la fonctionnarisation, amplification des impôts, taxes et charges sociales, risque de perte d'attractivité du pays, dépendance géoculturelle de la Nation...

#### **. Culture du non risque - corollaire 6 : Une forme de dictature des esprits.**

En Motologie, les actions répressives massives contre l'exercice de la vitesse et la puissance des engins, deux applications concrètes de la prise de risque et de la culture du risque chez le citoyen-usager, traduisent l'exemple même de l'intrusion forcée de la culture du non risque dans la vie des usagers par l'interdiction, la culpabilisation, la dramatisation et la sanction du risque. Ainsi sous l'angle des institutions, la non culture du risque se mesure par le renforcement de la pression normative et législative, par l'intimidation sur le terrain de la pratique comme par la pression médiatique à visée de «docilisation», de conditionnement et de régulation des comportements. La présence dominante de la non culture du risque se présente par son caractère unilatéral et non consensuel avec les principaux acteurs concernés, sans accorder de contreparties équivalentes et/ou de réciprocité à la plupart de ces injonctions. Pour les citoyens-usagers plus actifs et affirmés, cette sorte de schéma collectif à rentrer dans le rang s'appuie sur une forme de dictature des esprits à favoriser l'ordre sécuritaire et moral sur toute autre option plus civilisée et tolérante. Il s'agit, ni plus ni moins, d'une option à rebours de l'évolution normale et affirmée des individus. Ainsi malgré l'apport de l'éducation, des «leçons de l'histoire», des technologies industrielles, de l'information et de la communication, des sciences appliquées comme de l'existence d'une mondialisation inévitable ainsi que d'une forte structuration des organisations sociétales aux niveaux économique, social, administratif, civil, médical, policier, militaire, etc., le développement insidieux de la culture du non risque agit comme un agent liberticide latent par



la réduction et la normalisation des activités humaines. Elle favorise peu à peu la dépendance des individus au système sachant qu'à trop vouloir normaliser, médicaliser, aseptiser, assurer, prévenir et contrôler l'ensemble des situations courantes de la vie, l'individu perd inéluctablement de la pertinence dans ses propres défenses immunitaires, ressources et potentiels physiques, psychologiques et/ou moraux. Par les effets secondaires de la non prise de risque, l'individu lambda devient plus instable et fragilisé psychologiquement, influençable à la pensée dominante émanant du système et peu enclin à se défendre efficacement contre l'adversité. Il tend à se confiner dans des conformismes, des routines et des habitudes au sein d'une culture de plus en plus idéalisée, aseptisée et refermée sur elle-même : tout le contraire de l'action dynamique, entreprenante, de leadership et tout l'opposé de l'état d'esprit du gagnant et du vainqueur !

### **. Culture prudentielle : Une étape intermédiaire à 3 polarités.**

Entre culture du risque et culture du non risque, préexiste la culture «prudentielle». Celle-ci procède d'un moyen terme réfléchi privilégiant l'action sous contrôle et l'adaptation raisonnée par rapport à l'inaction totale, l'instinct débridé et l'engagement total. La notion de culture «prudentielle» regroupe l'ensemble des usages, convictions, manières de voir et de faire, quelles que soient les pratiques et actions menées. La culture «prudentielle» est foncièrement civilisée, c'est-à-dire éclairée par la connaissance, la conscience des phénomènes et la relativité en toute chose. En cela, elle bannit les extrêmes du risque exagéré et du non risque timoré pour s'apparenter au tracé d'une ligne virtuelle de sécurisation à l'échelle de chaque individu et/ou de la collectivité, entre latitude de faire et interdiction de faire. La culture «prudentielle» est une étape intermédiaire permettant d'accéder à la culture du risque maîtrisé, ainsi qu'à une plus haute qualification en matière de maîtrise globale. Toutefois selon le tempérament des individus, elle peut être positive en contribuant à faire progresser l'individu vers le haut naturel de la culture du risque maîtrisé (niveau élevé de maîtrise globale). Elle peut aussi agir de manière «neutre» (ni atout, ni inconvénient) en laissant stagner l'individu à un niveau intermédiaire ou médian de maîtrise globale (niveau suffisant de maîtrise globale). Elle peut être carrément négative en faisant retomber l'individu vers le bas de la non culture du risque, éventuellement après avoir tenté de progresser. Elle induit, de ce fait, l'évidence d'un niveau insuffisant de maîtrise globale.

**Culture prudentielle positive** → accès vers la culture du risque maîtrisé  
**Culture prudentielle «neutre»** → maintien à un niveau médian de maîtrise  
**Culture prudentielle négative** → retour vers la non culture du risque

### **. Culture prudentielle - corollaire 1 : Une démarche de progressivité, pas à pas.**

Afin d'éviter une involution, une rétrogradation dans la résistance, l'endurance, la ténacité, le courage et l'effort propres à toute condition humaine affirmée et évoluée, l'option n'est certainement pas dans la recherche d'un confort maximal de vie. Afin d'éviter la peur devant la souffrance, la fuite devant les problèmes, l'incapacité à trouver des solutions adéquates face à l'inconnu, le désarmement face aux multiples difficultés de la vie au quotidien, l'option n'est pas non plus dans l'assistanat en provenance du système et/ou dans l'attente providentielle de l'aide d'autrui. La véritable porte de sortie honorable suppose une capacité personnelle à pouvoir affronter le danger, la menace et la déstabilisation lorsque ceux-ci se présentent. La culture «prudentielle» est l'étape obligatoire pour y arriver, notamment au moment de la phase d'initiation des jeunes gens à la vie sociale, au moment de l'apprentissage d'un savoir-faire opérationnel, et d'une manière générale, face à tout danger réel, à toute menace latente comme face à l'inconnu à découvrir. Pour le commun des individus, l'étape que représente la culture «prudentielle» doit reposer sur une démarche pas à pas, dite de progressivité, permettant de contrôler suffisamment l'ensemble du périmètre du risque en allant du plus simple à éviter au plus compliqué à maîtriser. Cette démarche de progressivité doit logiquement procéder d'une avancée, qui partant de l'extérieur «calme» le plus éloigné du risque se dirige peu à peu vers l'intérieur «chaud» du risque, son noyau dur. Cette progressivité doit se réguler naturellement en fonction du tempérament, du niveau de technicité opérationnelle et du degré réel de conscience à savoir si la réponse apportée est bien proportionnée à la réalité de la menace ou du danger perçu.

### **. Culture prudentielle - corollaire 2 : Une valse à 3 temps.**

Dans tout milieu jugé insécurisant, dangereux ou hostile, la culture «prudentielle» nécessite une approche circonspecte selon 3 temps distincts :

**1<sup>er</sup> temps : Apprentissage basique et/ou théorique du contrôle du risque lambda**

Il suppose d'abord une information claire et détaillée sur la nature, les causes et les conséquences du risque lambda. Il suppose ensuite la découverte cognitive, psychomotrice, manuelle et/ou sensorielle des moyens concrets destinés à y faire face en milieu sécurisé et/ou déconnecté de la réalité.

### **2<sup>e</sup> temps : Exposition aux situations à risque lambda**

Il implique une première série de passages à l'acte sécurisés dans un milieu réel ou reconstitué, de façon à prendre réellement conscience de la réalité du risque, de ses causes et de ses conséquences, par l'adéquation de son vécu sensoriel.

### **3<sup>e</sup> temps : Maîtrise suffisante du risque lambda en situation courante**

Il impose un passage à l'acte répétitif et circonspect dans la réalité du milieu, à la fois non sécurisé mais contrôlé par les acquis précédents. A ce stade, seule la largeur concrète de l'expérience permet véritablement de renforcer progressivement la maîtrise et conserver une distance «prudentielle» par rapport au risque lambda. C'est à ce niveau que se dessinent les 3 polarités possibles de la culture «prudentielle» (positive, «neutrale», négative).

### **. Culture prudentielle - corollaire 3 : L'arrêt au stade prudentiel signe l'arrêt de la progression en matière de compétence.**

Lorsque l'individu dispose d'une motivation réelle à progresser au-delà du 3<sup>e</sup> temps, il peut alors passer tout naturellement à la phase suivante d'accès à la culture du risque maîtrisé, lui permettant ainsi d'élever et renforcer son niveau de maîtrise globale. Lorsqu'il s'arrête au 3<sup>e</sup> temps de la culture «prudentielle», en jugeant l'acquis suffisant et/ou par crainte d'affronter plus avant le risque, l'individu stoppe alors la qualification et l'épaississement de sa maîtrise globale en se privant de compléments utiles en cas d'imprévus, d'inconnus, de difficultés ou de dynamisation possible de son action. Par ce fait, il stabilise son évolution en terme de maîtrise globale, de compétence, de qualité, d'efficacité et d'efficience. Deux scénarios s'offrent à lui : soit, il maintient son niveau en essayant de se comporter de manière relativement sage et normée dans l'esprit et la lettre de ce qu'il a appris soit il régresse. Il entre alors dans une polarité négative le lissant à rebours vers la culture du non risque. La tendance lourde qui en résulte est de privilégier directement la sécurité des acquis et la prudence dans l'action par des mesures appropriées, des règles capables d'assurer une certaine forme de protection et de pérennité de l'existant. En sortant de son rôle d'étape intermédiaire entre culture du non risque et clé d'accès à la culture du risque, la culture «prudentielle» à polarité «neutrale» et négative devient rapidement une sous-culture du risque maîtrisé. En tant que sous-culture du risque et de la maîtrise, elle prive notamment le jeune individu d'élan vital à s'accomplir pleinement dans ses potentiels et ressources, jusqu'à le handicaper sérieusement dans sa lutte contre l'adversité et les aléas de la vie. Chez l'individu plus âgé, elle renforce au contraire un besoin de calme, de stabilité et de régularité face à l'érosion progressive des forces physiques et mentales, tout en favorisant l'effacement inéluctable de certaines capacités et dispositions prévalables.

### **. Culture prudentielle - corollaire 4 : Une sous-culture du risque.**

Sous l'angle de l'engagement dans la vie privée, publique et/ou professionnelle, la culture «prudentielle» de type «neutral» ou négatif s'apparente à un niveau minimal, ou moyen, de mobilisation de ressources, loin de l'optimalité possible. Elle mise davantage sur l'efficacité d'atteinte d'objectifs faciles que sur l'efficience à faire beaucoup mieux que le résultat attendu. A ce stade, elle contribue à dynamiser l'individu dans une satisfaction «bourgeoise» de ses besoins dominants et de ses motivations, mais sans ambition à faire mieux. L'individu se suffit alors de 1/2x de ses potentiels disponibles et/ou accessibles (x), ce qui est bien mieux que de ne rien faire sous l'emprise de la culture du non risque mais tout de même assez dommage de s'arrêter en cours de chemin, sans aller jusqu'au bout de sa *border line* (frontière du possible). En privilégiant systématiquement des objectifs et des attentes limités, comme en s'accordant uniquement des terrains d'actions habituelles ou des jeux connus, la culture «prudentielle» prive l'individu d'une découverte d'autres ressources agréables dans la vie sensorielle, intellectuelle, physique, émotionnelle et/ou affective. Elle le bride carrément à la source de son mental en limitant le plaisir et l'enrichissement de sa pratique.

### **. Culture prudentielle - corollaire 5 : Un horizon limité à la vision de l'individu.**

En Motologie, la culture «prudentielle» s'applique à favoriser uniquement la notion de vitesse négative et/ou légale, ainsi que le respect inconditionnelle du code de la route. Ce faisant, le citoyen-usager tend facilement à s'arrêter dans la progression de sa pratique routière en perdant le bénéfice d'une qualification, à «portée de volonté», dans le cadre de sa conduite ou de son pilotage. Il considère que

son niveau moyen de compétence lui suffit largement et que la satisfaction projective de ses besoins est ici largement suffisante, faisant que la réalisation d'autres besoins s'avère inutile, secondaire et/ou prohibée. Tant qu'il n'a pas franchi les portes de la culture du risque, il tend à s'autosatisfaire des limites de son espace d'action s'avouant même incapable d'envisager un élargissement de son périmètre d'affirmation et d'initiative, à l'instar de l'indigène qui n'imagine pas d'autres espaces de vie que ceux déjà connus et/ou vus de ses propres yeux. De ce fait, il se concentre principalement sur l'acquis du moment en privilégiant le conformisme dans sa pratique routière, articulé sur des habitudes fortes, assorti d'une vision plus fonctionnelle que passionnelle de son engin. Il repousse, de ce fait, tout ce qui peut apparaître comme effort nouveau, prise de risque inutile, initiative dangereuse pour son intégrité physique ou morale et/ou pouvant entraîner une épreuve ou un souci supplémentaire. Il tend consciemment à définir et à valoriser son choix «prudentiel» comme un modèle de référence applicable au collectif, comme si son propre horizon de pratique s'avérait suffisant au bonheur et à l'harmonie de tous. Ce manque de lucidité à ne concevoir la pratique routière que sous l'angle «prudentiel» peut le conduire à l'intransigeance et à la radicalisation. Fort de ce type de logique, il construit alors son raisonnement, adapte son comportement et se façonne une attitude s'appuyant sur le respect de la norme, du devoir, des règles, etc. La résultante de cette tendance appliquée à une masse d'individus conduit inévitablement à un effet de panurgisme, à un suivisme citoyen sur route produisant un défaut patent et récurrent de non qualité dans la pratique routière. Elle sécrète surtout, en marge de cette conduite «assagie», une production plus nombreuse d'erreurs, de décisions inadéquates et de réponses dangereuses face à l'imprévu, en démultipliant le risque alors même que l'on cherche à le réduire.

#### **. Danger (de la route) : Les 7 grands dangers.**

Le danger sur route doit s'examiner par rapport à son caractère matériel, objectif, précis et incontestable et non par rapport à sa conditionnalité (peut-être, si...) ou sa virtualité (extension du cas d'autrui vers soi, chaîne de conséquences sans cause présente...). En tant que menace et/ou risque réel (hors risque probable, possible ou potentiel), l'appréciation du danger doit tenir compte de la réalité des faits dans un temps donné, un espace donné avec la présence physique et concrète de paramètres donnés (tiers à proximité, travaux, problèmes de trafics, infrastructures inadaptées, conditions météo perturbantes...). Ainsi, en matière de pratique routière, les 7 grands dangers objectifs recouvrent une double condition technique et humaine :

##### **Sous l'angle technique :**

1. Défaut d'information et/ou de signalisation préalable et/ou facilement lisible ;
2. Etat routier inadapté au trafic, défectueux dans son entretien ou revêtement, dangereux dans son aménagement en cas de chute ou d'impact... ;
3. Conditions météorologiques perturbantes.

##### **Sous l'angle humain :**

4. Incompétence et insuffisance notoire du niveau de maîtrise globale de l'utilisateur ;
5. Présence de couples à risques rédhibitoires ;
6. Présence de tiers au comportement ou aux décisions inadéquates ;
7. Délinquance récidiviste et/ou criminelle.

#### **. Danger (de la route) - corollaire 1 : La maîtrise dans l'action vaut mieux que l'interdiction d'agir.**

De manière dogmatique, il est tout à fait possible et facile d'étendre virtuellement le principe du danger à tout et à n'importe quoi, sachant que la nature humaine reste forcément imparfaite, que la vie en collectivité est évidemment hétérogène dans sa masse citoyenne et qu'il existe forcément des situations plus ou moins risquées que d'autres. Cependant, vouloir associer la dangerosité à la prise de risque par la seule vitesse relève d'une aberration intellectuelle digne des temps inquisitoriaux. C'est même une véritable insulte au discernement des hommes compétents, ainsi qu'une rétrogradation dans l'ordre «évolutionnaire» de la condition humaine affirmée, que de substituer le droit d'agir par la maîtrise au devoir de se soumettre par l'interdiction. Contrairement au discours sécuritaire et médiatique, la vitesse maîtrisée ne représente aucunement un danger objectif (facteur déclenchant) mais seulement un facteur aggravant en cas de chute ou d'impact. Elle ne représente effectivement un danger objectif que dans le cadre d'une pratique non maîtrisée en toute forme de vitesse lambda, hors hasard, malchance et acte manqué. S'il est vrai que tout pilote et conducteur reste fragilisé dans son action et sa pratique par le danger possible en provenance d'autrui et/ou de l'environnement routier, il est proportionnellement rassuré par la confiance en sa maîtrise globale et sa capacité à affronter victorieusement les situations rencontrées. Il est par conséquent clair que tout danger reste globalement contrôlable en fonction de la qualité et de l'efficacité des mesures appliquées dans la maîtrise du sujet.

Et heureusement encore, sinon l'expérience, l'apprentissage et la formation ne serviraient pas à grand-chose. En ce sens, la maîtrise dans l'action vaut mieux que l'interdiction d'agir, laquelle, jusqu'à preuve du contraire, ne favorise aucunement le développement de la maîtrise personnelle, pas plus que la réduction des risques imprévus. En matière de contrôle du danger, il est donc impératif de faire basculer le plus tôt possible le pilotage ou la conduite vers une maîtrise correcte à assurée, afin d'effacer parallèlement l'occurrence du danger par non contrôle, non réflexe et/ou non connaissance en la matière. Il est ainsi possible de dire que tout danger reste dépendant et relatif de la compétence humaine à savoir l'éviter, l'anticiper, le traiter et/ou l'éliminer.

### **. Danger (de la route) - corollaire 2 : Il existe une distinction fondamentale entre le danger réel et le danger virtuel.**

Le véritable danger dépend directement de la manière dont s'imposent les circonstances à risque. Sans anticipation ni mesures de contrôle et/ou de maîtrise appropriées, le risque devient danger, menace directe puis conséquences. Avec anticipation, mesures de contrôle et/ou maîtrise appropriée, le risque disparaît, le danger et la menace également. Ce qui est vrai en toute action humaine est également vrai dans la pratique routière de chacun. Aussi, le caractère inéluctable du danger ne peut légitimement se justifier que par la force du droit, c'est-à-dire par le rapport artificiel à l'usage d'une quelconque technologie (radar, traceur électronique, capteur...), par la référence inconditionnelle au code de la route et/ou par la dramatisation des situations, en vue d'interdire l'action afin de mieux effacer le danger. En cas de non risque et/ou danger objectif dans la maîtrise de l'action, le non respect volontaire et maîtrisé de la légalité ou de la règle ressortant du code de la route ne constitue aucunement un danger objectif pour autrui et la collectivité. Il s'agit alors seulement d'une «dénormalisation» du comportement routier, dont la légitimité vaut souvent mieux que le strict respect de la légalité. Il y a donc lieu de faire une nette différence entre le danger réel consécutif à la non maîtrise patente des situations, et le danger virtuel ressortant d'un cadre d'interdiction ne tenant aucunement compte de l'hyperprésent de la configuration humaine, technique et environnementale.

### **. Délit (principe) : Un fondement légal très relatif.**

A la base de la délinquance il y a le délit. Un délit se caractérise habituellement par un élément matériel d'infraction résultant d'un fait précis et/ou d'une intention coupable en regard de la loi en vigueur, de nature à causer un préjudice ou un dommage à autrui, ou encore à porter atteinte à l'organisation du système ou au fonctionnement des pouvoirs publics.

#### **En matière de délit, c'est quoi un fait précis ?**

Le fait précis est caractérisé par une preuve matérielle indéniable (conséquence, effet) résultant d'une décision, d'une action, d'une attitude, d'un comportement et/ou de toute cause sortant du cadre autorisé de la loi ou résultant de l'inobservation de la loi, de l'usage ou de la règle.

**La loi c'est quoi ?** c'est la prescription établie par l'autorité souveraine de l'Etat, applicable à tous, définissant les droits et les devoirs de chacun en fonction de la vision d'un ordre moral, organisationnel et/ou technique délimitant ce qui est utile et inutile, bien et mal, juste et injuste, acceptable et inacceptable, selon l'appréciation qui en est donnée (ou a été faite) par les législateurs du moment.

**Un législateur, c'est quoi ?** c'est un homme ou une femme clairement identifié comme personnel de l'Etat et/ou comme élu adhérent ou appartenant le plus souvent à un parti politique dominant, au pouvoir ou dans l'opposition, représentant les demandes et/ou les intérêts du système et/ou d'une fraction minoritaire de la population.

De ce constat, il est possible de dire que le rapport au fait (interprétation, raisonnement, jugement...) est induit par la loi, elle-même décidée et votée par le législateur, lui-même soumis aux pressions et aux intérêts d'un électorat et/ou d'un parti d'appartenance. Lorsque la loi est non contemporaine, il s'agit alors d'une transposition *stricto sensu* des valeurs défendues à une époque et reprises à l'identique sans adaptation ni actualisation aux données du présent. En raccourci, il apparaît que le rapport au fait est loin d'être objectif et impartial en fonction des conditions de sa réalisation. Il reste foncièrement soumis à la vision qu'en a (ou en a eu) la minorité d'influence à la source de l'inspiration de la loi, laquelle vision est reprise plus ou moins *stricto sensu* dans le jugement des acteurs contemporains. Si l'on considère, d'autre part, une proportion de subjectivité et d'imperfection dans tout groupe humain, la loi reste par conséquent foncièrement imparfaite et non objective à apprécier les faits complexes dans l'hyperprésent du moment, notamment en provenance d'individus différents de ceux qui supportent ou qui ont supporté la loi. En résumé, hors réflexion sur la nécessité évidente ou non de la loi, le délit résulte au départ d'une appréciation relevant d'une législation organisée, votée et décidée par le pouvoir représentatif d'une minorité d'influence d'une certaine époque. Si cette minorité se révèle foncièrement

compétente et objective, la loi peut être alors considérée comme juste et bonne pour tous dans la pérennité des conditions humaine, citoyenne et sociétale. Si, à l'inverse, cette minorité d'influence se révèle incompétente, partielle, subjective ou intolérante, la loi est alors mauvaise et injuste pour la majorité soumise à son autorité. Dès lors, il est possible de dire qu'en toute société d'homme, le problème du délit ne résulte nullement de l'absolu ou de la vérité sacrée mais seulement du relatif humain selon l'inspiration, plus ou moins compétente, de l'homme et des intérêts cachés derrière le législateur du moment. Même si les excès en ce domaine concernent certains législateurs et certaines lois, il n'en est pas moins vrai que toute loi reste foncièrement révisable car fondamentalement relative.

#### **. Délinquance routière (virtuelle) : Comment devenir du jour au lendemain un hors-la-loi en ne changeant rien à ses habitudes ?**

En matière de sécurité routière, l'élargissement du périmètre de la loi et de la normalisation des comportements réduit significativement le cadre d'action habituel d'un certain nombre de citoyens-usagers de la route. A l'évidence, tout élargissement imposé du fait du système interagit sur une nouvelle frange de population qui, auparavant non concernée et considérée comme «normale» et au-dessus de tout soupçon, devient par le fait soupçonnable par le refus ponctuel ou permanent d'une intégration forcée dans ce nouveau périmètre. Ainsi celui qui pratiquait auparavant à sa manière, devient, du jour au lendemain, un hors-la-loi par le simple fait d'une continuité de pratique antérieurement tolérée. Le cas le plus frappant est sans doute celui de l'intolérance manifestée par la restriction aveugle de la loi pour toute vitesse mesurée comme étant illégale. De la légitimité initiale du comportement et du discernement à la source du citoyen-usager s'impose ici, clairement, la restriction aveugle de la loi démontrant parfaitement la tutelle directive du système sur l'espace libertaire du citoyen-usager en le rendant ainsi soumis de fait. En d'autres termes, une nouvelle forme de délinquance routière naît du fait implacable et aveugle de l'imposition de la loi, non par l'évidence du caractère illégitime de la pratique mais par le refus de considérer la légitimité d'une pratique antérieurement tolérée et/ou jugée nécessaire par l'utilisateur en tant qu'acteur principal de la situation. C'est en cela qu'il existe une délinquance virtuelle, dès lors que la normalisation en provenance du système se substitue à la légitimité fondant la source du discernement, de la décision et/ou du comportement.

#### **. Délinquance routière (virtuelle) - corollaire 1 : Un dilemme pour le citoyen-usager l'obligeant à choisir entre : soumission, résistance ou manipulation.**

L'obligation immédiate et/ou impérative de changer d'habitude, de routine, de méthode et/ou de comportement sous la seule injonction de la loi, sans autre motivation à le faire que la soumission à l'autorité, la peur du gendarme et/ou la crainte de la sanction, s'apparente à un viol ou pour le moins à un forçage des consciences. Ce qui ne ressort pas directement de la volonté, de la franche acceptation et de la motivation de l'utilisateur ne peut être considéré que comme une obligation contrainte et forcée à subir et non comme un devoir légitime à accomplir et encore moins comme un acte responsable. Cette situation de loi imposée par la force coercitive ne peut que favoriser l'émergence d'un véritable dilemme chez le citoyen adulte et responsable. Ce dilemme se résume à une alternative qui consiste soit à se soumettre docilement en perdant alors une partie de son affirmation d'adulte et/ou une partie de sa compétence opérationnelle, soit à s'opposer carrément à l'injonction faite, au risque alors de devenir un néo-délinquant, ou à ruser en permanence en jouant au chat et à la souris. La virtualité de la délinquance routière induit par conséquent 3 types de comportements : soumission, résistance ou manipulation. Il est clair qu'aucun de ces comportements ne peut être considéré comme vraiment constructif, harmonieux et/ou «évolutionnaire», sauf peut-être celui de résistance affirmant une plus grande légitimité dans l'affirmation d'être et de faire.

#### **. Délinquance routière (virtuelle) - corollaire 2 : Un conflit entre loi et légitimité.**

Dans une société éduquée et cultivée, toute restriction du périmètre de la permissivité citoyenne et de la liberté à pouvoir s'exprimer et agir conduit à favoriser non pas l'émancipation de l'individu mais une restriction dans son potentiel d'évolution. Celui qui n'accepte pas cette restriction devient par le fait délinquant du point de vue du système, qu'il agisse dans la légitimité ou la non légitimité de ses actes et propos. Ainsi favoriser une délinquance virtuelle sous prétexte du respect inconditionnel de la règle et de la loi par refus de la légitimité de l'action vécue au naturel par son auteur, n'a rien à voir avec la délinquance réelle fondée sur le caractère illégal mais surtout illégitime de l'action menée. Toute forme de légalité imposée de manière non synchrone avec le caractère légitime de la situation vécue ne peut

induire, à terme, que des effets pervers dans le corps social et sociétal. Il y a fort à parier que l'onde de choc psychologique produite par une interdiction et/ou une restriction dans la liberté d'agir ou d'exister, perçue comme importante ou significative, ne peut entraîner dans une partie de la masse des citoyens-usagers, que les conditions permanente du doute en soi, de l'acte manqué et/ou d'une insécurité latente dans les esprits, de nature à abaisser le niveau de certains facteurs-clé inhérents à la maîtrise globale. Dans une autre fraction de citoyens-usagers, notamment parmi les plus compétents et affirmés, cela ne peut qu'attiser la frustration et la colère et/ou faire éclore les germes d'une résistance intime à ne pas vouloir perdre ni la motivation, ni l'investissement, ni les acquis initiaux. En résumé, si le système manifeste principalement son autorité via l'application de la loi, tout citoyen-usager **libre et adulte** valide d'abord et avant tout ses droits et ses devoirs au travers du principe de légitimité. Tout conflit entre loi et légitimité ne peut donc induire qu'une conséquence d'entropie au sein de la condition sociétale du moment et créer une confusion détestable entre vrai délinquant et délinquant virtuel.

### **. Délinquance routière (virtuelle) - corollaire 3 : Comment déresponsabiliser l'individu en lui faisant croire tout le contraire.**

Tout changement dans l'ordre complexe des choses qui se révèle imposé d'un côté (système) et subi de l'autre (citoyen-usager) produit obligatoirement un faisceau de conséquences psychologiques, mécaniques et réactives négatives au sein de la masse des individus concernés. Ainsi se croire, à tort ou à raison, un néo-délinquant potentiel parce que les bornes de la loi ont été avancées de façon à réduire encore davantage l'espace libertaire habituel de vie, d'action et/ou de «jeu», favorise les conditions d'une instabilité ponctuelle ou permanente dans le comportement du citoyen-usager concerné. Dans le cadre de la sécurité routière traditionnelle, tout forçage unilatéral avec ce type de règles légales mais vécues collectivement de manière illégitime contribue à favoriser une déqualification progressive et massive vers le bas de la pratique routière. Ce type de forçage engendre une non motivation caractéristique à l'effort de progrès transformant ainsi l'esprit de responsabilité possible en esprit de soumission docile (déresponsabilisation). Contrairement à ce qui peut être dit, rien dans la stricte application forcée de la règle ne contribue à responsabiliser l'individu de manière à l'impliquer volontairement et de manière motivée en qualifiant par le haut sa maîtrise technique, opérationnelle et comportementale. En fait, la néo-délinquance artificielle articulée sur une réduction collective et légale de l'espace libertaire des citoyens-usagers les plus affirmés et/ou qualifiés engendre tout le contraire ! Tout ce qui réduit par la loi l'espace individuel de la permissivité, de la tolérance et de la liberté d'action, quels que soient les motifs invoqués, produit une altération incisive de l'idée de démocratie. En modifiant sans cesse à la baisse le statut du citoyen-usager (devoirs en hausse), sans allocation de contreparties équivalentes (réduction et limitation des droits et/ou des avantages), le citoyen-usager redevient (ou reste) un membre indifférencié pris dans la masse. Cela permet de mieux comprendre comment de non délinquant «avant», il devient possible de devenir rapidement un néo-délinquant potentiel «après», en fonction de la variation du curseur légal décidée par les gouvernants, technocrates et autres législateurs du moment.

### **. Délinquance routière (virtuelle) - corollaire 4 : L'art hautement technocratique de créer une néo-délinquance.**

Lorsque la technocratie d'Etat s'affairant au sein des ministères donne toute la mesure de son intelligence à édifier de nouvelles mesures liberticides frappant l'ensemble de la collectivité, faut-il se réjouir des gains apparents largement médiatisés ou être consterné par les conséquences pernicieuses et indirectes constatées dans la durée ? Il est clair que le déplacement des bornes de la loi et/ou de la règle en provenance unilatérale du système, sur un quelconque terrain d'existence, de vie et de pratique, n'est jamais sans conséquence sur la condition humaine et citoyenne des hommes et des femmes concernés. Aussi, par exemple, réduire autoritairement l'espace de liberté sur la route sans apporter de contreparties proportionnées ou suffisantes, c'est obligatoirement bousculer le fragile équilibre du «biotope routier». Le passage du temps ne fait rien à l'affaire, bien au contraire, sachant que l'individu et le collectif portent ensemble une «mémoire de forme» originelle. Tout forçage liberticide concerne d'abord l'individu «hors norme», c'est-à-dire celui qui dispose d'une compétence largement au-dessus du minimum requis, en créant chez lui la constance d'un conflit motivation/pratique. C'est le cas notamment en regard du rapport vitesse autorisée et vitesse intuitive ou tolérante générant, chez lui, un conflit permanent entre libre discernement et adoption d'un comportement normé. Ce conflit introduit une instabilité chronique dans la prise de décision ne permettant pas de définir clairement et définitivement une ligne de démarcation acceptable entre le rôle de citoyen-usager docile et celui de néo-délinquant affirmé. Cela perturbe ensuite l'équilibre collectif par l'addition de cas de néo-

délinquance du fait de citoyens-usagers influents ou actifs, en favorisant de manière *crescendo* les conditions de réactions catégorielles, puis d'une révolte sociale et/ou électorale puis éventuellement d'un désordre social.

**. Délinquance routière (virtuelle) - corollaire 5 : Un désordre latent pour demain et après-demain.**

Tant que l'individu n'a pas intégré mentalement la nécessité vitale ou logique pour lui d'un net changement en regard de sa propre compétence, expérience et/ou pratique, se réalise alors non pas un lissage correct et sage des comportements routiers par rapport au respect apparent de la loi mais, au contraire, un désordre intérieur des comportements uniquement contenu par la pression de la loi et de la règle. Que la pression se relâche et le désordre se répand encore plus mal et rapidement qu'avant ! Dans toute société moderne et éduquée, plus le curseur va ou repart, sans juste compensation, dans le sens de la restriction des droits et des libertés avec une augmentation des devoirs et des contraintes, plus les effets négatifs à attendre sont nombreux et importants, aujourd'hui, demain et/ou après-demain. Aussi l'erreur récurrente parmi les gouvernants et les représentants du système est-il de toujours vouloir croire à l'existence, tôt ou tard, d'une symétrie cognitive, intellectuelle, morale et/ou mentale au sein du plus grand nombre de citoyens-usagers entre la nécessité de la loi, ses bienfaits son acceptation de principe. La prescription de la loi pour tous ne vaut pas forcément acceptation de fait chez le citoyen-usager non demandeur !

**. Délinquance routière (virtuelle) - corollaire 6 : Tant que préexiste la virtualité de l'avis moral et/ou technologique préexiste la virtualité du délit.**

Elargir volontairement ou involontairement la sphère de la délinquance possible en déplaçant les repères de loi et/ou de la morale parasite également les fondements du système de valeurs habituellement pratiqué à l'unité de chacun. Pour le citoyen relevant de l'état d'esprit de la Motologie, *«Le délit est considéré comme virtuel dès lors qu'il ne repose sur aucun fait attentatoire objectif, réel, précis, prouvé et/ou mesuré à l'encontre de l'intégrité physique d'autrui et/ou de ses biens, ni sur aucune intention manifeste de le faire»*. Le seul constat technologique (radar) et/ou l'avis arbitraire et discrétionnaire d'un agent statique ou observateur des forces de l'ordre, même assermenté et même en regard des règles générales du code de la route, ne suffit pas à créer la preuve absolue et définitive d'un fait réellement attentatoire, sinon la seule évidence d'une transgression de la règle. Pour qu'il y ait fait attentatoire, il est nécessaire qu'il y ait de manière concrète ou par destination un élément destructeur et/ou une intention destructrice manifeste.

En matière de sécurité routière, c'est l'élargissement abusif de la conception de mise en danger de la vie d'autrui qui induit conséquemment la réduction de l'espace libertaire d'autrui, par conséquent le périmètre de néo-délinquance virtuelle. De ce fait, il devient parfaitement inique et anormal de considérer qu'une simple présomption, extrapolation ou interprétation morale du danger, le plus souvent influencée par la pensée dominante du moment, les consignes et/ou une approche aveugle, rigide et sans nuance de la règle, puisse servir à rendre une justice objective et impartiale. En Motologie, tout ce qui n'est pas différencié et prouvé n'est pas légitime, faisant que toute loi par nature indifférenciée, ne tenant pas compte de la réalité exacte comme de l'objectivité des facteurs de la situation, peut être considérée comme erronée dans son interprétation et son application. Dès lors, tant que préexiste la virtualité de l'avis moral et/ou technologique, préexiste la virtualité du délit.

**. Délinquance routière (virtuelle) - corollaire 7 : Clarté judiciaire ou dissonance judiciaire.**

En matière d'application de la loi il n'est pas du tout évident que les données complexes, objectives et en temps réel de la réalité de la situation recouvrent exactement le champ théorique de la loi (lettre et esprit). En matière d'appréciation de la délinquance routière (hors véritable délinquance et criminalité pénale), il existe donc une grande relativité et une large confusion dans l'appréciation des situations. Toute appréciation prend forcément racine dans l'esprit et la lettre de la loi, la prise en compte plus ou moins objective de la complexité des données précises de la situation en temps réel et/ou dans l'interprétation administrative, technologique et/ou empirique des uns et des autres. Entre esprit et lettre de la loi, réalité objective, interprétation des uns et des autres de la réalité vécue, il existe ainsi une superposition de 4 couches de jugement. La parfaite homogénéité entre ses 4 couches profite à la plénitude d'une justice sereine et éminemment respectable. Le moindre parasitage entre elles produit, au contraire, une dissonance judiciaire préjudiciable à l'image même de la justice, de ses représentants et naturellement de l'individu concerné. De ce fait en Motologie, sans un minimum de corrélation exacte entre l'esprit et la lettre de la règle et les données attentatoires objectives de la situation, il n'existe

qu'une « administration du droit » à juger la délinquance routière restant orpheline d'équité et d'écoute dans la différenciation légitime de chaque cas.

#### **. Délinquance routière (véritable) - corollaire 8 : Sorte de Milieu routier comme il existe un Milieu de malfrats.**

En Motologie, la véritable délinquance routière résulte de la mentalité de l'individu, d'une intention délibérée de sa part ainsi que d'une décision volontariste de passage à l'acte, dont la nature ou la conséquence produit la réalité objective d'un préjudice nuisible et/ou attentatoire à l'encontre d'autrui et/ou de ses biens. La problématique de la véritable délinquance routière est donc principalement située à la source même de l'esprit de l'usager de la route, dans le cadre récurrent de ses déviations agressives et/ou psychologiques associées à une inadéquation objectivement dangereuse de ses actes et/ou de son comportement. De ce fait, il est possible de constater que le fond de la délinquance routière résulte davantage d'un défaut accompli de maîtrise globale dans la pratique routière que de l'application d'une maîtrise globale correcte, assurée ou optimale dans un cadre d'action tolérant ou intuitif. En ce sens, hors exception et volonté délibérée de nuire, la délinquance reste corrélative d'un faible niveau de qualité, de compétence et de maîtrise globale chez l'individu concerné. En Motologie, pour qu'il y ait une véritable délinquance routière, il faut nécessairement la consistance objective d'un délit routier caractérisé par sa dangerosité ou par sa nuisance effective, associé à un ou plusieurs couples à risque réhibitoire(s) (et pas seulement la référence au seul facteur vitesse) dans le cadre d'une intention délibérée de nuire et/ou de mettre en danger matériellement ou physiquement la vie d'autrui ou de ses biens. A cette seule condition, il y a alors droit et légitimité à évoquer une action judiciaire en matière de délit consommé. En dissociant les effets induits ou virtuels de la cause du fait et/ou la cause du fait de la source humaine pouvant l'animer, il y a là un formidable risque de confusion des genres en matière de délinquance réelle et virtuelle.

#### **. Délinquance routière (véritable) - corollaire 9 : Déviance égale délinquance : un nouveau concept d'ennemi intérieur.**

Dans l'absolu tout usager de la route peut être assujéti, un jour ou l'autre, à une possible contravention, amende, sanction judiciaire et retraits de points selon la configuration particulière du contexte routier et/ou la présence tolérante ou non des forces de l'ordre. De ce fait chacun peut être perçu ou identifié comme un délinquant de la route alors qu'en définitive, la véritable délinquance reste marginale. Il ne faut donc pas confondre la véritable délinquance routière de la déviance comportementale, ou de l'erreur ponctuelle, notamment dans le cadre d'une chauffardise légère et/ou sous l'effet de couple(s) à risque non réhibitoire(s). La véritable délinquance ne concerne que quelques pour cents ou pour mille de la population des usagers de la route, c'est-à-dire une frange extrême de marginalité. En général, la véritable délinquance routière est récidiviste voire surtout multirécidiviste. Aussi pour éviter tout amalgame dangereux dans l'opinion publique entre déviance et délinquance, la véritable délinquance routière ne doit-elle concerner que les comportements « durs » et récidivistes ayant l'intention clairement volontariste de nuire et d'attenter à l'intégrité de la vie humaine et/ou des biens. La notion de délinquance réelle doit reposer sur la preuve objective du fait délictueux (et non sur le seul manquement à la norme et à la règle) en incluant obligatoirement l'intention évidente de nuire avec présence indéniable de couple(s) à risque créant des conditions accidentogènes évidentes ou fortement probables. En cela, la véritable délinquance routière ne concerne nullement la déviance comportementale et encore moins l'hypothèse ou la conditionnalité du fait délictueux et de son intention en faisant notamment référence à une conséquence possible ou virtuelle. Sans cette condition liminaire d'objectivité, tout peut s'interpréter par le sophisme, la morale dominante et l'idéologie dans le politiquement correct du moment, en galvaudant ainsi les vraies valeurs de justice et de respect démocratique dû au citoyen-usager. Il ne s'agit plus alors de sanctionner légitimement l'individu délinquant mais de conditionner arbitrairement l'individu déviant par la crainte et la peur du gendarme via l'application médiatisée de mesures exemplaires. Cette forme de crise d'autorité au sein des institutions du système apparaît être un véritable non sens faisant que lorsque l'Etat accepte, favorise et entretient cet amalgame, il devient à la fois coupable et responsable de la propagation d'une forme d'idéologie de la pratique routière à la fois perverse, ringarde, bête et humiliante pour le citoyen. Il propage, à rebours, la docilité du citoyen contre l'approche adulte de l'usager, la régression des comportements contre l'affirmation qualitative de la condition humaine.



**. Délinquance routière (véritable) - corollaire 10 :** Summum de l'engeance humaine pire que le meurtre, le terrorisme ou le viol et qui mérite emprisonnement et flagellation sur la place publique.

En résumé, le vrai délit routier induisant une véritable délinquance doit associer conjointement 3 éléments distincts :

1. Une conduite objectivement dangereuse sous l'emprise d'au minimum un couple à risque rédhibitoire (vitesse lambda + quelque chose) en regard des règles usuelles et/ou tolérées du code de la route ;
2. Un fait réel d'accidentalité et/ou objectivement accidentogène *in situ* et non son hypothèse, sa virtualité ou sa probabilité ;
3. Une intention délibérée de nuire à l'intégrité physique d'autrui, à ses intérêts et/ou à ses biens, ou manifestation contre le bien et l'ordre public.

En terme d'objectivité judiciaire, la seule conduite «hors norme», sans l'association d'une intention et/ou d'un fait réel, objectif, attentatoire et/ou pouvant entraîner des conséquences inéluctables, ne peut aucunement s'examiner comme un délit routier et encore moins comme de la délinquance routière. La conduite ou le pilotage «hors norme» correspond au pire à :

- . Un comportement inadapté en démaîtrise ;
- . Une transgression volontaire des règles usuelles au profit d'une décision *in situ* jugée nécessaire dans le temps réel de la configuration routière ;
- . Une déviance ponctuelle sous l'effet d'un couple à risque ponctuel non rédhibitoire ;
- . Une pratique courante volontariste et légitime d'exercice d'une maîtrise globale opérationnelle et/ou d'une compétence assurée dans une attitude de parfaite lucidité, de discernement et de contrôle de la situation.

Il est juste et équitable que la conduite ou le pilotage «hors norme» ne nécessite qu'une sanction mineure et/ou de principe, voire d'une large tolérance, eu égard à la qualité de pratique du citoyen-usager concerné. Tout mélanger en matière de délit routier et/ou vouloir rendre rectiligne les comportements sous prétexte d'égalité indifférenciée en sanctionnant, jugeant et condamnant sous l'aune d'un même fait des individus aux motivations, aux qualités et aux compétences différentes relève directement de l'outrage à citoyen, voire de l'imbécillité manifeste.

**. Démaîtrise : Rouler à côté de ses bottes de moto.**

Etat d'altération de la vigilance plus ou moins important, momentanée et/ou permanente caractérisé par une perte de contrôle de la situation, un parasitage dans la perception des événements, un décalage important dans la réaction, un manque de discernement dans la prise de décision, un raté dans le synchronisme dans les gestes et réflexes et/ou un défaut de maîtrise dans la pratique technique et usuelle de son engin par rapport au niveau de maîtrise globale souhaitable à l'instant t. La démaîtrise concerne directement l'individu non compétent, l'individu en phase d'apprentissage et l'utilisateur sous l'emprise d'un ou de plusieurs couples à risque. La démaîtrise se réalise en fonction des principales causes initiales suivantes :

- . Faible mobilisation de telle compétence et/ou facteur(s)-clé(s) (vigilance, anticipation...)
- . Baisse de tonus, fatigue ;
- . Présence gênante et parasitante de douleurs, envies naturelles... ;
- . Confusion dans la décision par perte momentanée de discernement, lucidité ;
- . Baisse significative du (rme) ;
- . Présence dominante d'un ou de plusieurs couples à risque ;
- . Perte de réflexes et d'automatismes due à une non pratique.

**. Démaîtrise - corollaire 1 : Un état qui favorise l'émergence de conditions accidentogènes.**

En Motologie, la démaîtrise s'applique obligatoirement par rapport à une vitesse lambda. Dans la plupart des situations de pratique routière, c'est principalement l'état de démaîtrise qui favorise l'émergence de conditions accidentogènes. Il existe ainsi 4 principaux états de démaîtrise :

**. La démaîtrise fugace ou ponctuelle :** le sujet perd partie ou totalité du contrôle de la situation malgré sa maîtrise existante sous la pression d'une émotion, de la déstabilisation liée à une situation imprévue et/ou de la baisse de son (*rme*).

- . **La démaîtrise occasionnelle** : le sujet perd le contrôle d'une partie ou totalité de sa maîtrise existante sous l'effet dominant d'un couple à risque (ex. : alcoolémie occasionnelle).
- . **La démaîtrise occasionnelle récurrente** : le sujet perd régulièrement le contrôle d'une partie ou totalité de sa maîtrise existante dans des conditions similaires, par la présence dominante d'un couple à risque ou d'une association de couples à risque (ex. : alcoolémie régulière).
- . **La démaîtrise permanente** : le sujet ne dispose pas de la compétence nécessaire par rapport à la vitesse engagée et/ou à la pratique de son engin et se place en permanence sous la domination omniprésente d'un ou de plusieurs couples à risque produisant la constance d'une occurrence du risque.

. **Démaîtrise - corollaire 2** : Non pas le quart d'heure du motard mais le «temps de retard» du motard.

Toute démaîtrise induit un «temps de retard» plus ou moins sensible produisant une échelle d'occurrence du risque selon 5 degrés motologiques négatifs. Tout temps de retard interagit directement sur la déqualification momentanée du pilotage ou de la conduite :

. **Degré M-1 : Faible temps de retard dans le pilotage/conduite** :

L'impact sur l'état de démaîtrise est léger et n'affecte pas vraiment le discernement, la qualité des manœuvres et le synchronisme des gestes dans la vitesse lambda pratiquée, sauf à prendre quelques micro décisions légèrement sur ou sous-dimensionnées par rapport au traitement habituel de la situation. Les automatismes naturels de pilotage ou de conduite assurent pleinement leur office.

. **Degré M-2 : Effet sensible sur le pilotage/conduite** :

L'impact sur l'état de démaîtrise commence à perturber le discernement, à modifier le rythme des réflexes, à créer un temps de réponse retardé, à altérer la pertinence d'analyse de la situation, ainsi qu'à favoriser une prise inopportune de micro décisions dans la vitesse lambda pratiquée, sans toutefois altérer le principal des automatismes naturels de pilotage ou de conduite.

. **Degré M-3 : Perturbation du pilotage/conduite** :

L'impact sur l'état de démaîtrise altère directement la qualité, la fluidité, la propreté et l'enroulement même du pilotage ou de la conduite par des à-coups inhabituels, des changements significatifs de rythme et de vitesse, des micro décisions objectivement décalées et/ou risquées parasitant globalement les automatismes naturels de pilotage ou de conduite.

. **Degré M-4 : Irresponsabilité du pilotage/conduite** :

L'impact sur l'état de démaîtrise génère de véritables dysfonctionnements dans le pilotage ou la conduite, d'autant plus qu'une tendance destructurante court-circuite la plupart des automatismes habituels de contrôle de la situation, mettant ainsi le sujet en position objective de perte de contrôle vis-à-vis de la vitesse de son engin, voire de l'engin lui-même, entraînant ainsi une possibilité de risque à la moindre situation imprévue, contraire ou hostile.

. **Degré M-5 : Dangerosité du pilotage/conduite** :

L'impact sur l'état de démaîtrise produit une telle probabilité de risque à tout moment, que le sujet devient carrément dangereux et doit arrêter immédiatement son pilotage ou sa conduite.

. **«Dénormalisation» (du comportement) : Entre liberté et stricte normalisation.**

Notion de Motologie qui définit «tout comportement qui, dans l'action ou l'engagement, sort de la norme après s'y être conformé en fonction de la nécessité immédiate et/ou de la réalité de la situation». La «dénormalisation» est une sortie ponctuelle de la norme, de la règle ou de la loi de manière volontaire ou involontaire. Elle est considérée comme légitime lorsqu'elle repose sur le discernement de l'utilisateur dans sa capacité à apprécier par lui-même la faisabilité, la non dangerosité et l'avantage immédiat à en retirer. Elle est considérée comme illégitime lorsqu'elle produit du danger objectif pour soi comme pour autrui. La pratique de la «dénormalisation» correspond à une phase intermédiaire entre liberté totale de faire et de s'exprimer et comportement soumis et discipliné face à une normalisation coercitive (loi, règle, code...) bridant peu ou prou les possibles dans l'action et la décision. Dans un système fortement encadré et/ou maillé en matière législative, la «dénormalisation» apporte de la respiration, de l'oxygène à la pratique strictement encadrée et/ou stéréotypée. Dans la pratique routière, elle est fortement recommandée en matière de différenciation légitime et équitable des comportements entre usagers non compétents et usagers compétents. Elle s'impose même en contre-mesure citoyenne face au risque d'écrasement et de médiocrité des pratiques collectives et/ou dans le cadre d'un lissage vers le bas de la pratique individuelle. Par principe d'hygiène démocratique et de respect citoyen, la dénormalisation est recommandée en tout domaine de vie collective, dès lors que le signal du trop-plein est objectivement manifeste. Le refus dogmatique de toute forme de dénormalisation fondée reflète, qu'on

le veuille ou non, la ringardise du discours de l'autorité en place et/ou l'aspect rétrograde du raisonnement tenu, certainement peu éclairé et/ou trop asservi à la loi et au système.

**. Déshabitude : Lavage de cerveau par les oreilles de celui qui est obligé d'écouter.**

Notion de Motologie définissant une «*volonté ciblée en provenance d'une organisation, d'une institution ou de l'individu lui-même, en vue de réduire et/ou d'éliminer certaines tendances comportementales et/ou attitude jugées non adéquates, non correctes et/ou dangereuses pour l'individu, autrui et/ou pour l'organisation en place*». Chez l'individu, la déshabitude passe par une forte volonté de changement d'attitude et/ou de comportement par le biais d'une prise de conscience, d'une menace et/ou d'un objectif prioritaire à atteindre. En provenance d'une organisation ou d'une institution, la déshabitude peut s'appliquer par l'obligation légale et/ou normative d'adopter certains comportements en rupture des précédents. Elle se manifeste alors, le plus souvent, par une pression morale, financière mentale et/ou physique destinée à courber, infléchir, influencer, orienter, casser, désavouer, sanctionner et/ou déstructurer la conduite jugée négative et/ou inadéquate du sujet à la base même de ses actuels fondements rationnels et/ou imaginaires. Dans ces conditions, la déshabitude organisée et massive en direction du citoyen-usager est cousine du conditionnement des esprits, du formatage et du matricage des esprits. Lorsque la déshabitude n'apporte pas vraiment de réponse qualitative, naturelle, évidente, fiable et/ou n'est pas psychologiquement intégrée par l'individu, elle produit un déracinement psychique porteur de conséquences négatives à terme.

**. Différenciation (pratique routière) : 3 options de vitesse selon le niveau de maîtrise globale de l'usager.**

Tout droit à la différence se mérite. En matière de pratique routière, la différenciation considère que passé un certain seuil de compétence technique et de maîtrise globale dans l'autonomie, le discernement et l'expérience, chaque citoyen-usager reste fondamentalement différent d'autrui dans la manière de piloter, de conduire, de se comporter et de prendre des décisions. Ainsi par exemple, de l'usage du principe de différenciation dans le cadre du Codex de la maîtrise routière, ressortent automatiquement 3 grandes typologies de citoyens-usagers de la route :

- . Les citoyens-usagers novices (débutants, cadets, apprentis...)
- . Les citoyens-usagers confirmés (grande masse «médiane» des pratiquants de la route)
- . Les citoyens-usagers compétents (pilotes à niveau élevé de maîtrise globale).

Alors qu'il semble évident à tous que doivent préexister certaines différences (notamment dans l'usage de la vitesse) entre l'usager novice et l'usager confirmé, il est symétriquement évident que doivent préexister certaines différences entre l'usager confirmé et l'usager compétent. Dans le champ d'application que représente la pratique routière, le principe de différenciation permet d'allouer des astreintes aux uns et des latitudes supplémentaires aux autres en fonction de leur niveau de maîtrise globale. Il ne s'agit pas là d'une différenciation à l'unité d'individu, mais à l'unité de compétence disponible ou de niveau atteint dans la maîtrise globale.

3 niveaux basiques semblent être vraiment un minimum en la matière impliquant la référence possible, comme par défaut, aux options suivantes dans la cadre de la pratique de la vitesse sur route ouverte :

- . Usager novice : Vitesse légale
- . Usager confirmé : Vitesse légale et/ou permise
- . Usager compétent : Vitesse légale, permise et/ou tolérante

**. Différentiel de compétences : Ecart de savoir-faire entre individus disposant du même jouet.**

Vouloir imposer une homogénéité de comportement normé à l'ensemble hétéroclite des usagers de la route est aussi pertinent que de vouloir former à partir d'un seul et même enseignement des individus foncièrement différents aux attentes, capacités et aux qualités intellectuelles, motivationnelles, créatives ou manuelles, bien distinctes. Seules certaines disciplines (militaires, religieuses, éducation primaire...) le permettent, sachant que même dans ces institutions préexistent une forte hiérarchie entre les individus et de nombreuses ambitions personnelles. Aussi est-il vraiment pertinent de vouloir appliquer à tous et de manière égalitaire dans le domaine de la pratique routière, les mêmes problématiques à résoudre qu'ils soient derniers, moyens ou premiers de la classe ? Est-il cohérent dans une société dite évoluée de maintenir artificiellement par la normalisation sécuritaire, le gommage et l'effacement des niveaux réels de compétence, sachant qu'il peut exister entre usagers de la route un écart de maîtrise aussi grand qu'entre les élèves d'une école d'ingénieurs et ceux d'une classe de CM2 ?

**. Différentiel de compétences - corollaire 1 : Tout tracé d'une ligne médiane en raison du principe d'égalité ne peut que rendre insatisfaits les meilleurs et avantager les plus faibles.**

Il est évident que tous les individus ne sont pas capables des mêmes performances manuelles, physiques, intellectuelles, professionnelles, artistiques, culturelles ou sportives. Le traitement égalitaire fondé sur une attitude médiane obligeant à respecter des normes communes de conduite ne peut que rendre insatisfaits les meilleurs et avantager les plus faibles. Le tracé d'une telle ligne linéaire tend à stigmatiser encore davantage les conditions d'injustice, dès lors que l'individu progresse constamment dans sa qualification d'homme et de citoyen-usager (formation, niveau d'étude, investissements...). Dans un cadre sociétal moderne où la marge supérieure des individus affirmés, compétents et adultes grandit régulièrement face à une marge inférieure relativement stable, et nonobstant la présence d'une masse moyenne relativement normée, le déséquilibre ne peut que s'accroître et créer les conditions d'une frustration permanente pour les premiers. En ce sens, le principe d'égalité est juste lorsque tout le monde vit, agit, pense, s'exprime, travaille selon un niveau relativement identique. Il reste également acceptable dans le cadre d'un projet commun apportant au final une récompense collective équitablement partagée. A l'inverse, le recours à la notion d'égalité devient parfaitement injuste lorsqu'il existe un véritable différentiel de compétence ou de niveau entre individus exerçant dans un même domaine d'activité. Dans ce cas, le différentiel de compétences s'oppose fondamentalement au traitement égalitaire des individus.

**. Différentiel de compétences - corollaire 2 : Le citoyen-usager est lucide et/ou compétent, ou il n'est pas ou peu.**

De la même manière vouloir opposer, à la source de l'action, la compétence humaine et la responsabilité citoyenne est un parfait non sens, comme il en fut un temps d'imposer le «*coitus interruptus*» comme seule manière de réguler les pulsions sexuelles (besoins humains) en vue d'éviter les naissances, de mettre enceinte sa partenaire et/ou de devoir ensuite se marier par obligation de famille (rôle tenu dans la société). Depuis cette méthode empirique, bien d'autres moyens contraceptifs ont été trouvés associant harmonieusement le rôle humain et celui de rôle citoyen. Aussi quand allons-nous considérer que tout individu lucide et compétent sait en permanence, dans le temps réel de son engagement, agir comme il doit agir et faire ce qu'il doit faire, sans que le système soit obligé de le rappeler à l'ordre à la moindre déviance ? Vouloir dissocier la compétence humaine de la compétence citoyenne, c'est considérer qu'il existe des hauts et des bas dans le discernement selon que l'on raisonne pour soi ou en fonction des autres. En Motologie, il est clair que soit l'individu est lucide, soit il ne l'est pas ; soit il est compétent, soit il ne l'est pas et ainsi pour tout. Les conditions humaine et citoyenne doivent donc rester indissociables et non partageables au gré des événements, au risque alors de pervertir le jugement humain et de lui faire commettre tous les excès habituels du raisonnement et du discours dominant. Les grands dilemmes de société n'ont jamais de solution unique et péremptoire. Pourquoi en serait-il autrement dans la pratique personnalisée sur route, alors que justement l'individu exprime là, dans l'acquisition de son engin et dans sa maîtrise appliquée, une large fraction de sa différence ?

**. Discernement (avoir du) : Manifester une vision globale, juste et nuancée.**

Cette faculté de juger, de distinguer et d'apprécier avec justesse la réalité présente, mais aussi le passé voire l'avenir, est directement reliée à un état significatif de conscience permettant d'avoir une vision globale et nuancée de la portée des phénomènes. Le discernement permet de relativiser les données spécifiques et objectives d'une situation donnée afin de les inscrire, de manière discriminée, dans le cadre d'un environnement plus large, complexe et étoffé. Le discernement repose par conséquent sur l'art et la sagesse de la différence en toute chose, en s'appliquant à être le parfait contraire de l'empirisme et de la généralisation. Il est de ce fait supérieur au simple bon sens «paysan» en ajoutant une profondeur, une lucidité et une perspective élargie du phénomène en question par la capacité cognitive et intellectuelle à pouvoir l'intégrer dans d'autres cadres, interactions, dynamiques et/ou nécessités directes et indirectes, visibles et moins visibles. En d'autres termes, avoir du discernement, c'est interdire de généraliser et de mettre tout le monde dans le même sac. C'est s'interdire de ne considérer que la surface apparente des choses et/ou ne retenir que ce qui est dit sans tenir compte du non dit. C'est s'interdire de rendre monolithique ou unilatérale telle vision des faits ou du monde en considérant d'emblée son propre raisonnement ou jugement comme le seul vrai et acceptable entre tous, sans prendre en considération d'autres champs du possible et/ou d'autres légitimes objections.

**. Discernement (avoir du) - corollaire 1 : L'intelligence ne suffit pas, pas plus que la seule compétence technique.**

La constance du discernement relève le plus souvent d'une qualité d'homme et de femme d'expérience, adulte, affirmé(e), voire épanoui(e). Il n'y a pas d'*a priori* dans le discernement, pas plus que de diktat à imposer ses vues ou encore de manifestation d'autorité à les imposer ainsi. L'intelligence, l'âge, le statut, le titre, pas plus que l'expertise et la compétence technique ne sont, à eux seuls, synonymes de discernement. Il faut d'autres qualités comme l'objectivité, l'impartialité et la tolérance, ainsi qu'une intégrité morale et une honnêteté intellectuelle formant ensemble une certaine hauteur de vue, pour montrer de la constance dans le discernement. De ce fait, le discernement s'oppose à toute forme d'intégrisme moral, religieux, juridique et/ou idéologique comme à toute forme d'intolérance dans le jugement, de psychorigidité dans le raisonnement, de recours constant à la normalisation et/ou de valorisation hiérarchique ou statutaire, lorsque celles-ci sont appliquées de manière identique et indifférenciée aux faits, aux individus et aux situations.

**. Discernement (avoir du) - corollaire 2 : Capacité à savoir par soi-même où se trouve le bien et le mal.**

Chez le citoyen-usager, le discernement dans la pratique routière se traduit par la capacité à savoir décider par soi-même, de manière juste et efficace, quand, où, comment, pourquoi, vers qui ou vers quoi agir, en fonction des données immédiates ou prévisibles de la situation. En matière de pratique et d'action, lorsque l'amont de la décision se révèle serein et juste pour le bien de soi et des autres présents, le déroulé de l'engagement dans la prise de risque est alors considéré comme respectable et viable, quels que soient les aspects légitimes, légaux ou non des modalités de l'action menée. A ce stade, l'usager qui dispose de discernement démontre forcément un comportement adulte se caractérisant par un fort degré d'affirmation de soi, d'autodiscipline, de capacité à pouvoir agir de manière autonome, à savoir décider par soi-même, comme à rendre conditionnelle son attitude vis-à-vis de la règle et de la norme imposées de manière indifférenciée par le code de la route.

**. Discernement (manque de) - corollaire 3 : Ne pas savoir apprécier un cru millésimé.**

Suivre inconditionnellement la règle et la norme, ne pas prendre objectivement en considération la différence inhérente à chaque individu, à chaque cas et/ou manquer d'esprit critique face à la spécificité de chaque situation, démontre à l'évidence un manque de discernement. De la même manière, invoquer volontairement, ou par insuffisance intellectuelle, la référence aveugle à l'égalité de traitement pour tous, au respect inconditionnel et obligatoire à la loi commune, ou encore abuser de formules toutes faites supposant d'accepter sans broncher l'ordre imposé, républicain ou autre, c'est presque toujours le manque de discernement qui conduit à l'injustice, à la manipulation des masses, à l'abus d'autorité et de pouvoir et/ou à des conditions objectives de risque ou d'entropie. Chez l'individu lambda comme parmi les leaders d'opinion, le manque de discernement se caractérise par la présence de certains défauts chroniques de personnalité et/ou la manifestation de limites intellectuelles et psychologiques, dont les plus courants sont :

- . Défaut de vision globale sur le sujet considéré ;
- . Défaut de lucidité et de bon sens sur les évidences ;
- . Attitude et comportement majoritairement suiveurs, soumis, passifs ;
- . Fort empirisme et subjectivité naturelle ;
- . Esprit concurrentiel et/ou de rapport du fort au faible ou dominant/dominé ;
- . Manque d'expérience significative, de culture, de savoir, de connaissances pertinentes ;
- . Forme d'intelligence entraînant des raisonnements et des jugements péremptaires manquant de relativité et de hauteur de vue ;
- . Prise de position dogmatique, intolérante, directive relevant de statuts hiérarchiques et/ou de rôles assis sur l'autorité et le pouvoir de coercition sur autrui ;
- . Utilisation sans modération de raisonnements spécieux, communs, standardisés, stéréotypés dans le cadre d'un formatage initial des esprits.

**. Discernement (manque de) - corollaire 4 : Personne n'est à l'abri et surtout pas les représentants patentés du système.**

Dans la pratique routière, le manque de discernement caractérise principalement le donneur de leçon, le bavard, la «grande gueule», le barbare, le viking, le mauvais conducteur manquant de compétence

et de savoir-vivre routier. Tous les actes graves de chauffardise comme la présence réhébitorie de couples à risque démontrent, à l'évidence, un manque de discernement ponctuel ou constant. De la même manière, toutes les décisions unilatérales en provenance des forces de l'ordre comme des autorités politiques ou administratives, nonobstant leur caractère légal, démontrent un parfait manque de discernement en appliquant de manière indifférenciée des ordres de traque, de sanction, de culpabilisation et/ou de peur du gendarme. Personne n'est à l'abri du manque de discernement et surtout pas les représentants patentés du système, pas plus que les officiels d'organismes et d'associations ou encore les journalistes et animateurs de radio, TV et de presse spécialisée. C'est même peut-être là que les regroupements sont les plus sévères.

**. Discours (sécuritaire) : Passer pour la 50<sup>e</sup> fois un 78 tours usé sur un vieux pick-up grésillant.**

Lorsque l'organisation en place (Etat, gouvernement, institution, média, association, entreprise...) tient un discours sécuritaire récurrent, cela signifie qu'elle n'a pas su trouver ou proposer en amont de solutions vraiment efficaces, pertinentes et/ou consensuelles face à la problématique posée. Il s'agit alors pour elle d'imposer un nouveau référentiel d'attitude et de comportement relativement fermé, destiné à maintenir ou imposer par l'autorité et la contrainte unilatérale, le retour à un ordre apparent. Le traitement de surface de la problématique posée s'effectue alors aux dépens d'un traitement en profondeur faisant qu'il est à craindre le retour, à terme, des mêmes causes induisant les mêmes effets. S'il est clair dans nos sociétés modernes que le discours remplace de plus en plus l'action sous l'effet d'un défaut de culture du risque, alors il ne faut pas s'étonner que la réponse la plus couramment utilisée soit celle du réflexe sécuritaire face à l'imprévu, l'inconnu, le danger, le risque et/ou l'engagement dans le passage à l'acte. Lorsque l'obsession sécuritaire se transforme en discours sécuritaire permanent, alors se développe le symptôme collectif d'une déficience d'affirmation de soi, d'un manque de volonté dans la prise de risque, d'une baisse de motivation à entreprendre et/ou d'un défaut de vision globale, soit tout le contraire de l'individu mature, courageux, audacieux, abouti et entreprenant.

**. Discours (sécuritaire) - corollaire 1 : Privilégier l'action virtuelle à l'action engagée.**

Tant que l'action réelle est remplacée par l'action virtuelle, tant que l'idée remplace l'engagement réel et concret, le discours s'anime automatiquement de certitudes et de sophismes à «tangenter» la réalité des faits et des sens par l'idée de réalité. La distorsion qui en résulte produit une pseudo-conscience des risques en exagérant l'emprise et la nécessité des mesures sécuritaires dans le quotidien de chacun. Le discours sécuritaire devient alors une arme de masse, via les techniques de communication politique, pour contrôler le collectif et les individualités en freinant l'engagement dans le passage à l'acte. Il consacre ainsi la pression du système (maillage législatif) sur l'affirmation du citoyen (envies débridées, désirs d'indépendance...). Plus le discours sécuritaire est présent, plus il tend à freiner l'initiative individuelle et à réduire le champ des possibles, en favorisant parallèlement le principe de l'action virtuelle. Par action virtuelle il faut entendre la référence imaginaire, par raisonnement intellectuel ou projection empirique, à toute forme de conséquence, de projet, promesse, idée, perspective, rapport à l'action des autres, participation personnelle marginale et/ou avec «parapluie», référence appuyée aux modèles existants, soumission aux règles, modèles et pratiques validées par le système, utilisation de la métaphore des connaissances, du savoir, du glorieux passé, etc.

**. Discours (sécuritaire) - corollaire 2 : Le discours ne reste qu'un discours.**

Quelle que soit la polarité (positive ou négative) résultant du discours sécuritaire récurrent, le discours ne reste qu'un discours et un discours qu'une manifestation verbale, orale ou écrite représentative d'une idéologie ou d'un état des mentalités à un moment donné. Il s'oppose par conséquent à l'action réelle vécue par soi-même par le jeu de substitution de la parole à l'acte. En magnifiant le verbe, le discours devient l'arme préférée des peu actifs, des soumis, des passifs et naturellement des agents et manipulateurs du système se disant satisfaits d'une telle représentation artificielle de l'action. Ainsi justifier intellectuellement et psychologiquement la non action par l'énergie du discours et la technicité de la communication revient, pour son auteur, à remplacer toute forme d'action physique, de décision et d'engagement personnel dans le passage à l'acte par la valorisation artificielle du signifiant des mots. C'est le même principe qu'en Bourse des valeurs, lorsqu'après l'envolée immodérée des cours succède la dépression, la chute des espérances et le désappointement collectif. La référence illusoire aux mots se transforme presque toujours en échec individuel par l'incapacité concrète à savoir agir de manière compétente, avertie et opérationnelle tout simplement par défaut d'expérience utile. Il est donc évident à l'échelle individuelle, collective et sociétale, que ce penchant généralisé à la substitution intellectuelle

et imaginaire en faveur du discours contre la réalité effective de l'action engagée fait perdre peu à peu le courage d'entreprendre, ainsi que la motivation à prendre des risques. Ce penchant justifie également les boucles de rationalité à la logique apparente et sophistiquée, ainsi que les «petites» actions confortant la primauté des habitudes dans le cadre d'une organisation et/ou d'un système à l'influence «omnidominante».

**. Droit naturel (à la vitesse) : Un rapport direct entre vitesse et primauté de certains besoins humains.**

Si l'on considère que l'individu détient un droit inextinguible à réaliser ses besoins vitaux du seul fait de sa nature humaine, alors le droit à la vitesse est un droit naturel légitime comme moyen de réalisation et de satisfaction de certains besoins humains. Chez tout mammifère, comme ailleurs, aller vite et utiliser la vitesse disponible est assimilable à un instinct ou pour le moins à un réflexe. Ainsi l'usage de la vitesse chez l'animal lui permet de se débarrasser du prédateur, d'attraper une proie afin de se nourrir, de fuir devant le danger, d'arriver le premier, de démontrer sa supériorité ou sa dominance dans le combat, de contrôler une situation, de parcourir des distances dans le temps le plus court, etc. Soit autant de tendances comportementales évidentes chez l'animal du fait de la sélection naturelle que l'on retrouve également chez l'homme actif par l'inné, l'acquis et la nécessité de maîtriser sa survie. Il existe donc un rapport direct entre vitesse et plusieurs besoins humains, dont notamment le :

- . Besoin de se nourrir ;
- . Besoin d'activité ;
- . Besoin d'exploration ;
- . Besoin de concurrence ;
- . Besoin de sécurité ;
- . Besoin d'affiliation ;
- . Besoin de prestige ou de considération ;
- . Besoin de succès ;
- . Besoin d'autonomie ;
- . Besoin captatif ;
- . Besoin d'accomplissement.

**. Droit naturel (à la vitesse) - corollaire 1 : Amendement nécessaire à la Constitution des Droits de l'Homme.**

Sauf à vouloir agir contre le principe de sélection naturelle, la vitesse est enracinée dans la nature animale et humaine en ne demandant qu'à se libérer naturellement en présence de moyens disponibles : marche à pied, course, natation, glisse, pratique du cheval, vol libre, chute, engins motorisés, etc. Dans l'ère moderne, l'informatique, la télécommunication, la technologie, la technique et la mécanique ont accentué et démultiplié la réalisation de cet instinct en de multiples domaines et activités considérés comme essentiels au progrès, aux loisirs, comme à la survie des organisations placées dans l'épreuve du risque, de la concurrence ou de la compétition. Qu'elle soit faible, médiane ou rapide, la vitesse est foncièrement adaptative en fonction de l'apprentissage et surtout des capacités du cerveau et du corps humain. A ce jour, les limites naturelles absolues de la vitesse aux stades cérébrale, anatomique et biomécanique n'ont pas encore été atteintes chez l'homme, sauf au travers des process, des motorisations et des vecteurs propulseurs. Il est d'ailleurs acquis que la maîtrise de la vitesse participe à l'évolution biologique et psychologique par sa capacité à accélérer les processus de développement et de maturation de certaines fonctions organiques et facultés humaines. Par exemple chez l'humain, la capacité à maîtriser la vitesse sous la contrainte de décisions à prendre en temps réel favorise directement l'éveil de la personnalité et l'affirmation de soi en distinguant rapidement les caractères d'offensivité, de dynamisme, d'activisme comme d'efficacité dans le traitement rapide des problématiques. La vitesse s'oppose donc à toute forme de procédure aveugle et indifférenciée en s'adaptant, par essence, au cas de chacun, que l'un ressorte d'un faible «besoin» de vitesse ou que l'autre s'anime d'un fort «besoin» de vitesse. C'est également cela le droit naturel à la vitesse en acceptant la variabilité du cas de chacun, comme en matière de demande spécifique pour chaque besoin humain.

**. Droit naturel (à la vitesse) - corollaire 2 : Un droit légitime associé au Codex de la maîtrise routière.**

En Motologie, la vitesse est un droit naturel légitime associé à l'affirmation de la condition humaine, alors que la restriction de vitesse est une obligation légale imposée par le système au collectif. Aussi par principe, chaque usager de la route, et donc le motard, a-t-il théoriquement le légitime droit naturel de pouvoir choisir librement sa vitesse intuitive en fonction de ses propres rythmes naturels et de son niveau réel de maîtrise globale. Ces deux préalables sont essentiels pour permettre une avancée réelle dans le pilotage et la conduite routière afin de réduire l'accidentalité mortelle. Celui ou celle qui ne se sent à l'aise que dans le cadre d'une vitesse réduite ou imposée, celui ou celle qui veut rouler calmement et à son rythme ou celui ou celle qui souhaite pousser, sous réserve de maîtrise, sa vitesse sur route ouverte, peut opter délibérément pour l'une ou l'autre de ces possibilités. La légitimité de la vitesse s'inscrit obligatoirement dans le cadre du Codex de la maîtrise routière supposant préalablement la combinaison de plusieurs conditions chez le citoyen-usager de la route :

- . Une compétence nécessaire en terme de maîtrise globale ;
- . Un discernement dans le contrôle de la situation ;
- . Un (rme) suffisant à optimal ;
- . Une autodiscipline permanente ;
- . Un savoir-vivre routier ;
- . Le respect des recommandations et des réglementations notamment en ville et dans les contextes à risque.

#### **. Economie routière : Calculs comptables de chiffres manipulés.**

Le gain économique apparent résultant de la baisse de l'accidentalité (blessés légers, blessés graves, mort) est réel dans les postes suivants :

- . Frais directs des services de secours ;
- . Soins médicaux, hospitalisation, appareillages ;
- . Frais d'obsèques ;
- . Dommages aux véhicules (réparations à rembourser) ;
- . Dommages aux biens du domaine public (entretien, restauration) ;

A ce niveau, il est clair que toute réduction de l'accidentalité bénéficie surtout économiquement (et politiquement) à la collectivité et à l'Etat. Toutefois la réalité subséquente d'une telle baisse se révèle beaucoup moins évidente en macro-économie en termes d'assurances (expertise, dépenses de gestion, remboursement, indemnisations...), de frais généraux de fonctionnement des services publics (pompiers, police, gendarmerie, SAMU, justice...) comme en matière d'indemnisation judiciaire, résultant déjà tous en amont d'une économie de prélèvement et d'affectations budgétaires de fonctionnement au plan national comme au plan des collectivités territoriales. La traduction réelle du gain économique constaté par la baisse de l'accidentalité n'est même plus scientifiquement évidente en terme d'effets réels sur la pollution, en terme de perte de production projective liée à l'arrêt de travail ou au décès des actifs, ou encore en terme de coût théorique de la vie humaine face à ce que devrait théoriquement investir l'Etat pour éviter tout accident supplémentaire, notamment dans l'amélioration des infrastructures routières. En ces domaines, il est toujours possible de faire dire ce que l'on veut aux chiffres sachant que la technique mathématisée de la statistique relève en grande partie sinon du mensonge, de l'imprécision en mathématique fondamentale, de la virtualité des choses et surtout de l'entretien d'une confusion dans les esprits.

#### **. Economie routière - corollaire 1 : Calculs comptables manipulant de vrais chiffres.**

Pour être crédible, le préjudice moral et économique national de l'accidentalité routière doit pouvoir opposer à tout passif du bilan (coûts directs et induits, somme des postes de dépense globale), l'actif du bilan (valeurs et somme des postes de recette globale) avec au final, le produit de l'excédent ou celui de la perte réelle subie. Il ne s'agit pas seulement d'invoquer une logique comptable en fonction des seuls chiffres, pourcentages et statistiques d'Etat apparemment favorables mais également d'intégrer tous les effets économiques négatifs et perturbateurs induits par les mesures prises. Aussi, tant que l'action gouvernementale ne privilégie pas une sortie par le haut du problème, c'est-à-dire en misant de manière volontariste sur une politique offensive et motivante de post formation et de développement de la maîtrise globale, l'accumulation des effets induits recouvrera toujours une somme négative globale bien supérieure aux gains apparents enregistrés :

- . Baisse de rentrées de TVA, TIPP ;
- . Baisse des rentrées fiscales et sociales en provenance des entreprises ;
- . Baisse d'achats et de consommation de la part des usagers de la route ;
- . Baisse directe d'effectifs et perte d'emplois dans certains secteurs marchands (par conséquent



- versement supplémentaire d'indemnités de chômage) ;
- . Baisse de production industrielle chez l'ensemble des sous-traitants et fournisseurs du secteur avec effet domino possible.
- . etc.

#### **. Economie routière - corollaire 2 : Manipulation comptable de vrais chiffres.**

Pour être crédible, le préjudice moral et économique national de l'accidentalité routière doit pouvoir être comparé et relativisé à tous les autres épiphénomènes de société et de la vie courante omniprésents à un temps  $t$  et dans un espace  $e$  : mortalité par l'alcool, le tabac, les cancers, les maladies nosocomiales, les accidents domestiques, sportifs, de loisirs, professionnels, les causes phytosanitaires, les épidémies, le suicide, la faim ou la guerre dans le monde, etc. Aussi, isoler médiatiquement l'épiphénomène routier d'un ensemble sociétal bien plus large, complexe et important en terme de santé publique relève du dogmatisme et/ou de la manipulation politique des esprits et des masses, masquant ainsi l'existence pénible d'autres réalités bien plus affreuses, intolérables et injustes. Aussi en intégrant l'épiphénomène routier dans une échelle sociétale plus globale, il n'est pas du tout certain que l'on puisse honnêtement parler de gains économiques ni d'avancées réelles, sauf de manière virtuelle ou incomplète, tant que préexiste une somme globale de pertes, de coûts et d'erreurs de 10, 100 ou 1000 fois supérieure dans l'addition de l'ensemble des autres épiphénomènes. En d'autres termes, il serait intéressant de savoir combien pèse réellement tel gain constaté ici par rapport à la négligence, l'incapacité, la carence constatée ailleurs. Il convient également de considérer que toute mesure répressive et/ou liberticide en matière de sécurité routière tend non pas à stopper définitivement les causes de mortalité mais à les déplacer ailleurs ou autrement en grande partie.

#### **. Effet de modèle : Devenir Schumacher ou Rossi avec le talent en moins.**

Dans le cadre de la pratique routière, il s'agit d'une incitation, d'une motivation à qualifier et à perfectionner son pilotage ou sa conduite, en vue de ressembler ou de s'identifier à un pilote de référence ou encore à intégrer une typologie ou un groupe d'appartenance. L'effet de modèle tire vers le haut du comportement et de la maîtrise, notamment lorsque l'utilisateur peut y trouver un enrichissement technique, technologique et/ou «compétentiel». Toutefois, lorsque l'effet de modèle s'applique uniquement à ne rechercher que la valorisation de soi et de son image par le prestige, l'élitisme et/ou par l'identification à une catégorie sociale spécifique ou supérieure, le superficiel et la médiocrité sont souvent au rendez-vous derrière les apparences.

#### **. Egalité (de traitement) : L'égalité, c'est le prêt-à-porter collectif.**

Sous-ordre de l'équité applicable à une masse indifférenciée, l'égalité correspond à une approche collective de nature horizontale des droits et des devoirs applicables à chaque citoyen. L'égalité peut également s'appliquer de manière verticale au sein de groupes humains distincts et homogènes. Elle correspond à une notion artificielle inventée par les philosophes idéologiques et théoriciens du système, s'opposant directement aux lois générales de la nature. C'est la raison pour laquelle la notion d'égalité est ambiguë par essence car foncièrement d'origine humaine et non naturelle. Même si dans la jungle urbaine et collective il est nécessaire d'établir des règles communes, l'utilisation dogmatique et idéologique de l'égalité dans un cadre fermé, directif et unique pose de sérieux problèmes de condition humaine, sociétale et citoyenne sans la possibilité d'y adjoindre une alternative. Par exemple, il est clair que tous les usagers de la route (et les citoyens en général) sont foncièrement inégaux à la source (personnalité, caractère, génétique, aptitudes, capacités, compétences...), ainsi que dans la mise en œuvre des technicités et technologies inhérentes à leur pratique routière (niveau de maîtrise globale, (*rme*), fiabilité de l'engin, nature et qualité des équipements...). En fait, la notion d'égalité repose sur une application collective indifférenciée, globale et de masse, des droits et des devoirs en accordant davantage la prime aux devoirs qu'aux droits. Par son caractère principalement moral, organisationnel et législatif, elle favorise indirectement l'indifférenciation de la condition humaine en tout cadre collectif. Plus le recours à l'égalité est dominant moins l'équité à l'unité de chaque homme subsiste. Plus l'égalité s'impose dans une organisation, plus elle favorise l'indifférenciation en annulant le caractère sacré de la différenciation humaine. Dans ces conditions, l'égalité ne favorise ni la légitimité ni l'équité fondamentale due au citoyen et à l'humain.

**Egalité ⇒ approche horizontale des droits et de devoirs**

**. Egalité (de traitement) - corollaire 1 : Rendre l'homme aussi heureux que la fourmi au travail.**

L'égalité s'oppose directement aux lois dérivées de la sélection naturelle et induit, de ce fait, une triple conséquence dans la condition des hommes :

. Elle est juste et acceptable dès lors qu'elle tend à accorder les mêmes chances et possibilités d'accès à des individus supportant un écart et un différentiel involontaire par l'inné, l'héritage et/ou la condition sociale. Elle est juste et acceptable, dès lors que par principe initial elle ne privilégie personne face à la loi, au devoir ou au droit en comblant ainsi les écarts existants ;

. Elle est injuste et inacceptable lorsqu'elle n'intègre pas les différentiels nés de l'acquis, de l'effort, des capacités, des potentiels et de l'opportunisation individuelle. Elle est injuste et inacceptable lorsqu'elle n'applique pas la notion d'équité dans le traitement spécifique des situations et des hommes en fonction de la réalité de leur état, faisant alors qu'elle contribue à creuser davantage les écarts entre les hommes qu'à les réduire ;

. Elle est entropique, c'est-à-dire génératrice de déséquilibre, d'instabilité, de crise dès lors qu'elle s'impose de manière indifférenciée à une masse d'individus différents par nature sur tout un spectre d'activités et de besoins humains. Elle devient entropique, dès lors qu'elle tend à lisser la collectivité des hommes vers le bas ou le médian de leur condition possible.

En matière de conduite et de pilotage routier, l'égalité de traitement est à la fois injuste et entropique en associant indifféremment le bon pilote ou conducteur avisé au mauvais, comme en appliquant ou faisant appliquer de manière uniforme les mêmes règles à tous, sans tenir compte de pratiques fortement différenciées (bicyclette, moto, voiture, camion...). Dans la réalité routière, l'égalitarisme par la normalisation comportementale conduit non pas à un lissage collectif qualitatif et de maîtrise suffisante en chacun, mais à creuser encore davantage les écarts psychologiques entre usagers de la route de nature à générer de la frustration collective et une entropie latente permanente.

**. Egalité (de traitement) - corollaire 2 : Rendre la fourmi aussi insouciant que l'homme qui lui marche dessus.**

En contrepoint des règles normatives favorisant la thèse de l'égalité de traitement des individus, il existe depuis toujours de nombreuses antithèses dans le rapport des hommes entre eux. En dehors de l'inégalité flagrante au niveau de la sélection naturelle par la génétique, le sexe, la morphologie, la résistance physique et psychique entre individus, les ethnies et les espèces, etc., l'inégalité de traitement est également omniprésente en toute société par l'acquisition et le statut, notamment par :

- . La répartition des rôles familiaux ;
- . Le principe de hiérarchisation dans le travail, les groupes humains, l'entreprise, l'Etat ;
- . La loi du marché, la concurrence, le rapport entre l'offre et la demande ;
- . Le pouvoir d'achat ;
- . L'héritage ;
- . Les classes sociales ;
- . Les niveaux de compétences et de performances en tous domaines ;
- . Les grades militaires et civils ;
- . La sélection par les notes, titres, diplômes ;
- . etc.

**. Egalité (de traitement) - corollaire 3 : L'égalité est juste et éthique à partir du fondement de caractères identiques.**

Le rapport à l'égalité est évidemment utile et nécessaire dès lors qu'il s'applique notamment à satisfaire certains rapports qualitatifs, justes et éthiques en matière de droits et de devoirs face à des collectivités d'individus et/ou vis-à-vis d'individus différents agissant dans le même contexte collectif.

**Pour être vraiment productif, le rapport à l'égalité doit être par conséquent ciblé sur des contextes spécifiques et identiques, comme par exemples :**

- . L'égalité des races ;
- . L'égalité des sexes ;
- . L'égalité dans les droits fondamentaux d'expression, de religion, d'entreprise... ;
- . L'égalité des chances au travail et dans l'effort à implication égale et/ou proportionnelle ;
- . L'égalité des droits citoyens (vote, usage des biens collectifs, système de santé... ) ;
- . L'égalité d'accès à l'information et à l'éducation de base ;

- . L'égalité d'application judiciaire du droit à contexte objectivement identique et non face à l'usage primaire et indifférencié de la loi.

L'égalité reste juste et éthique sur le fond, dès lors qu'elle s'applique à des conditions humaines identiques en terme de patrimoine génétique et d'acquis commun à l'espèce humaine comme à tout groupe humain. L'égalité est juste et éthique sur la forme, dès lors qu'elle considère tous types d'apports identiques en terme d'investissements personnels, d'efforts, de mobilisation de ressources et de capacités de même niveau. En d'autres termes, l'égalité se doit d'être appliquée dans le cadre d'un usage empreint de discernement, en n'étant jamais exclusive en tout et en n'importe quoi. La force de l'égalité est d'être différenciée et ciblée sur le fondement de caractères identiques

#### **Egalité juste et éthique ⇒ fondement de caractères identiques**

**. Egalité (de traitement) - corollaire 4 :** La véritable égalité n'existe pas dans l'action différenciée. Dès lors que les notions fondamentales de spécificité humaine et de contribution identique n'existent pas, ce qui est le cas dès lors que l'on se réfère au comportement humain, au talent, aux capacités, au niveau d'engagement dans l'action, au niveau de maîtrise, au niveau d'investissement personnel ou d'efforts engagés, le principe d'égalité n'est plus aucunement probant et productif. C'est notamment le cas dans les sphères de l'action humaine et de l'action économique prise sous l'angle des efforts humains consentis, des investissements mobilisés et des rapports directs à la productivité dans le cadre du travail. De la même manière, l'égalité est insupportable dans le lissage des activités sportives, créatives, culturelles, etc., dès lors qu'elles relèvent directement de l'expression des talents personnels. En fait, le recours à l'égalité doit fondamentalement être ciblé et différencié selon la destination des actes et la nature des activités humaines. Il est ainsi possible de dire que tout ce qui se rapporte à l'intimité de la condition humaine (expression des besoins, des motivations, des talents, des capacités, des compétences, des choix...) fait que tout recours exclusif à l'égalité devient directement castrateur des potentiels humains, ainsi qu'un frein «évolutionnaire». A l'inverse, tout recours à l'égalité de masse face à l'accès aux soins, à l'éducation, aux instances judiciaires, aux services directs de l'Etat, etc., est évident d'intérêt et souligne toute la grandeur d'une société moderne.

#### **Egalité injuste et non éthique ⇒ fondement de caractères non identiques**

**. Egalité (de traitement) - corollaire 5 :** L'esprit humain mélange tout entre comportement humanisme et action «humanicide».

La problématique de l'égalité repose sur le fait que l'esprit humain mélange tout en confondant prédominance du collectif sur l'individuel. La référence au collectif n'induit nullement la préférence au principe d'égalité, pas plus que le collectif n'induit nullement la référence à l'indifférenciation. Bien au contraire, le collectif humain doit rester une somme de différenciations humaines s'exprimant dans un cadre d'équité. De la même manière, la notion d'égalité imposée n'induit nullement la référence à l'humanisme, à l'altruisme, au partage, à la solidarité entre individus. Le faire croire est «humanicide», c'est-à-dire de nature à renier la primauté de la supériorité «évolutionnaire» de la condition humaine. C'est davantage la somme positive, citoyenne et constructive des contributions individuelles, dans la différence des uns et des autres, qui alimente la supériorité de l'évolution humaine et fait progresser le collectif. Dans l'histoire humaine, ce sont toujours les exploits individuels, les chemins d'actions impulsés par des unités d'individus souvent de caractère, qui ont le plus contribué au progrès de l'humanité et très rarement les marches collectives cadencées aux mêmes pas militaires ou politiques. Il ne faut pas plus confondre la notion d'ordre et d'équilibre momentané avec l'égalité des rôles, des droits ou des devoirs au sein d'une organisation donnée. Si l'ordre collectif essaie de combattre le désordre individuel, ce n'est pas par l'égalité de traitement mais par une régulation morale de la somme conjuguée des égoïsmes non citoyens, de la bêtise humaine et des extrémismes.

**. Egalité (de traitement) - corollaire 6 :** L'égalité collective génère l'injustice humaine.

Toute masse d'individus qui tend à croire en l'absolu de la notion d'égalité en milieu collectif tend à passer de la solidarité nécessaire entre les individus au principe d'assistanat et de la liberté d'entreprise, à la soumission acceptée de la règle collective. Tout groupe d'individus qui dispose d'une qualité de vie personnelle ou familiale supérieure à la moyenne en terme de revenus et/ou de patrimoine tend à subir mécaniquement une augmentation de la pression fiscale de la part du système et la constance de la

jalousie comparative de la part de la communauté des autres citoyens, sous prétexte de différentiel d'égalité. Il en est de même dans la pratique de la vitesse routière. Ainsi, la recherche d'égalité tend à réduire et/ou à rabaisser systématiquement l'évolution qualitative de la vie chez certains en interagissant directement sur le fonctionnement du sanctuaire intime des individus (besoins, motivations, décisions, choix...). De la même manière, à trop vouloir que les masses d'individus agissent et pensent de la même façon, le système ou l'organisation tend à imposer, sous prétexte d'égalité de traitement, des représentations dogmatiques orientées, des règles collectives relativement fermées, des comportements similaires et des attitudes identiques. Dans un univers humain génétiquement diversifié et largement différencié au sein de chacune des 5 grandes dimensions propres à l'espèce (mental, intellect, affectif, sensoriel, physique), le recours à l'égalité tend à abraser le naturel en superposant la matrice artificielle du système (règles, lois, usages...) favorisant inévitablement à la source de l'humain toute sorte d'agressivité, de rancœurs, d'insatisfactions, de comparaisons envieuses, de frustrations latentes. C'est en cela qu'il est possible de dire que si l'égalité imposée en tout domaine et de manière indifférenciée induit l'apparence d'une stabilité collective, elle génère parallèlement plus d'injustice humaine que de liberté à exister, agir et à s'affirmer. L'égalité imposée par le système ne ressort nullement de la justice profonde des hommes mais de l'instrumentation administrative et formelle du droit. Plus la notion d'égalité se répand en tout domaine d'activité, plus elle induit une forme d'involution dans la trajectoire «évolutionnaire» naturelle de l'espèce humaine en faisant ainsi stagner ou régresser la condition humaine vers un autre modèle de vie propre aux espèces animales inférieures (fourmis, abeilles, termites...).

#### **. Energie (humaine) : Carburant humain sans additif, ni pollution, ni TIPP.**

L'homme d'action a un besoin impératif de dépenser son énergie vitale et motivationnelle. La meilleure façon de le faire est dans le passage à l'acte par l'affirmation de soi et la recherche de satisfaction des besoins dominants. Toute rétention d'énergie, pour quelque raison que ce soit, induit un cycle de frustration plus ou moins important qui doit s'évacuer, se défouler et/ou se compenser de 4 manières différentes :

- . En soi-même par l'automutilation et/ou l'implosion psychique par dépression, découragement... ;
- . Par la manifestation de maux psychosomatiques courants ;
- . En recourant à la colère, la force, la brutalité, l'agressivité sur les plus faibles de son entourage, sur les animaux, les objets et/ou sur autrui ;
- . Par le déplacement ailleurs ou autrement de manière positive (autres loisirs, activités, sports...) ou de manière négative (alcool, médicament...);

Lorsque l'énergie vitale naturellement émergente dans une masse d'individus donnée est bridée ou interdite pour une activité donnée, ce sont alors des millions de kilojoules par an qui doivent se réaliser (se déplacer) d'une manière ou d'une autre, entraînant parallèlement la perte d'autres millions de kilojoules non convertis en production utile.

#### **. Engins (motorisés) : Qui se ressemble s'assemble.**

Ils sont considérés par un certain nombre d'écologistes, de non pratiquants et d'individus démotivés, comme un mal nécessaire pour le transport et les déplacements individuels tout à la fois polluant, stressant, dérangent (bruit) et dangereux pour soi comme pour autrui. Pour cette frange humaine de la collectivité, l'engin motorisé n'est plus le symbole de l'affirmation de soi, de la liberté, du progrès, de la haute technologie, mais seulement un objet porteur de nuisance, d'insécurité, de mémoire douloureuse et de critique. Il existe d'ailleurs une corrélation étroite entre la vision pessimiste, critique et restrictive des engins motorisés et le niveau de pratique personnelle ainsi que de maîtrise routière des individus concernés. Ainsi, moins l'individu est véritablement compétent sur route, plus il tend à prendre une position critique et/ou de non motivation sur le sujet en focalisant inconsciemment sa rancœur sur la vitesse et la conduite des autres. A l'inverse plus il est compétent, moins il se pose de questions en passant tout de suite à la case motivation, voire à celle de la passion. Son appréciation devient alors plus objective et tolérante en ne se réduisant plus seulement au seul respect du code de la route ou à celui de la vitesse légale. Le pire est sans doute atteint par la frange d'utilisateurs qui, disposant d'une compétence médiane empirique sur le sujet, tend à projeter son jugement sur d'autres catégories d'engins motorisés peu ou non connus d'eux-mêmes, ainsi que sur la vitesse en général, en fonction de leur propre niveau d'expérience et/ou d'incompétence. En matière d'utilisation d'engins motorisés, il est alors possible de dire «Dis-moi comment tu perçois la vitesse pour tel engin motorisé et je te dirai qui tu es».

**. Enroulement : Un peu de douceur dans un monde de brutes.**

L'enroulement peut se définir comme une fluidité constante dans le pilotage, sans heurt au freinage ni à-coups à l'accélération et/ou dans les changements de rapport, quelles que soient les situations routières rencontrées. Le pilotage enroulé est gage d'expérience et de technicité. Il traduit au minimum une maîtrise globale correcte. Il peut se pratiquer dans toutes les tranches de vitesse (basse, moyenne, haute) selon le niveau de qualification du pilote. L'enroulement est une condition de base du «rouler propre» par le fait qu'il caractérise la parfaite synchronisation des réflexes, des gestes et des postures en fonction du déroulé du ruban routier et de l'environnement en général.

**. Entropie (notion d') : Avis de tempête.**

Dans une organisation donnée, l'entropie détermine le niveau de dégradation de la situation en terme de déséquilibre et de risque sous-jacent.

**La notion d'entropie recouvre 6 types de risques générant chacun un état progressif de déséquilibre :**

1. Exposition	→	Instabilité
2. Crise	→	Agitation
3. Menace	→	Critique
4. Danger	→	Epreuve
5. Chaos	→	Désordre
6. Termination	→	Fin définitive

**. Epreuve (subir une) : La sortie victorieuse de l'épreuve est certainement l'un des meilleurs fortifiants mentaux.**

L'épreuve révèle toujours la réalité, les limites et/ou l'importance des ressources, des capacités, des forces et/ou des carences et faiblesses de l'individu à l'occasion d'un conflit personnel éprouvant le courage ou la résistance de l'individu, d'une difficulté physique ou technique à accomplir, d'un chagrin ou une douleur difficile à surmonter, d'une compétition, d'un examen, d'un effort soutenu, d'un concours destiné à éprouver les connaissances, les qualités et/ou les compétences de l'individu. Elle détermine également le cran, l'endurance, la résistance et/ou la volonté chez l'individu, en profilant clairement ses frontières du possible. En cela, l'épreuve est un excellent moyen pour déterminer le contour profond de la personnalité de l'individu dans un cadre donné à un moment donné. Plus l'épreuve est perçue comme difficile, plus elle valorise l'opiniâtreté à la supporter et plus elle grandit l'individu. L'épreuve est toujours fortifiante lorsque l'on en sort vainqueur en soi-même. Elle grandit l'individu de l'intérieur en le faisant mûrir, en élargissant son espace de conscience, en le rendant plus lucide et critique sur le phénomène en question. Toute sortie victorieuse de l'épreuve trempe l'esprit et solidifie le mental. Il ne s'agit pas forcément de gagner ou d'être dans les trois premiers, mais surtout de participer avec courage et détermination jusqu'à l'arrivée en fonction de ses propres moyens et ressources. C'est d'ailleurs lorsque le point critique se manifeste (fatigue, douleur, souffrance, 2<sup>e</sup> souffle) que l'effet de trempe se réalise et commence à «durcir» le mental de l'individu, un moment décisif où il ne faut surtout pas lâcher prise.

**. Epreuve (subir une) - corollaire 1 : Comment atteindre les frontières de son possible ?**

L'épreuve est d'autant plus méritoire que la difficulté à surmonter est importante pour l'individu et/ou qu'elle relève d'un défi ou d'un challenge personnel inédit. A l'inverse, la peur ou le rejet de l'épreuve est un signe de peu de courage, de fragilité mentale voire de régression infantile, hors tout problème objectif de santé, d'incompétence, de non motivation et/ou de risque réel ou inutile à l'accomplir sans préparation. De la même manière, l'épreuve facile ou facilité n'est aucunement méritoire et contribue plutôt à faire régresser l'individu en lui-même, même sous les applaudissements d'autrui. La pluralité d'épreuves constitue un passage obligé pour devenir vraiment adulte que ce soit par l'apprentissage ritualisé des choses, l'expérimentation difficile et/ou par la prise de risque personnelle. Aller jusqu'au bout de quelque chose, d'un projet, d'une ambition, d'un désir, d'un objectif difficile et non évident au départ, c'est forcément aller à la rencontre du meilleur de soi-même. C'est également atteindre les frontières de son possible. C'est aussi affermir sa maturité en ouvrant de nouveaux espaces de conscience tout en apprenant à dompter le gisement de ses ressources vives. C'est enfin marquer d'une

empreinte profonde sa mémoire et son psychisme en se forgeant à l'intérieur de soi-même la technique, l'art ou la science de mieux relativiser et dominer mentalement la réalité de l'existant.

**. Equation sécuritaire (appliquée à la route) : Formule à la craie sur un grand tableau noir à l'ancienne.**

Dans le cadre de la sécurité routière traditionnelle, l'équation sécuritaire consiste à éliminer le plus grand nombre de paramètres et d'inconnus traduisant la complexité du phénomène routier, afin de ne conserver que ceux pouvant servir politiquement et favoriser un message simpliste. Il s'agit le plus souvent d'une équation au premier degré et mieux encore d'une simple règle de trois validée sous forme de statistique officielle. En fait, l'équation sécuritaire se limite à la somme des mesures prises dans le cadre d'une logique gouvernementale d'amélioration, de gestion et/ou de réduction de l'insécurité routière, dont la fenêtre d'efficacité, de réflexion et d'action découle directement des limites de leurs propres auteurs. C'est la raison pour laquelle le résultat de l'équation est faussé dès le départ en n'ayant rien d'objectif puisque celui-ci valide principalement une vision dominante du système et non l'évidence du terrain de la pratique quotidienne. La fiabilité de l'équation sécuritaire reste donc directement dépendante de la fiabilité du politique en charge des affaires et surtout de la parfaite subordination et collaboration des hommes chargés de sa mise en place. En d'autres termes, l'équation sécuritaire tend historiquement plus au discrédit de ses auteurs et acteurs, qu'à une avancée significative et pérenne dans les conditions de maîtrise des usagers.

**. Equipement du motard : Forme de préservatif vestimentaire utilisé contre des partenaires susceptibles d'être dangero-positifs.**

La qualité de l'équipement du motard est incontournable d'une pratique saine et responsable de la moto. Elle procède de la sécurité active et passive du motard en réduisant fortement les éventuelles conséquences d'une chute ou d'un impact. Son absence partielle ou totale et/ou sa non qualité doivent être considérées comme un couple à risque objectif. Le motard du dimanche et surtout d'été (sous équipé : short, tee-shirt, sandales...) n'est aucunement représentatif du motard compétent et respectable en tant que tel. Il représente un sous-ordre motard jouant à la roulette russe en s'exposant ainsi directement aux effets du risque, comme en voulant donner de soi une image décontractée et/ou de fausse maîtrise. A l'inverse, plus le motard maîtrise son pilotage, plus il s'équipe en conséquence en sachant supporter les diverses contraintes inhérentes au port de son équipement : chaleur, manque d'aisance, poids...

**. Espace mental (occuper l') : Les flux neuronaux, une sorte d'autoroute de l'information.**

Occuper l'espace mental est surtout valable en matière d'activité psychique ciblée, d'engagement dans l'action, de passage à l'acte après la décision et surtout d'autosuggestion en matière de préparation à l'acte réussi. Ces moments d'activité cognitive et ces instants de conscience sont destinés à favoriser le principe des flux neuronaux. De quoi s'agit-il ? Par flux neuronaux, il faut entendre une arborescence de réseaux de neurones spécifiques favorisant le passage électrochimique et le stockage chimique des mêmes «bits» d'information provenant des mêmes et/ou similaires stimuli sensoriels, émotions, affect et/ou activité psychique en relation directe avec un événement, une situation, une actualité, un environnement, des connaissances, un souvenir, etc. Par métaphore et imagerie, il est possible d'identifier le phénomène des flux neuronaux à celui d'empreintes de pas laissées sur un pré d'herbe fraîche, faisant qu'avec plusieurs aller-retours au même endroit, il se produit alors tout naturellement une marque, puis une trace, puis un petit sentier, puis peu à peu un chemin jusqu'à devenir une «autoroute de l'information» concentrant «matériellement» toujours le même trajet neuronal à tel type de cheminement cognitif, physiologique, somatique et/ou psychologique.

**. Espace mental (occuper l') - corollaire 1 : S'autoprogrammer positivement.**

En matière d'autosuggestion pour l'acte réussi, la production d'informations par la présence récurrente des mêmes stimuli, images, pensées et/ou idées «positives» est censée favoriser un même cheminement neuronal arborescent au sein des mêmes circuits cérébraux et zones du cerveau en créant, en retour, les mêmes réflexes, effets et/ou réponses souhaitées de la part du corps humain. Tout fonctionne comme si la neurochimie de l'information, hors parasitage subliminal ou «conscientiel», crée systématiquement des liaisons neuronales spécifiques en fonction de la nature ciblée de l'information captée, en laissant une empreinte neuronale proportionnelle à la charge électrochimique de la susdite

information tout en l'orientant, lorsqu'elle est redondante au sein du même parcours synaptique. Il s'agit en fait d'une forme de traçabilité neuronale complexe apparentée, sur le principe, au fonctionnement de base des programmes d'ordinateur répondant toujours de la même manière à telle impulsion, tel mot-clé ou telle instruction dédiée. Ainsi, tout flux neuronal autogénéré par la transmission d'une information de nature (xy) favorise automatiquement son traçage au sein de la même arborescence synaptique. En retour, il se produit alors le même arc-réflexe, la même réponse physiologique, psychique et/ou psychologique qui se qualifie avec le temps (temps de réaction plus court, réponse plus complète ou élaborée, automatisme des réflexes et des habitudes...). Selon cette approche neurophysiologique et neuropsychique du fonctionnement du cerveau humain, toute information redondante typée (xy) prédéfinit un cheminement neuronal n(xy) entraînant automatiquement le même type de réponse r(xy). Le cerveau fonctionne alors comme s'il était un vaste espace à «tracer» dans lequel s'inscrivent tous les flux d'informations provenant de l'extérieur de l'individu et s'appliquant à atteindre la mémoire auditive, visuelle, sensorielle, émotionnelle mais aussi la conscience, la pensée, les idées créatives, le raisonnement, l'intuition, le désir, les mots, le discours structuré, etc. D'où l'importance du choix des informations-sources et leur polarité négative ou positive dans l'occupation de l'espace mental.

### **. Espace mental (occuper l') - corollaire 2 : Evacuer la présence de pensées parasites et négatives.**

Globalement cette approche des flux neuronaux valide qu'à partir d'une même source de stimuli, se produit automatiquement un même type de réponse psychophysiologique et/ou de comportement (sans naturellement l'interférence de la raison, de médicament, drogue ou de la volonté). De ce fait, les flux neuronaux expliquent le fondement de l'autosuggestion, de la suggestion, du conditionnement, du formatage rapide de l'esprit humain, de la force d'évocation et de réaction face aux rituels culturels, ainsi que la constance des habitudes qui s'entretiennent ainsi elles-mêmes. Dès lors, en toute forme d'action réussie, la règle est simple : il s'agit d'occuper positivement son espace mental en restant constamment mobilisé sur des images et des schèmes mentaux à polarité positive afin d'évacuer simultanément et «mécaniquement» la présence d'autres images négatives ou neutres. Face à la présence de pensées parasites, neutres ou négatives, il est toujours possible de «réoccuper» momentanément son espace mental en vue de générer du positif et du bien-être en s'obligeant à :

- . Penser à un sujet motivant par l'imagination ou le souvenir ;
- . Regarder ou évoquer une image reposante ;
- . Concentrer son esprit et mobiliser ses capteurs sensoriels sur des sources d'informations productrices de bonnes sensations physiques, émotionnelles et/ou visuelles (TV, radio, lecture, cinéma, spectacle, observation d'un événement en temps réel, discussion et échange interactif...) ;
- . S'atteler à une activité, un sport ou à une tâche précise.

En fait, c'est le caractère dominant de la polarité des schèmes mentaux (positif, négatif, neutre) occupant, dans la durée, l'espace mental de l'individu qui détermine ou façonne les grands traits actuels de son caractère, de son humeur, de sa plasticité morphologique et de sa personnalité en général. Mieux encore, cela tend à «biodéterminer » le vécu de son propre quotidien, ainsi que les grandes étapes de sa trajectoire de vie.

### **Espace mental (occuper l') - corollaire 3 : Le secret des winners et des losers.**

Pas besoin d'exotisme, de quatrième dimension et autre pouvoir de sorcellerie pour influencer positivement la conscience d'un individu et l'orienter vers l'acte réussi.

#### **1. Il suffit d'abord d'éviter au maximum l'usage imbécile et inutile, même avec une bonne intention... :**

- . Des mots et discours négatifs ou dévalorisants ;
- . Des prétextes fallacieux pour ne rien faire ou fuir une situation ;
- . La morale culpabilisante ou infantilisante ;
- . Le recours à des phrases ou à des images se rapportant au risque, à l'erreur, à l'échec, à la peur, à la souffrance... ;
- . Le recours aux symboles désagréables, stressant, anxiogènes, non sympathiques.

#### **2. Il s'agit ensuite de se nourrir principalement de certitudes sur :**

- . La capacité de réussir l'action menée dans ses différentes étapes ;
- . L'analyse objective des facteurs permettant de réussir ;
- . La relativité et la non crainte des sanctions, des risques et des retards éventuels ;
- . L'atteinte évidente de l'objectif en cours avec son cortège ultérieur d'avantages.

**3. Il s'agit enfin de gérer son espace mental en l'amenant à se concentrer le plus souvent possible sur les mêmes images A à Ax, afin d'éviter l'apparition perturbant d'autres séries d'images B, M ou S dont la survenance non désirée risque de :**

- . Parasiter la fluidité des schèmes mentaux positifs en cours ;
- . Introduire des idées ou des images négatives de nature régressive ;
- . Faire entrer le doute en bridant et/ou bloquant la dynamique motivationnelle ;
- . Se déconcentrer et perdre le fil de A à Ax.

A l'opposé, le secret des losers et/ou de l'acte manqué est dans la parfaite inversion des trois précédentes recommandations. De la même manière, le formatage et le matriçage orienté des esprits (éducation, religion, idéologie, esprit partisan...) repose sur un dosage mixte de principes à polarité positive mais aussi négative.

**. Espace mental (occuper l') - corollaire 4 : Un combat intime permanent.**

En fait, l'occupation de l'espace mental permet à partir de n'importe quelle certitude, vision, imagination, concentration sur un sujet donné d'imposer un flux neuronal dominant en évacuant, par défaut, la présence d'autres flux neuronaux. C'est un peu comme la présence d'une fenêtre d'un fichier informatique à l'écran de l'ordinateur (conscience) s'imposant momentanément et prioritairement sur toutes les autres. L'occupation de l'espace mental relève d'une tendance dominante même s'il existe des interruptions ou des irrptions d'images ou de pensées différentes. Ainsi, l'homme qui gagne et réussit est celui qui s'attache à n'avoir en tête que la vision dominante et positive de l'objectif à atteindre (voire déjà atteint), ainsi que les raisonnements, réflexions et pensées permettant d'y parvenir tout en restant lucide sur capacités et moyens. L'homme qui accepte volontairement de subir, croire, se soumettre et/ou se laisser guider et influencer par l'autorité, est celui qui se nourrit en permanence de schèmes mentaux et de paradigmes en prêt-à-porter affectif, moral et intellectuel en se plaçant sous perfusion culturelle, relationnelle, organisationnelle, informationnelle et/ou télévisuelle, omniprésente et/ou directive. De la même manière, il ne suffit pas de vouloir le changement et d'exercer sa seule volonté consciente pour modifier durablement son espace mental. Il ne suffit pas plus de tester une autre méthode, de faire un pas en direction d'un changement lorsque l'intention reste modeste, peu ambitieuse dans le désir, la concentration, l'implication et l'effort personnel. La domination de son espace mental résulte obligatoirement d'un grand combat permanent en soi-même, afin que celui-ci s'autodétermine peu à peu (se formate) par la fréquence et la répétition dans l'habitude. Ce qui est absolument certain, c'est que tout ce qui est valable pour le négatif ou le neutre l'est également pour le positif. Dans le cadre d'un changement de primauté entre chemins neuronaux XY ou Z, il s'agit toujours d'utiliser les ressorts psychiques d'un combat intime permanent. Ainsi plus le stress, le manque d'assurance et/ou la démotivation sont grands, plus la force du désir et la mobilisation du meilleur des ressources intimes doivent être démultipliées pour atteindre obligatoirement 100% et plus d'engagement personnel.

**. Espace mental (occuper l') - corollaire 5 : Le complément obligatoire de certains moteurs motivationnels.**

En résumé, l'occupation de l'espace mental de tout l'individu résulte directement de la dépendance affective et/ou de l'influence exercée par autrui, des interactions nécessaires ou imposées par le milieu d'accueil, des sources d'information dominantes, de la primauté de certains besoins, des exigences impliquantes de son activité du moment, de la fixation psychologique et/ou d'un esprit déjà conditionné, formaté ou matriçé. En réaction volontariste à ces emprises lourdes, il est conseillé de mettre en place de nouveaux moteurs motivationnels animés obligatoirement d'un très fort désir de changement (évasion, imagerie mentale positive, objectifs immédiats et à terme...). Tout ce qui relève d'un faible engagement de moyens mentaux (non prise de risque, participation limitée, actions «pour voir», accord « du bout des lèvres»...) conduit immuablement à l'échec, à la frustration ou à l'insatisfaction en favorisant parallèlement le retour en force des «vieux démons». A l'intérieur de l'esprit humain sain et motivé, tout reste toujours possible, rien n'est définitivement fermé à condition de faire les efforts



nécessaires sur soi-même. Aussi, pour remplacer l'omniprésence de chemins neuronaux habituels XY par d'autres nouveaux chemins Z et Z+, il est nécessaire de se nourrir quotidiennement et simultanément de multiples sources qualitatives d'informations (sensation, observation, réflexion, émotion...), ainsi que d'une récurrence quantitative et répétitive de ces mêmes sources de manière proportionnelle, voire supérieure, aux plis existants (habitudes, réflexes, tournures...) dans les états d'être à modifier.

**Pour cela, il faut obligatoirement s'armer psychologiquement dans les 7 conditions mentales suivantes :**

- . Motivation et désir de réussir ;
- . Affirmation de soi et assurance en soi ;
- . Constance, volonté et opiniâtreté devant l'effort à accomplir ;
- . Dynamisation dans son énergie vitale ;
- . Engagement total et généreux dans le passage à l'acte ;
- . Deal personnel avec clarté et précision des objectifs à atteindre ;
- . Esprit clair et lucide rejetant toute forme d'intrusion négative (stress, dépression, anxiété, idée d'échec...).

**. Esprit du motard : Esprit du grand Manitou autour du totem de la moto.**

Le motard se distingue nettement de l'utilisateur lambda de la route (voiture, fourgon, camion, vélo...) par l'obligation naturelle qu'il s'impose de ne jamais se relâcher un instant en terme de synchronisation de ses gestes et postures, d'observation, de vigilance et de concentration. Ainsi, alors que l'utilisateur lambda peut aisément penser à autre chose ou faire autre chose en conduisant, le motard ne le peut pas (ou de façon très ponctuelle et rapide), au risque alors de perdre très rapidement le contrôle de son engin ou de la situation en terme de déséquilibre, d'inadéquation de sa vitesse, de trajectoire et/ou de distance de freinage face à l'obstacle. A cet égard, le niveau d'implication du motard est de 2 à 3 fois supérieur à celui de l'utilisateur lambda faisant que le contrôle de son pilotage est plus impliquant et qu'il nécessite la mobilisation de l'ensemble de ses compétences en temps réel. C'est aussi la raison pour laquelle la tension constante et la mobilisation imposée au motard tendent à le pousser tout naturellement à agir plus franchement et plus rapidement sur route et/ou dans la circulation afin de rester en phase avec l'intensité de sa concentration et le niveau plus élevé de ses rythmes biologiques et psychiques. Le bon esprit du motard s'applique à tout individu qui sait s'affirmer sereinement dans l'action engagée et la prise de risque sous contrôle de maîtrise, en recherchant de manière permanente un pilotage propre, enroulé et mené avec discernement à son rythme, dans le cadre d'un savoir-vivre routier. A l'inverse, l'obligation faite au motard de se comporter comme un utilisateur lambda sage et docile tend, avec le temps, à dénaturer son pilotage, à déqualifier sa compétence et à aseptiser ses capacités et son comportement. Le modèle sécuritaire normatif et indifférencié tend à lisser l'état d'esprit du motard à un niveau moyen, voire médiocre, comme à rendre beaucoup moins efficace la pratique de la moto en l'obligeant à se contenter de capacités techniques et mécaniques comprises entre 20 et 50% du potentiel technologique de la moto. Cette déqualification légale du pilotage est d'autant plus « socialement » inadmissible qu'elle réengendre automatiquement un cercle entropique du risque chez le motard (couples à risque) vis-à-vis de lui-même, de son entourage et des autres utilisateurs de la route. Brider l'énergie, les capacités, le caractère du vrai motard, c'est prendre le risque de castrer une partie de ses potentiels naturels et de le rendre amer tout en engendrant chez lui des moments de relâchement dans ses rythmes naturels, des conflits d'habitude et des pulsions insatisfaites.

**. Esthétisme (dans le pilotage) : Le bon pilote forme une unité visuelle agréable à l'œil.**

Lorsque le pilote détient un niveau de compétence réellement assuré, une technique bien maîtrisée, un engin fiable et un équipement de qualité, l'art du pilotage n'est plus uniquement dans la démonstration de ce savoir-faire. Il existe un étage supérieur au savoir-faire technique dans la pratique de la moto qui est celui de l'esthétisme dans le pilotage. Par esthétisme, il faut entendre la recherche du beau et du soigné dans l'équipement vestimentaire, la fluidité et l'enroulement dans les manœuvres, la propreté et la sobriété des postures ainsi que l'harmonie générale au niveau du couple moto/motard. Un bon motard se doit également d'être visuellement beau et agréable à regarder par les lignes et l'aérodynamisme de ses postures du bassin, du buste, des avant-bras mais aussi par la pose de ses doigts sur les poignées et les leviers, par le serrage de ses genoux sur le réservoir et/ou lors des prises d'angle par leur écartement avec ou sans sliders, par la position rentrée de ses pieds et surtout par le caractère

«guerrier» et «chevalier» de son port de casque. Cette unité visuelle, même fugace à l'œil de l'observateur, dénote forcément en amont toute une qualité de pilotage et vraisemblablement une qualité d'homme ou de femme. En réalité, il n'est pas possible d'être véritablement esthétique dans la vitesse sans tenue mentale et comportementale, sans maîtrise ni confiance en soi, sans esprit d'action ni courage d'oser.

#### **. Etat d'esprit (de l'homme d'action) : A chacun son choix, à chacun sa décision.**

Dans l'action engagée, comme dans la pratique de la vitesse sur route, il existe de nombreuses formes de motivation qu'il serait stupide et vain de vouloir circonscrire à un seul type linéaire et stéréotypé de comportement, d'état d'esprit, de volonté ou d'objectif. En fait, il est possible de déterminer sept états d'esprit distincts (e) face à l'action et à l'engagement volontariste.

**1. L'esprit de compétition :** Il s'agit clairement de dominer et/ou de s'opposer, à partir de règles établies, à des concurrents, (plus forts que soi, plus faibles ou égaux), afin de gagner, de ravir le titre, d'être le premier ou parmi les premiers, d'être consacré champion ou parmi les champions.

**2. L'esprit de concurrence :** Il s'agit de participer directement à un enjeu donné en se prouvant à soi-même, comme à autrui, que l'on sait faire aussi bien sinon mieux que les autres sur le même terrain d'action, tout en prenant sa motivation dans le plaisir ou la stimulation du rapport de force, de compétence ou d'intelligence, dans le cadre d'une tactique et/ou d'une stratégie personnelle d'engagement.

**3. L'esprit de défi :** Il s'agit de s'imposer à soi-même un objectif rare, important, fort, inhabituel, à risque..., afin de faire la différence avec autrui, de changer ou de maintenir l'image qu'autrui peut avoir de soi, ou encore de se prouver que l'on a des «couilles» et/ou simplement rechercher l'adrénaline pour l'adrénaline.

**4. L'esprit du fun :** Il s'agit d'une recherche joyeuse de plaisir, de sensations agréables, d'émotions fortes, de sentiment de plénitude, de preuves d'appartenance..., en pratiquant en général dans le cadre d'une petite communauté de mordus.

**5. L'esprit de challenge :** Il s'agit de s'engager avant tout pour soi-même et non vis-à-vis d'autrui dans le cadre d'un dépassement de soi s'obligeant à repousser, par l'effort et la prise de risque, les frontières de son possible (en sortant des habitudes, du confort et de la facilité) et/ou à mener un projet personnel imposant d'aller jusqu'au bout de ses capacités, de son endurance et/ou de ses potentiels, sans jamais lâcher prise, jusqu'à l'obtention du résultat recherché.

**6. L'esprit d'accomplissement :** il s'agit avant tout de rechercher un bien-être personnel et/ou une impression de liberté en s'affirmant naturellement et sereinement dans les limites programmées de ses capacités naturelles et/ou de ses ressources du moment.

**7. L'esprit de mission :** Il s'agit d'effectuer une mission, un travail, un contrat, un rôle..., sans chercher à se dépasser, à donner le meilleur de soi-même, ni même attendre un satisfecit, en utilisant une partie de ses capacités et moyens dans les règles de l'art en fonction de la nature du problème à résoudre et/ou de l'objectif à atteindre.

#### **. Evaluation (des compétences) : Le contraire du test psychotechnique.**

La pratique de la moto ressort davantage des principes d'action, de passage à l'acte et d'engagement personnel que de ceux relevant de la pure connaissance théorique et/ou d'une restitution d'un savoir appris par cœur. Ici les vraies valeurs humaines et la force du mental dominant sur les valeurs plus superficielles de l'intellect, de la mémoire et du savoir accumulé. Il est donc normal que le motard et l'homme d'action en général, plus à l'aise dans l'improvisation et la gestion spontanée de leurs propres rythmes physiques, physiologiques et psychologiques, soient relativement mal à l'aise et imparfaits dans un cadre restrictif et normé d'application ou dans un schéma type de comportement. Etre un bon élève appliqué n'est pas forcément un signe positif pour le motard et l'homme d'action. De fait, toute épreuve culturelle et/ou imposée sortant du naturel spontané et/ou du rythme intime conduit forcément à une inhibition, à un parasitage ou à une réduction momentanée des capacités dès lors que l'émotion et le stress s'en mêlent. Souvent le bon élève qui restitue parfaitement ce qu'on lui demande devient un médiocre pratiquant livré à lui-même face à des situations inconnues ou imprévues. A l'inverse, le motard médiocre à l'examen peut devenir un modèle de pilotage lorsqu'il reprend dans l'action sa liberté naturelle de décision et de fonctionnement. Par conséquent, l'évaluation des compétences selon des critères figés et non personnalisés est obsolète pour l'homme d'action. Celui-ci a plus besoin d'auto-évaluation et de figures libres que de figures imposées et de notation à l'ancienne.

**. Evidence (motologique) : Ne pas chercher midi à 14 heures.**

La Motologie est une expression avancée de l'intervention citoyenne concernant directement les pratiquants «propres» d'engins motorisés, les hommes et les femmes d'action, les usagers adultes de la route ainsi que l'ensemble des citoyens affirmés. L'évidence au sens de la Motologie concerne par conséquent un type d'individu associant un comportement empreint de valeurs de responsabilité, de fiabilité, de simplicité, d'objectivité, de loyauté et d'honnêteté intellectuelle, avec une démarche mentale lucide principalement orientée sur la recherche et l'usage de l'utile et de l'essentiel. La corrélation entre évidence et Motologie (culture, pensée, position...) est telle qu'il est possible de parler d'évidence motologique. Une évidence doit reposer sur des fondamentaux et la Motologie repose sur des fondamentaux. Une évidence est vraie, indéniable, claire, directe et la Motologie s'appuie sur le discernement et la cohérence dans ses approches. L'évidence est pérenne et transverse à toute forme de culture et la Motologie est porteuse d'universalité aujourd'hui et demain. Autant dire que les hommes et les femmes qui intègrent et/ou se rapprochent des principes et réflexions de la Motologie sont porteurs en eux-mêmes de qualités humaines à la fois rares et essentielles. C'est d'ailleurs tout le paradoxe que de constater que ce qui est rare et essentiel n'est pas évident et que l'évidence se limite à un nombre réduit d'individus. En sociologie, l'homme ou la femme de qualité pleinement mature et abouti dans sa personnalité, par conséquent accessible à l'évidence, ne représente encore qu'entre 1/20<sup>e</sup> et 1/10<sup>e</sup> des populations. Il ne faut donc pas confondre intelligence, expérience et connaissance, avec capacité d'atteindre la conscience de l'évidence.

**Evolutionnaire (approche) : Ni révolution ni sédition, seulement une démarche de progrès humain.**

L'approche «évolutionnaire» n'est pas synonyme de combat révolutionnaire, bien au contraire. Alors que la révolution prône un changement politique et social radical par la prise de pouvoir, l'approche «évolutionnaire» se concentre principalement sur la recherche du meilleur et de l'utile. La recherche du meilleur parmi l'offre, les usages les pratiques de l'existant, hier ou aujourd'hui, partout dans le monde sans exclusive ni limite géographique ou culturelle et la recherche de l'utile dans sa dimension de praticité immédiate, de fiabilité voire d'efficacité, ainsi que de positivité objective. En cela, l'approche «évolutionnaire» est considérée comme une avancée dynamique relativement soft dans la durée, même si elle est déterminée, ciblée et précise, mais sans aucune volonté de création de turbulences. Sur le principe, l'approche «évolutionnaire» est sous-tendue par la volonté d'une continuité de changements réels, profonds et profitables aux citoyens dans un cadre politique et sociétal donné, sans limite de progrès et bien au-delà des dogmes établis. Sur le fond, l'approche «évolutionnaire» mise sur l'avancée de la condition humaine et de la condition citoyenne par la qualification et l'affirmation des capacités, des talents, des différences et des potentiels de l'homme sain et de la femme épanouie. De ce fait, elle accorde clairement la priorité à l'évolution de la condition humaine sur la condition sociétale sachant que l'évolution sociétale en résulte mécaniquement. L'approche «évolutionnaire» est le contraire de l'opposition partisane, du rapport de force politique, du débat dur et/ou du combat révolutionnaire. Elle n'est pas non plus animée d'une contestation politique systématique face au gouvernement en place, en sachant reconnaître ce qui est bon pour le citoyen de ce qui ne l'est pas. A la fois, moteur de proposition constructive et de débat adulte, elle est également ferme et appliquée à combattre la pesanteur handicapante des habitudes collectives ou catégorielles en vue d'éliminer le «gras» inutile des comportements, des procédures et/ou des méthodes archaïques ou anachroniques. Par sa dynamique, elle contribue à modifier et/ou effacer le caractère artificiel, démotivant et/ou obsolète des usages, lois, règles et normalisations en vigueur. En fait, l'approche «évolutionnaire» rallie le citoyen et le politique actif contre toutes les pesanteurs du système, en vue de l'améliorer techniquement de l'intérieur tout en favorisant l'émergence d'une mentalité adulte favorable à la démocratie citoyenne dans le cadre d'un épanouissement individuel et collectif.

**. Evolutionnaire (approche) - corollaire 1 : Aucun homme de pouvoir ou d'influence ne peut échapper au bilan évolutionnaire.**

L'approche «évolutionnaire» traduit une détermination citoyenne engagée pour la construction d'un présent et d'un avenir réaliste et avancé s'articulant sur la clarté des positions, une vision sociétale globale, l'objectivité, l'équité, la différenciation, la loyauté dans le propos et l'engagement dans l'action. La dynamique du modèle sociétal «évolutionnaire» repose, sans aucune équivoque de lieu ni de temps, sur une construction sociale, culturelle et économique fondée sur l'appropriation du meilleur de l'existant ici, ailleurs ou autrement, ainsi que sur la nécessité de l'utile opérationnel en vue d'éviter de mobiliser inutilement les énergies humaines à refaire constamment le monde ou à le subir passivement, alors que des solutions ad hoc existent forcément quelque part et/ou en dehors du pré carré national. En toute

société moderne, le retard «évolutionnaire» est au minimum une faute historique de gestion et au pire une erreur fatale lorsque prévalent le conformisme, la tradition dogmatique, la résistance culturelle, la lâcheté politique. Dorénavant à tout bilan intermédiaire, les influences directes ou masquées, les inactions comme les actions faibles ou ralenties en provenance des hommes de pouvoir, sont inévitablement comptabilisées pour la perte de temps, de ressources et/ou de moyens privatifs d'accomplissement en faveur des citoyens contemporains. Face à l'approche «évolutionnaire», aucun dignitaire ne peut échapper au jugement final du citoyen en voyant son image, son mandat et/ou son action critiqués ou honnis ultérieurement.

### **. Evolutionnaire (approche) - corollaire 2 : La réforme de la sécurité routière traditionnelle, un test majeur par excellence.**

Sur le plan précis de la sécurité routière, l'approche «évolutionnaire» consiste à favoriser le passage de l'ère de la sécurité routière traditionnelle à celui de la maîtrise routière. La réalité de ce passage est un témoin test important et incontournable dans la capacité politique et institutionnelle, comme dans la mentalité générale, à oser s'ouvrir sur d'autres possibles collectifs et citoyens. Sans la réalité programmée et complète d'un passage vers l'objectif de maîtrise routière (ou Codex de la maîtrise routière), il n'y a pas d'approche «évolutionnaire» en cœur de société mais une fois de plus des petits pas sans risque, des discours, des mesurette et des «légiférettes» afin de calmer l'opinion et donner l'impression que l'on avance. En tant qu'épiphénomène sociétal, la problématique de la pratique routière est le terrain idéal pour commencer à mettre en œuvre l'approche «évolutionnaire» car elle concerne, au même moment, la plupart des citoyens dans la gestion quotidienne de leurs libertés individuelles et collectives. En fait, de l'avancée objective et participative ou non dans la pratique routière, c'est tout le rapport fondamental à l'idée de démocratie comme à la réalité de l'omnipotence du système sur le citoyen qui s'éclaire alors. Dans ce cadre précis, le temps n'est plus à donner du temps au temps ou à réfléchir aux bénéfices à retirer par l'Etat et le politique des conséquences des mesures engagées, mais il faut agir de manière forte, volontariste et audacieuse en faveur d'une citoyenneté plus adulte et compétente.

### **. Evolutionnaire (approche) - corollaire 3 : Le citoyen d'abord, l'Etat, le système et les institutions après.**

Dans l'approche «évolutionnaire», l'effort principal doit être de rechercher obstinément le meilleur du possible et de l'utile disponibles, dans un état d'esprit foncièrement positif et constructif. Le politique, le technocrate, le fonctionnaire et le citoyen doivent être chacun mobilisés à cette tâche, sans jamais en déléguer la responsabilité à une entité distincte. L'approche «évolutionnaire» n'est pas institutionnelle ou «institutionnalisable», elle est sociétale sous impulsion citoyenne permanente quel que soit le rôle privé ou public de chacun. De la même manière, il ne suffit pas de changer les individus x par des individus y au sein des institutions et/ou de remplacer telles méthodes par telles autres pour justifier d'une approche «évolutionnaire». Tant que la primauté d'influence des représentants de l'Etat et/ou celle de certaines minorités agissantes contrôlent seuls la démarche «évolutionnaire», il y a fort à craindre une appropriation et/ou une directivité malsaine de nature à continuer d'assujettir et d'asservir toujours et encore la condition citoyenne. C'est au citoyen-usager à la fois anonyme, adulte et mature que d'impulser le départ de chaque changement «évolutionnaire» par la clarté et la détermination de ses demandes. Sous prétexte de règle de représentativité ou de délégation, il ne doit pas attendre passivement un programme politique fondé sur le compromis et le prêt-à-porter collectif, en succombant une fois de plus aux charmes virtuels de l'offre populiste ou partisane inhérente à chaque mandature. Dans l'approche «évolutionnaire», il est clair que le rôle politique national et international devient secondaire et non plus dominant en étant soumis à de nouveaux circuits modernes de décision démocratique (e-Tribune, vote électronique...). L'exécutif et le législatif dans leurs états structurels (gouvernement, Parlement, Sénat...) doivent s'appliquer à ne représenter que la gestion sociétale et non plus son management autocratique en s'allouant conjointement le rôle de juge et partie. S'ils peuvent contribuer à nourrir l'offre «évolutionnaire» tant mieux, mais ils doivent surtout exécuter la demande citoyenne dans son caractère légitime plus que légal. A titre d'image, la gouvernance d'Etat doit être établie de la même manière que celle existante dans l'entreprise privée, dans laquelle la communauté d'actionnaires décide d'abord, avec ensuite un staff de dirigeants qui dirige sous contrôle et en fonction du mandat donné. En toute occasion, le staff reste soumis à une obligation constante de performance selon des objectifs clairement définis par le collectif des citoyens actionnaires. Le modèle du patriarcat et de l'actionnaire dominant omnipotent est aussi obsolète en économie moderne qu'il ne

l'est en politique, même si cela produit concrètement des résultats jugés positifs. Il est toujours possible de faire mieux sur de nombreux tableaux avec un collectif de gens biens.

#### **. Evolutionnaire (approche) - corollaire 4 : Le principe du gagnant-gagnant.**

Face à une situation donnée (politique, diplomatique, commerciale, relationnelle, sociale...), il existe 4 types de démarches fondamentales dont une seulement est vraiment positive, constructive et productive dans la durée :

**A.** Maintenir et défendre la position en place : Les évolutions ou les aménagements à l'intérieur de A ne sont pas de nature «évolutionnaire» mais partisans ou orientées au profit spécifique ou indirect de A. Il peut exister une infinité de A', A1, Ax correspondant à tous les types d'organisation en place ou dominante.

**B.** Vouloir faire alterner une position différente ou revendiquer une position contraire : Les évolutions ou les apports propres à B ne sont pas de nature «évolutionnaire» mais partisans ou orientées au profit spécifique ou indirect de B. Il peut exister une infinité de B', B1, Bx correspondant à tous les types de revendication ou d'opposition face à A.

**W.** Détruire la position A, B ou Z sans rien proposer de mieux en face : Il ne s'agit aucunement d'évolution mais au mieux de révolution et au pire d'entropie par le chaos ou la crise.

**Z.** Créer une synthèse positive et constructive en prenant le meilleur et l'utile de l'existant dans A et B via leurs nombreuses déclinaisons.

Seule cette quatrième démarche est d'essence «évolutionnaire» et permet, par la synthèse de l'utile et du meilleur, de faire avancer de manière ouverte et judicieuse les choses et les situations. Au minimum il s'agit d'un donnant-donnant, au mieux il s'agit d'un gagnant-gagnant. En fait, le véritable processus sociétal «évolutionnaire» sur le plus long terme est de nature gagnant-gagnant, de l'ordre de l'authentique partenariat avancé.

#### **. Evolutionnaire (approche) - corollaire 5 : Un principe de relativité humaine.**

L'approche est «évolutionnaire» lorsqu'elle repousse le diktat légal et le modèle imposé en reposant, au contraire, sur la nuance, le développement, la différenciation, la relativité ainsi que sur l'ouverture permanente aux idées et au progrès. De ce fait, elle s'oppose à toute forme de fixité, de rigidité, de position fermée et intolérante.

Dans l'esprit «évolutionnaire», il existe toujours entre 2 positions extrêmes ou opposées (A et B), de la place pour un nuancier de positions intermédiaires (C, D, Z). Face à une approche linéaire extrêmement pesante et/ou inadaptée en A ou B, face à des propositions intermédiaires (Ax, Bx, C, D,...), il est également toujours possible d'adopter une approche non linéaire en rupture de logique conventionnelle, d'usage et de tradition. Il s'agit alors de s'orienter vers une autre option, une approche résolument différente ou encore de pratiquer une franche rupture dans les habitudes et les routines en agissant délibérément autrement dans la forme comme dans le sens. Ainsi en toute hypothèse, lorsqu'un sujet ou un événement est abordé de manière horizontale au travers de ses lignes primaires et courantes de perspective ou de chaîne causale, il est toujours possible de le considérer de manière verticale en intégrant le principe complet du sourcing causal, de la source jusqu'à la finalité, ou encore de le traiter de manière transverse en se référant à d'autres formes de pratiques et de résolutions ailleurs. Dans l'approche «évolutionnaire» le changement de lignes de perspective, la modification du continuum de pensée et de raisonnement en modifiant les paramètres de temps ( $t$ ), de lieu ou d'espace ( $e$ ) et/ou du référentiel de base ( $r$ ), permet de «redimensionner» immédiatement, autrement et/ou ailleurs, n'importe quel sujet tabou, sacré, traditionnel ou d'usage courant. De ce fait, l'approche «évolutionnaire» conduit à relativiser tout ce qui est dit, fait ou entrepris, soit tout le contraire de la sanctuarisation, du dogme et de la loi inamovible.

#### **. Exemplarité (des mesures) : Faire ce que je fais et non ce que je dis.**

Dans le cadre de la pratique routière (comme ailleurs), sanctionner, condamner et lyncher médiatiquement les quidams pris en flagrant délit de comportement hors norme reste d'une efficacité fortement contestable et limitée, tant que le système et les mentalités se fondent uniquement sur le caractère restreint du code et de la loi générale, et non sur la spécificité du cas personnel ou factuel via sa légitimité, sa cohérence, son discernement, son utilité et/ou la qualité des mesures prises. L'exemplarité imposée par la crainte de l'autorité, la peur de la sanction et la force du droit n'induit aucunement la responsabilité mais la soumission et la docilité. Loin de façonner une qualité de comportement adulte, elle secrète, bien au contraire, de l'infantilisme et de la culpabilisation de nature

à contraindre toujours vers le bas le niveau d'affirmation et de revendication du citoyen. De la même manière, l'exemplarité pour les autres n'est pas l'exemplarité pour soi. Ainsi l'individu qui prône, sous l'influence et/ou la nécessité de son rôle, une telle exemplarité de mesures frappant autrui, change souvent radicalement de position lorsque l'épreuve, la critique ou la sanction s'abat sur lui-même ou sur ses proches. Il la trouve alors inadaptée, injuste et disproportionnée pour son cas. Il existe, en ce domaine, une exacte similitude avec les problèmes de santé, de maladie ou de handicap. Lorsque tout va bien pour soi, les problèmes de santé des autres ressortent forcément de la fatalité de la vie, voire d'une certaine normalité des choses trouvant une explication dans la conduite même d'autrui (il n'y a pas de fumée sans feu). Avant que cela ne lui arrive personnellement, l'individu concerné se mobilise assez peu et par voie de conséquence n'a pas vraiment conscience de l'ampleur intime du phénomène. Lorsque cela lui arrive personnellement ou le concerne de près, son regard et sa conscience changent rapidement et profondément dans une intensité nouvelle. C'est alors à ce moment-là que l'exemplarité vécue par soi-même crée l'ouverture d'un véritable champ de conscience de nature à mieux comprendre l'importance du phénomène. Il en résulte souvent un changement d'avis et/ou prise de position plus nuancée et plus relativisée faisant que de l'exemplarité pour les autres, après expérience personnelle des faits, l'exemplarité pour soi oblige à revoir partie ou totalité des antiennes et autres principes théoriques âprement défendus auparavant.

#### **. Exemplarité (des mesures) - corollaire 1 : Recevoir avant de donner.**

L'exemplarité morale, comportementale ou technique n'est pas à sens unique. Elle doit intégrer conjointement l'implication de son dépositaire et celle de son bénéficiaire. La véritable exemplarité positive en tout message, expérience ou pratique commence d'abord par un impeccable respect d'autrui de la part de tous ceux qui s'en réfèrent. Elle suppose également que ceux-ci puissent déjà prouver, par eux-mêmes, une pratique et/ou une maîtrise suffisante et éclairée sur le sujet. Elle nécessite enfin l'humilité et l'esprit de responsabilité en acceptant de subir soi-même les contraintes de l'expérience ou de la pratique, avant d'invoquer que celles-ci puissent s'appliquer parfaitement aux autres. Pour être vraiment crédible, l'exemplarité suppose le parfait respect de ces trois conditions dès lors que l'homme transfère à l'homme, le père à son enfant, le maître vers son disciple, le professeur vers son élève, le journaliste vers ses lecteurs, l'homme politique vers le citoyen. L'exemplarité n'est pas formée uniquement par le raisonnement et l'usage du vocabulaire mais surtout par le vécu personnel et sa transmission parfaite dans la conscience aiguë de chaque chose. N'est pas détenteur de l'exemplarité qui veut par le seul jeu du rôle ou du statut. Pour réussir, l'exemplarité ne doit pas être imposée mais reconnue comme juste et utile par l'individu récepteur. Elle doit donc être intégrée et non pas forcée, faisant que son dépositaire porte une responsabilité énorme dans la manière de dire et de faire. Celui-ci doit pouvoir être identifié à l'exemplarité ni trop peu, ni pas assez. Il doit lui-même être crédible pour crédibiliser parallèlement l'exemplarité. En fait, l'exemplarité est toujours plurielle par la triple nécessité de crédibilité de son auteur, du message et du résultat annoncé.

#### **. Exemplarité (des mesures) - corollaire 2 : Faire ce que je dis et non ce que je fais.**

Dans le cadre de la pratique routière (mais également ailleurs), l'exemplarité de toute nouvelle mesure jugée positivement réformatrice mais imposée par la force du droit aux usagers de la route reste incomplète et en porte-à-faux sociétal, tant qu'elle n'intègre pas de contreparties et/ou de compensations proportionnelles et/ou significatives. Par exemple, en matière de programme d'actions (stage, post-formation, assermentation, contrôle technique, visite médicale, équipements de qualité, bonus, réduction, exonération fiscale, etc.) visant à améliorer la maîtrise globale de l'usager de la route, il est impératif que les mesures proposées soient réellement différenciées, individualisées, motivantes et incitatives dans la durée la plus longue. Il ne s'agit pas seulement d'agir à l'échelle lissée de la collectivité mais surtout et d'abord à l'échelle de chaque individu dans la prise en compte de la réalité de son quotidien. Toute acceptation du caractère exemplaire des mesures prises nécessite obligatoirement un retour et/ou un apport objectivement qualitatif, avantageux et/ou épanouissant pour l'usager. Ainsi l'exemplarité des mesures prises en matière de pratique routière doit impérativement associer des avantages réels (fiscaux, financiers, commerciaux, valorisation de l'individu, accès à des niveaux supérieurs de pratique, gratification, objectifs à atteindre, etc.) de nature à entretenir un fonds de motivations solides et pérennes. Il s'agit d'éviter par-dessus tout le recours à la simple manipulation des mots creux, à la stimulation en feu de paille et/ou pire encore, à la pression morale ou à la menace. Il s'agirait alors assurément d'une exemplarité négative aux dépens des mesures prises.

**. Fait (interpréter le) : Chaque fait est un éclat de réalité.**

Le fait est soit la cause apparente, la conséquence ou l'effet collatéral d'un acte, d'une décision, d'un phénomène, d'une situation ou d'un événement lambda, pris au sein d'un ensemble d'interactions bien plus vaste. Il résulte en général d'une réalité porteuse de signifiant faisant dire qu'à telle cause correspond telle conséquence et inversement. Pourtant chaque fait est indissociable d'une chaîne bien plus large d'autres faits et/ou conséquences, dans laquelle il n'est qu'une partie matérialisée et/ou un fragment apparent en subissant avant, pendant et après l'évidence de nombreux autres liens d'interdépendance. Si le fait est un éclat de réalité, il n'est pas pour autant un indice menant sur le chemin de la vérité. Par sa présence, il peut occulter d'autres facettes de la réalité d'ensemble qui sont aussi importantes, voire plus encore. Aussi lorsque le fait est isolé de son contexte, séparé de sa source amont et/ou n'intégrant pas une relation complète en matière de sourcing causal, il est à la base de toutes les erreurs humaines, des déformations de sens, des certitudes erronées, des visions étroites et de toutes les formes d'opinions orientées et de convictions partisans freinant l'accès à la vérité globale. L'émission de la réalité par la dominance accordée à certains faits ne peut que conduire l'esprit humain à l'opposé de l'évidence, de l'essentiel et de la vérité tout court.

**. Fait (interpréter le) - corollaire 1 : La vanité de l'esprit à identifier le fait comme étant la vérité.**

Selon l'angle du traitement du fait, il existe bien d'autres réalités et/ou vérités à révéler. Aussi, le recours au raisonnement et/ou à la logique pour expliquer le fait par la compréhension et l'analyse de telle chaîne causale conduit le plus souvent à l'éclatement de la réalité sous-jacente comme à l'éloignement de la vérité globale. Même en cas de pertinence, l'analyse ciblée ne fait que creuser un trou autour du fait, faisant ainsi courir le risque, par cette attitude, de s'éloigner de l'amont et de l'aval du phénomène global, matrice ou mère porteuse du fait. Ce n'est pas parce que le fait traduit une forme partielle de réalité qu'il conduit forcément au chemin de la vérité. Il existe une multitude de lectures d'un même fait, faisant qu'à trop chercher à isoler le sens unique et dominant du fait on en arrive à écarter ses autres raisons et fondements dans l'aveuglement du raisonnement. Sur la forme, il est toujours possible de retirer d'un fait une ressource utile, des raisons d'espérer et de croire, d'alimenter une logique d'action, de justifier telle mesure ou réaction. Néanmoins, plus l'esprit s'aventure dans l'exploitation orientée d'un fait, plus il trouve des raisons permettant de justifier ses propres logique et vanité. Au lieu d'utiliser le fait comme un indice devant mener à la résolution d'un puzzle bien plus large, la vanité de l'esprit humain, son simplisme et/ou la recherche de facilité, conduisent à considérer le fait comme une vérité en soi à partir de laquelle peuvent se reconstituer tout et n'importe quoi. En ce domaine, il ne faut pas confondre les principes de réflexion relativement simples de l'analyse policière ou judiciaire avec ceux bien plus complexes du sens à donner aux actes majeurs de la vie.

**. Fait (interpréter le) - corollaire 2 : Plus l'esprit s'approche du fait, plus il s'éloigne de la vérité d'ensemble.**

En travaillant le caractère pragmatique du fait, tout individu trouvera toujours des réponses et/ou des questions pertinentes croyant ainsi avoir découvert la vérité révélée par le décodage des apparences du fait. En travaillant le caractère hypothétique, idéologique, imaginaire, virtuel des fondements du fait, tout individu trouvera toujours des raisons personnelles pour continuer à gratter dans telle ou telle voie, philosophique, religieuse, mystique, politique, intellectuelle. Plus il grattera, plus il trouvera d'éléments de réponses confirmant la nécessité de sa quête à l'instar du mineur qui creuse sans fin un tunnel, dans l'espoir de déboucher sur le filon magique. Pourtant la problématique du fait est que sa matérialité peut être observée sous de multiples angles selon la pensée dominante du moment : en surface, en profondeur ; par sa légalité, sa légitimité, sa positivité, sa négativité ; au regard de son utilité ou de sa non utilité, d'une issue favorable ou défavorable ; d'une manière tolérante, intolérante, subjective, objective, partielle, impartiale ; en fonction d'intérêts personnels ou non ; en conformité avec des attendus précis ; sous un angle d'opportunité ou de problème, de gains ou d'inconvénients, etc. Ainsi d'un même fait peuvent découler de nombreuses interprétations distinctes, voire opposées, faisant que chaque fait porte en lui une extrême relativité.

**. Fait (interpréter le) - corollaire 3 : L'éblouissement de la réalité est la cause de l'aveuglement de l'esprit humain.**

Sous l'égide de l'esprit humain toute interprétation du fait produit un signifiant que la logique tend à valider en certitude et/ou en vérité. Si l'esprit est malade, formaté, inhibé, non mature, psychorigide, le fait portera obligatoirement un signifiant marqué de l'empreinte des faiblesses du jugement humain. De

la même manière, le fait prend de l'importance par sa réalité au sein de la conscience humaine. Sans conscience, le fait est sans importance. Il suffit qu'il se présente dans le champ de la conscience humaine (enquête, analyse, observation, ressenti, émotion...), pris dans le spectre d'une norme quelconque, pour qu'il devienne important. Avant, sans rapport à la norme et/ou sans présence humaine, le fait reste toujours anodin. Il en ressort que toute interprétation du fait est définitivement relative faisant qu'en réalité, le fait n'a d'importance que si on lui en donne. Sur le fond, ce n'est pas tant le fait qui est essentiel mais la lecture qu'en réalise l'esprit humain par le sens donné en regard des limites de l'intelligence, du degré de maturité et du niveau d'expérience, selon que l'esprit est plus ouvert que fermé. Sans esprit sage, lucide et éclairé, la vérité n'est jamais dans le fait isolé et encore moins dans l'interprétation du fait. Lorsque, de plus, le fait s'accomplit au sein d'une cohorte d'autres faits parallèles et/ou interdépendants, il est évident que la distance avec la vérité reste encore bien grande. En résumé, plus l'esprit s'approche du fait, plus il s'éloigne de la vérité d'ensemble. C'est l'éblouissement de la réalité qui est la cause permanente de l'aveuglement de l'esprit humain.

**. La Faute (aux autres) : Les bons usagers de la route sont toujours les victimes involontaires des plus médiocres d'entre eux.**

En matière de pratique routière maîtrisée, c'est-à-dire reposant sur un niveau correct de compétence et un savoir-vivre routier suffisant, il est courant de constater que l'implication des «bons» dans une configuration accidentogène résulte à la source d'un comportement parasite et/ou non adapté d'autrui. En d'autres termes, la plupart des conditions accidentogènes impliquant un «bon» usager de la route, hormis une prise de risque volontaire associée à un excès d'optimisme, relèvent majoritairement des déficiences liées aux infrastructures routières et/ou aux défaillances momentanées des autres usagers de la route croisés ou suivis. Il est même possible de dire que, sans présence parasite d'autrui ou de couple(s) à risque réhibitoire(s), plus de 99% des décisions et des initiatives personnelles prises en continu par l'utilisateur compétent de la route sont caractérisées par le constat objectif de leur innocuité, quelle que soit la vitesse pratiquée, par l'efficacité directe de leur mise en œuvre. C'est en cela que la notion de «source» dans la problématique du sourcing causal en matière d'accidentologie est essentielle et dépasse de très loin le seul rapport normatif et dogmatique à la vitesse.

**. La Faute (aux autres) - corollaire 1 : Plus la soumission au code de la route est grande pour soi, plus le risque accidentogène est important pour autrui.**

Contrairement aux apparences, il est courant de constater que plus la masse des usagers (mais aussi des citoyens, salariés, pratiquants...) se révèle faiblement compétente, médiocre dans la docilité et/ou appliquant servilement le code de la route (ou toute autre forme de règle normative), plus celle-ci interfère potentiellement sur la sécurité et/ou l'expression des autres «bons» usagers de la route en créant insidieusement, à leur encontre, l'émergence de causes involontaires d'accidents par manque patent de maîtrise globale. De ce constat, il en résulte le paradoxe universel prévalant que moins l'utilisateur (le citoyen, le salarié...) est compétent, plus il tend à rester docile et/ou soumis au respect inconditionnel du code de la route (ou de toute forme de règle) dans une pratique globalement médiocre favorisant ainsi, sans le vouloir, des conditions potentiellement accidentogènes pour lui comme pour autrui. Il est clair que la forte soumission au code de la route n'exonère ni du risque ni de l'insécurité face à l'imprévu et, pire encore, élimine *de facto* toute volonté individuelle de perfectionnement, toute motivation et/ou initiative à progresser ainsi que tout engagement dans la culture du risque maîtrisé. Il ressort de cette évidence, quel que soit le degré de citoyenneté de l'individu, que celui-ci produit plus une prédominance à l'acte manqué qu'à l'acte réussi face à la difficulté, à l'inconnu, au changement de rythme. L'utilisateur enfermé dans les certitudes de ses pratiques stéréotypées et normées n'échappe pas non plus au lois du risque, un jour ou l'autre, pour lui-même ou en direction d'autrui.

**. La Faute (aux autres) - corollaire 2 : Responsable, coupable mais non inculpable.**

Il est évident que le seul respect du code de la route n'intervient pas comme un rempart sécuritaire absolu contre les dangers et les risques en provenance d'autrui. Il ne fait que le limiter en situation connue, prévisible et/ou linéaire. Si, en théorie, la règle offre le pouvoir de contenir le risque elle n'en élimine pour autant ni les sources potentielles ni la nature de la réalisation. A tout instant, en marge des règles, l'incertitude demeure constante en toute situation complexe, changeante et/ou non linéaire. Autant dire que face à la variété des configurations routières, à la grande diversité des usagers et à la forte disparité des comportements notamment à faible compétence, le seul respect des règles produit plus, ou au moins autant, de risques latents qu'il n'en réduit. En se croyant protégé par le strict respect



des règles, l'usager médiocre tend à oublier qu'il reste constamment porteur d'un risque potentiel latent pour lui comme pour autrui. Déculpabilisé par le sage respect d'une vitesse légale, il oublie que la pratique routière repose en fait sur la maîtrise simultanée de dizaines de facteurs et de paramètres tous essentiels pour le contrôle optimal des multiples variations de situation. Aussi ne miser que sur certains paramètres jugés prioritaires en négligeant l'importance simultanée de la maîtrise des autres, c'est devenir à la fois co-responsable des situations accidentogènes et coupable de mise en danger de la vie d'autrui par incompetence et/ou défaut de maîtrise globale. Sur le fond de l'accidentologie, il n'y a là aucune différence légitime entre le repère juridique centré sur la vitesse illégale et celui de l'incompétence légale. Entre la personne âgée hésitante, l'usager débutant sans véritable anticipation ou l'individu timoré au volant, qui s'imposent les uns aux autres leurs indécisions, leurs peurs, leurs carences et/ou leurs erreurs de jugement dans le respect apparent de la règle générale, il y a autant sinon davantage de responsabilité en terme de sourcing causal que le constat policier ou administratif d'un grand excès de vitesse réalisé dans la plénitude du pilotage ou de la conduite.

### **. La Faute (aux autres) - corollaire 3 : Quand il devient idiot de privilégier le porteur de risque-source, même respectueux de la loi.**

En résumé, dans toute analyse approfondie des situations accidentogènes, il est possible de dire que les déviants du code de la route à la fois expérimentés et compétents sont beaucoup moins porteurs de risque réalisé que la cohorte des usagers médiocres et docilement soumis à la norme légale. S'opposent ici frontalement la légitimité issue de la compétence à la légalité issue de la règle collective. Dans une société éclairée, face au risque et à la sécurité de chacun, la légitimité du discernement éclairé doit primer sur la légalité indifférenciée, sauf à prouver une égalité objective de compétences en chacun. Si les règles de sécurité réduisent les principales erreurs des usagers les moins compétents en situation connue, elles ne les annulent pas pour autant en amplifiant même les risques au-delà d'un seuil critique d'incertitude. Il est possible de dire que l'excès de règle normative dans un cadre collectif à la compétence médiocre produit la permanence d'une occurrence de risque en double provenance d'autrui comme de soi-même. De la même manière, il est possible d'affirmer que les « bons » usagers de la route sont toujours les victimes sacrifiées sur l'autel de la médiocrité collective par le comportement des usagers rassurés par leur docilité et leur soumission inconditionnelle au code de la route. Il découle alors de toutes ces évidences une inversion fondamentale de la responsabilité de la faute lorsque l'on privilégie le fait déviant de la cause apparente à celui de la source latente. Pour le policier, le gendarme, le procureur et le juge, il devient alors peu courageux et même idiot de sanctionner uniquement l'usager impliqué dans les apparences non autorisées du fait ou du délit, lorsque celles-ci sont non objectivement accidentogènes, tout en donnant systématiquement raison à l'usager médiocre, porteur de risque source, mais docile et soumis à la règle. Il s'agit là de donner inconditionnellement raison à la règle du système et à la norme collective face à la nécessité et/ou au discernement humain, lequel peut être cent fois plus efficient en situation réelle que tout texte figé de la loi. La question de la faute ne se résume donc pas seulement aux apparences du fait sous prétexte de légalité, mais suppose également la référence constante aux principes de légitimité du sourcing causal.

### **. Flatulences (de l'esprit) : L'aspect nauséabond du jugement fermenté.**

Bulle(s) de conscience remontant à la surface de l'esprit sous forme de pensée déformée, de fausse bonne idée, d'opinion toute faite, de discours stéréotypé ou de jugement de valeur, donnant l'impression d'une production intellectuelle forte, originale, sérieuse, alors qu'elles ne représentent qu'une production cognitive fermentée dans un espace mental limité, inabouti, peu mature ou très formaté. En cela, l'individu produit des gaz résiduels de nature cognitive provenant de ses mémoires, de son inconscient et de son subliminal, comme il peut produire des pets, des rots et des gaz intestinaux sans le vouloir après ou pendant la digestion. Les flatulences de l'esprit sont le contraire de la véritable créativité, densité de réflexion, qualité d'analyse et de production intellectuelle. Elles concernent tout le monde et sont particulièrement dérangeantes lorsqu'elles émanent de journalistes collaborateurs, d'animateurs médiatiques, d'intervenants démagogiques, de politiciens partisans, de responsables de tout bord à la fois critiques et non constructifs, mais aussi des avocats, procureurs et substituts de la république sous ordre du parquet et de tous les cons imbus d'eux-mêmes en général. Les flatulences de l'esprit sont typées à chacun dans la forme de leur expression en se nourrissant à la fois de pensée dominante, de raisonnement standardisé et convenu, d'empirisme et de subjectivité naturelle. A forte dose, elles révèlent de sérieux problèmes de mentalité, de maturité, d'objectivité, d'infantilisme, de conditionnement.

**. Fondamentaux (recours aux) : Favoriser l'action à la racine des choses.**

Dans un cadre collectif et/ou sociétal donné, la plus grande problématique n'est pas tant d'agir sur les faiblesses, les manques, les rapports de force, la concurrence ou les contradictions entre les différents acteurs économiques et/ou de pallier les inadéquations apparentes du système mais de rectifier durablement, sur le fond, les principes erronés ou inadaptés sur lesquels reposent la culture de masse, les institutions et les organisations en place. C'est d'ailleurs le talon d'Achille de toutes les sociétés modernes que de reposer sur l'inertie des traditions, des habitudes et des positions historiques, alors que le monde change souvent à plus de 180°. L'évolution plus ou moins rapide en toute société moderne induit forcément une torsion et une obsolescence inéluctables des bases et des principes fondateurs qui, ultérieurement judicieux et efficaces, sont devenus inadaptés avec le temps en pesant et freinant inutilement la marche collective d'ensemble. Par exemple, en matière d'épiphénomène de la pratique routière, certains préceptes imposés de la sécurité routière traditionnelle sont devenus largement dépassés par la continuité de leur modélisation initiale en n'intégrant pas les préceptes «évolutionnaires» du Codex de la maîtrise routière. Ainsi tant que certains principes utilisés ne sont pas correctement réformés, c'est tout le système en place qui demeure instable et inique contribuant à faire perdurer, à la source du comportement, un certain nombre de conditions accidentogènes.

**. Fondamentaux (recours aux) - corollaire 1 : La densité suffit à la cohérence interne.**

L'intérêt du recours aux fondamentaux est de pouvoir adapter et réformer utilement les règles, lois, principes et les préceptes déjà utilisés en cœur d'organisation, ou de société, sans risque d'incohérence ou d'erreur. En cela, ils représentent les racines et le sens guidant l'évolution collective et/ou sociétale sans nécessiter forcément de longs développements philosophiques ou scientifiques. Leur densité suffit à leur cohérence interne en imposant une évidence à la source comme à la finalité des choses. C'est la raison pour laquelle les choix politiques et stratégiques destinés à faire évoluer les mentalités et les comportements ou tel mode d'action ou telle organisation lambda ne peuvent se suffire durablement du recours à des mesures ou à des mesurette de surface, qui ne font souvent qu'alourdir davantage la dynamique en place et la rendre encore plus handicapante et instable dans son avancée. Pour réussir une inflexion stratégique durable, il est plus que nécessaire d'intervenir sur les fondations, les fondamentaux et la logique d'existence même des organisations concernées. Sachant que dans un milieu fortement habitudinaire, complexe et/ou interdépendant, l'action en surface des choses ne peut que produire des effets limités et/ou ne favoriser qu'un changement ponctuel et/ou factuel, seule l'intervention profonde, massive, déterminée et positive à la racine des choses permet de réviser et de transformer le système en cause. Il est vain de croire qu'agir directement sur les fondamentaux risque de déséquilibrer et porter préjudice à l'ordre sociétal en cours, bien au contraire ! Ce qui est sûr, c'est que les organisations, les institutions et les politiques menées parmi les plus rigides, intolérantes et fermées s'effondreront naturellement sur elles-mêmes en donnant parallèlement du souffle, de l'oxygène, un regain de liberté et d'espérance aux acteurs et aux citoyens participants. Sachant, d'autre part, que les fondamentaux sont à polarité positive, leur contribution ne peut qu'induire du positif rapidement en toute activité humaine et/ou à terme dans le cadre d'une mise en œuvre correcte. Ils doivent également favoriser l'émergence de nouvelles fondations plus stables, plus solides, plus ouvertes et plus adaptées aux enjeux modernes de l'évolution des hommes et des organisations en place.

**. Forces de l'ordre (rôle tenu par les) : Le premier degré de la sécurité ne suffit pas à compenser le second degré du manque de respect au citoyen.**

Le respect dû aux forces de l'ordre (militaire, gendarmerie, police, CRS...) est directement lié à leur manière d'agir envers le citoyen et non pas seulement à leur présence et/ou existence. Ainsi lorsque les forces de l'ordre se coupent de la population en suivant aveuglément les ordres de l'Etat et du système dans des conduites autoritaires ou irrespectueuses vis-à-vis du citoyen lambda, il est à craindre durablement une baisse de considération et une perte de crédibilité dans l'opinion publique, ainsi qu'une collaboration passive. Dans une société démocratique moderne comprenant de nombreux citoyens éduqués, toute méthode brutale, piégeuse ou non respectueuse des libertés essentielles des individus, toute démarche autoritaire de type «képi enfoncé jusqu'aux oreilles», œillères psychorigides de type «la loi c'est la loi» ou «la loi est la même pour tout le monde», ramène à certaines périodes obscures du XX<sup>e</sup> siècle en faisant perdre tout le crédit sympathie acquis durant des décennies. Le premier degré de la sécurité et du maintien de l'ordre ne suffit pas à compenser le second degré du manque de respect et d'égard vis-à-vis du citoyen. En démocratie, c'est même ce second degré qui devient le plus important

pour le citoyen éduqué. Rappelons que si l'Etat finance les forces de l'ordre, c'est le citoyen qui assure les ressources principales de l'Etat et qu'en toute logique, les forces de l'ordre doivent autant sinon davantage de considération aux citoyens que d'allégeance à l'Etat.

### **. Forces de l'ordre (rôle tenu par les) - corollaire 1 : 2 principes de base à respecter : la référence à la loi et le discernement de l'agent.**

Disposer d'un pouvoir supérieur au droit commun des autres citoyens suppose légitimement des qualités humaines et comportementales au-dessus de la moyenne. En fait, le rapport consensuel entretenu entre les agents des forces de l'ordre et le citoyen repose sur 2 principes indissociables : la référence à la loi et le discernement appliqué par l'agent. Selon la polarité négative ou positive dégagée en chacun d'eux se définit alors une matrice du rôle dominant des forces de l'ordre. Il existe ainsi 4 constantes, 2 positives et 2 négatives, dans le rôle tenu par les agents des forces de l'ordre au regard du citoyen.

- . Le recours à l'esprit de la loi (positif)
- . Le recours à la lettre de la loi (négatif)
- . Le discernement de l'agent (positif)
- . Le non-discernement de l'agent (négatif)

En démocratie apaisée, les combinaisons inhérentes à cette matrice déterminent directement l'adéquation ou non des forces de l'ordre aux attendus de la citoyenneté moderne :

1. Lorsque les forces de l'ordre utilisent l'esprit de la loi et le discernement, elles remplissent alors parfaitement leur mission vis-à-vis du citoyen par le haut de leur fonction et de leur statut. C'est d'ailleurs la seule combinaison acceptable pour tout citoyen vivant dans une véritable démocratie.
2. Lorsque les forces de l'ordre se réfèrent uniquement à la lettre de la loi et au non-discernement par l'application brute de l'autorité et de la force publique, elles deviennent alors carrément décalées des légitimes et justes attentes de la citoyenneté, voire indignes de leur statut dans un épisode historique à oublier rapidement.
3. Lorsque les forces de l'ordre associent l'esprit de la loi avec le non-discernement, elles deviennent alors molles et sans crédibilité, partiales et non intègres, versatiles et discriminatoires.
4. Lorsque les forces de l'ordre conjuguent la lettre de la loi avec des marques intellectuelles de discernement, elles s'approprient un rôle judiciaire et/ou de censeur moral qui n'est pas le leur et qui peut mener à toute forme de catéchisme sécuritaire et/ou de pensée dominante en viol de la conscience individuelle.

### **. Forces de l'ordre (rôle tenu par les) - corollaire 2 : Le spectre du catéchisme sécuritaire.**

Il est parfaitement inadmissible que les membres les plus zélés des forces de l'ordre piègent et traquent impunément et de manière quasi discrétionnaire les citoyens-usagers. Il est également inadmissible d'assister à une sorte de catéchisme sécuritaire unilatéral en provenance de certains exécutants des forces de l'ordre, vis-à-vis des usagers déviants (et non véritablement délinquants), mais aussi envers les jeunes dans les écoles et/ou dans les pseudo formations destinées à recouvrer des points de permis. C'est alors prouver qu'entre les hautes valeurs morales et légales défendues et la pratique du terrain il existe une contradiction permanente en prenant délibérément le citoyen pour un non adulte, un sujet ou contrevenant infantile, faisant ainsi offense à son intelligence, à sa dignité et à sa conscience d'homme ou de femme. C'est également contribuer à maintenir la suprématie de la crainte par l'infantilisation et le conditionnement de manière à ce que le citoyen-usager se plie par force et contrainte aux injonctions des institutions du système. Si l'autorité est objectivement utile envers les véritables délinquants, les personnages incultes, les fortes têtes indisciplinées, les inconscients notoires et les individus immatures, il est inadmissible dans une société évoluée qu'un catéchisme sécuritaire puisse encore exister en provenance des forces de l'ordre lissant ainsi le citoyen vers le bas de sa condition. Il est clair que le rôle des forces de l'ordre doit évoluer vers le haut des valeurs humaines exemplaires (défense du plus faible, courage et abnégation, assistance au péril de sa vie, exemplarité, honnêteté intellectuelle, prise réelle de responsabilité...) en dépassant le simple code d'honneur (loyauté, obéissance, discipline, respect de la loi, rendre service...) et pire encore le retour à tout code archaïque de valeurs fondé sur le lèse narcissisme (réponse agressive et/ou disproportionnée face à toute atteinte verbale, physique, comportementale ou regard jugé non respectueux...). Dans toute société vraiment éduquée, le temps du catéchisme sécuritaire est devenu inutile et ringard car fondamentalement conditionnant, non libertaire et contre évolutionnaire. Par exemple, dans le cadre de l'épiphénomène routier, il y a tout à gagner à disposer sur le bord des routes d'agents des forces de l'ordre à la fois ange-gardiens, formateurs, conseillers compétents sur la sécurité, pédagogues et motivants, toujours prêts à porter

assistance et à transmettre des connaissances pratiques et utiles en matière de maîtrise routière, à la place de cerbères désagréables, vaniteux de leur uniforme ou d'exécutants psychorigides de loi. C'est ce qu'attend, sur le fond, la grande majorité des citoyens-usagers en souhaitant bénéficier prioritairement du rôle compétent, bienveillant, actif et préventif des forces de l'ordre dans un credo moderne qui est de servir utilement le citoyen avant d'obéir aveuglément à l'Etat et/ou se comporter en risible père Fouettard !

**. Forces de l'ordre (rôle tenu par les) - corollaire 3 : Que valent les grands principes sécuritaires sous-tendus par le lien économique et l'intérêt personnel ?**

Au sein du système, les forces de l'ordre représentent le bras armé de l'Etat dans une mission principale qui est de faire respecter l'ordre et son maintien par la contrainte de la loi et par l'autorité imposée du statut. Toutefois, il est clair que dans une population éduquée, toute démonstration ostentatoire d'autorité n'induit aucunement le respect envers ses auteurs, dès lors que les actions menées contrarient et malmènent les droits universels et moraux du citoyen, même sous prétexte de garantir la sécurité collective. Dans ce cas, l'idéal de justice et d'équité animant les agents des forces de l'ordre reste un vain mot, ainsi que les valeurs animant l'esprit de corps, dès lors qu'existent une saturation et une pression constantes dans la présence sur le terrain civil, ainsi que des conduites discriminantes, «piégeantes» et/ou s'apparentant à l'outrage à citoyen. Tant que les forces de l'ordre défendent prioritairement les intérêts du politique en charge de l'Etat ainsi que les structures contestables du système, au dépend des attentes et des valeurs de société sur lesquelles s'adosse naturellement le citoyen, le rôle d'assistance, de protection et de prévention sécuritaire reste parfaitement relatif et critiquable. A titre de test général, qu'advierait-il des beaux principes animant l'action des agents des forces de l'ordre sans la garantie d'une rémunération assurée, d'avantages matériels et/ou de sécurité pour eux-mêmes ? Sans intérêt pécuniaire et avantage matériel personnel, que valent les grands principes et valeurs défendus par les salariés de l'Etat ? A l'inverse, être simplement bénévole dans les forces de l'ordre ne traduirait-il pas un retour à l'idée de milice accueillant des individus à l'état d'esprit moralement douteux ? C'est la raison pour laquelle lorsque le rapport à l'économie et à l'intérêt individuel s'insinue dans le registre des valeurs morales et humaines, celles-ci deviennent obligatoirement relatives et fragiles, sauf à créer un lien d'obligation auprès du maître d'œuvre (Etat patron) par conséquent une allégeance à sa stratégie et à sa volonté sous prétexte de faire respecter la loi. Il en ressort qu'en matière de grand discours et de défense morale des valeurs de justice, d'ordre ou de sécurité, nul agent des forces de l'ordre (comme d'ailleurs n'importe quel autre fonctionnaire d'Etat) n'est bien placé pour donner des leçons de citoyenneté à tel citoyen jugé déviant, hors délinquance caractérisée, même au prix de sa propre vie ou de celles de ses collègues normalement rémunérés pour accomplir contractuellement cette cause.

**. Forces de l'ordre (rôle tenu par les) - corollaire 4 : Quand l'usage de la force se place à la marge de la réalité démocratique et citoyenne.**

Comme dans toute activité humaine, il existe des bons, des moyens et des mauvais parmi les forces de l'ordre. La problématique sécuritaire apparaît lorsque les bons restent minoritaires et les autres largement majoritaires. Etre aux ordres ne signifie pas obligatoirement obéir bêtement et aveuglément sans faire preuve soi-même de discernement et d'esprit de responsabilité, où alors la plupart des agents des forces de l'ordre exécutent sans discernement et sans réel esprit de responsabilité dans leurs missions, ce qui est un comble dans leur rôle d'encadrement légal des citoyens éduqués. Croire que le discours hiérarchique dans les institutions en place vaut davantage que la volonté et la capacité du citoyen éduqué, c'est laisser perdurer le fait d'une pseudo démocratie reléguée derrière l'autorité, la force et le pouvoir d'une minorité d'élus et d'exécutants. C'est opposer directement l'esprit formaté à la discipline, à l'obéissance et à la soumission dominante à la loi et à l'autorité de tutelle aux qualités naturelles d'autodiscipline, de libre arbitre et d'affirmation légitime de soi. C'est également participer au partage de la société en deux, avec d'un côté ceux qui s'activent de manière non vraiment responsable sous l'égide protectrice de l'autorité, de la règle et du pouvoir en place au sein du système et de l'autre, ceux qui en dehors du système se rebellent ou subissent la soumission et le devoir dans le cadre d'un accès conditionnel à un relatif espace de droit et de liberté. Il s'agit alors, purement et simplement, de la démonstration d'un modèle sociétal relativement arriéré, peu responsable de ses actes sur le fond avec d'un côté une minorité aux commandes et/ou garante de l'exécution des ordres et procédures, et de l'autre, une majorité sous dépendance et sous contrôle direct du système. Si la force c'est le pouvoir, alors en acceptant ce modèle, les forces de l'ordre se placent inéluctablement à la marge de la réalité démocratique et citoyenne moderne.

**. Forces de l'ordre (rôle tenu par les) - corollaire 5 : Souvent les certitudes d'action remplacent l'humilité, le doute et la sagesse.**

Dans le cadre d'une véritable démocratie, c'est toujours la volonté exprimée par le citoyen qui donne vraiment de la grandeur aux actes de ses représentants et non l'obligation d'exécuter les ordres sous le contrôle normatif et administratif des institutions du système. En démocratie, la vraie grandeur du pouvoir et de son exécution émane uniquement du juste respect des demandes, des attentes et des souhaits en provenance des citoyens les mieux éduqués, ouverts, sages et tolérants et non des seuls représentants officiellement élus. C'est la raison pour laquelle, à l'échelle de l'exécutant, le respect aux ordres et aux procédures doit être constamment empreint de discernement, sachant qu'en définitive le politique passe et le citoyen reste. Les valeurs initiales et sincères d'engagement (loyauté, besoin de servir, justice, dévouement, aide à la population...) des exécutants de la loi et du maintien de l'ordre ne doivent pas faire illusion sur la réalité ultérieure du terrain. Ce qui se passe dans l'intimité de chacun n'est pas toujours ce qui se réalise à chaud sous commandement dans les opérations de maintien de l'ordre. C'est d'ailleurs l'une des grandes problématiques des forces de l'ordre que d'accomplir régulièrement le grand écart entre l'humanité du citoyen sous l'uniforme et le rôle directif découlant de l'uniforme. Sans évoquer l'importance des traits de personnalité propres à chaque membre des forces de l'ordre, les motivations, les limites intellectuelles, les qualités mentales et le formatage souvent profond des esprits à accepter le caractère directif de la règle, de la discipline et de la soumission inconditionnelle à la hiérarchie, il est clair que la représentation de la société civile dans l'esprit de la plupart des agents assermentés des forces de l'ordre repose en grande partie sur une construction culturelle, psychologique et intellectuelle charpentée de certitudes, de stéréotypes et de standardisations relativement «étroitisés» à la lettre de la loi, aux principes rigoureux, à des procédures précises ainsi qu'à la subordination totale à l'autorité de tutelle.

**. Forces de l'ordre (rôle tenu par les) - corollaire 6 : Le citoyen-usager, ami, ectoplasme ou ennemi ?**

Agents d'exécution au service de la Nation, le principal ordre de mission des forces de l'ordre en temps de paix et d'accalmie sociale n'est pas de défendre prioritairement l'Etat et les représentants patentés des institutions mais de servir et d'assister les citoyens en difficulté comme d'assurer l'ordre et la sécurité collective face à la véritable délinquance contre les biens et les individus. Le représentant crédible des forces de l'ordre se doit donc d'afficher une disponibilité et une bienveillance permanentes envers le citoyen en se comportant en servant sérieux, organisé et discipliné de la citoyenneté. Lorsque la paix et le calme social dominant, les forces de l'ordre n'ont pas à être militarisées ni investies de pouvoirs discrétionnaires. Elles doivent éviter de jouer un rôle d'autorité fondé sur la crainte de l'uniforme en considérant le citoyen-usager comme un ennemi à soumettre, un délinquant potentiel, un ectoplasme (individu inconsistant), supposant alors de valoriser l'uniforme et celui qui le porte par des attitudes stéréotypées de sérieux, de solennité, de prise de distance et/ou de démonstration de force.

**Bien au contraire, le vrai respect civique dû au citoyen doit se manifester par :**

- . Accueil bienveillant de toute demande formulée courtoisement ;
- . Compétence du renseignement, du conseil et de l'intervention ;
- . Assistance sans faille en cas de danger ou de problème ;
- . Mise en avant personnelle face à la délinquance et à l'insécurité des biens et des personnes ;
- . Réponse engagée, immédiate et durable face à la menace réelle ;
- . Respect des différences entre citoyens, refus de la discrimination ;
- . Equité et discernement dans le traitement des situations et des délits ;
- . Evitement du jugement moral, de la culpabilisation ;
- . Evitement de la traque sournoise ou piègeuse ;
- . Evitement des postures d'autorité et de crainte.

**. Forces de l'ordre (rôle tenu par les) - corollaire 7 : Etre grand ou petit derrière son uniforme ?**

Sur le cas spécifique de la pratique routière, domaine collectif dans lequel tout citoyen peut côtoyer directement les représentants des forces de l'ordre et/ou se faire une opinion sur leur crédibilité, la plus grande psychologie est de mise. Il ne s'agit pas seulement de suivre et d'imposer aveuglément les ordres à la lettre mais de savoir continuellement faire la part des choses face à la confrontation avec

les multiples réalités du terrain. C'est d'ailleurs dans la qualité de cette démonstration que l'exécutant se révèle grand ou petit derrière son uniforme. Ainsi sur route, les forces de l'ordre doivent d'abord être au service des usagers en les aidant, les conseillant, les orientant, les défendant, les secourant et non en traquant, apeurant ou culpabilisant les plus faibles ou les déviants du code de la route. Être gardien du maintien de l'ordre est un honneur qui ne consiste pas à se rabaisser à devenir chasseur-piégeur embusqué, verbalisateur-encaisseur pour le compte de l'Etat, sermonneur-moralisateur à la petite saison et/ou complaisant à instaurer une ambiance ou une pression psychologique (peur du gendarme) sur le citoyen-usager lambda. Lorsque tel est le cas, il est alors légitime de se demander de quelle personnalité tordue peut bien ressortir l'agent des forces de l'ordre derrière la légalité officielle de son rôle et le symbole républicain de son insigne. Le fait d'abuser de toute forme d'autorité et de pouvoir discrétionnaire ne peut que conduire au rejet du corps policier, militaire ou de gendarmerie impliqué en invalidant la légitimité de leurs missions. Pour le citoyen, ce sont alors les représentants des forces de l'ordre qui deviennent déviants de leur mission sociétale et même, pour certains d'entre eux, des délinquants de l'autorité et du pouvoir ramenant aux périodes les plus sombres de l'histoire en terme d'imbécillité humaine.

#### **. Formater (l'esprit) : Programmer l'esprit humain comme un logiciel d'exécution.**

A partir d'un caractère et d'une base morale, psychologique, cognitive et culturelle existante chez l'individu, formater l'esprit consiste à mettre en forme et/ou en relief dominant chez lui une somme de connaissances, de savoirs, d'expérimentations, d'émotions et/ou d'informations de manière spécifique et orientée afin de créer ensuite une inclination comportementale, intellectuelle, psychique et/ou morale préférentielle, plus ou moins naturelle, en vue de fournir une réponse type ou standardisée considérée comme étant la mieux adaptée à la situation. Si le formatage cognitif aide directement à l'apprentissage, à l'intégration et à la production d'un rendu standardisé, il s'oppose directement au libre arbitre et à la créativité naturelle en imposant derechef un axe d'expression, d'action, de décision, de comportement et/ou d'opérationnalité. En cela il contribue à conditionner, suggérer, influencer peu ou fortement la conduite du sujet dans ses automatismes en adéquation permanente avec ses propres énergies et motivations. L'individu formaté perd nécessairement de son naturel au profit d'un acquis jugé utile pour sa survie, son développement, ses activités. Le groupe d'influence initial prend ainsi possession d'une partie du psychisme de l'individu, lequel ressent alors plus fortement les besoins d'identification et d'appartenance à celui-ci. Le formatage agissant principalement sur les couches intellectuelles et «conscientielles» de l'individu, il est toujours possible de se «déformater» à tout moment par la volonté ou la thérapie. Un formatage peut également en remplacer un autre, sachant qu'il n'est jamais définitif et s'efface par la critique et la prise de conscience intime.

#### **. Formater (l'esprit) - corollaire 1 : Faire dire à l'individu ce que l'institution a envie d'entendre.**

Le formatage cognitif repose toujours sur un contenu apparemment cohérent et une logique prélevée dans le substrat de la réalité d'un fait, d'un phénomène, d'une activité, d'une science, d'un événement ou d'une chose. Il associe également le traitement des mêmes faits par une série d'attitudes ou de savoir-faire jugés efficaces par la répétition systématique de procédures, analyses, modes d'action identiques. La répétition et l'amplification des mêmes modes d'action contribuent à donner peu à peu une importance centrale, prépondérante, dominante au substrat intellectuel qui l'accompagne évacuant ainsi de facto, d'autres raisonnements ou méthodes possibles. Le formatage ne contribue pas à ouvrir pleinement l'esprit ni d'ailleurs à le fermer complètement, mais à créer un espace de raisonnement semi-ouvert sous contrôle «endopsychique» permanent. Le formatage se réalise en général par le biais des institutions du système via l'éducation, la formation, la médiatisation, l'accomplissement professionnel et social en vue de civiliser, dompter, exploiter, orienter, «dociliser» l'esprit humain au profit du groupe d'appartenance et/ou des autorités de tutelle. Le relationnel de proximité est éminemment important dans l'accompagnement du formatage jusqu'à sa relative autonomie, nécessitant présence d'autrui et de référents, discours, épreuves contradictoires de chaud et de froid afin de forger durablement l'esprit. Ni véritablement libre information, ni élément neutre de culture, ni étape d'épanouissement personnel, l'objectif du formatage est de toujours axer prioritairement la pensée du sujet, sa réflexion, sa compréhension, ses aptitudes, son attitude et son comportement dans une direction donnée. C'est la raison pour laquelle le formatage repose sur une manipulation «soft» des esprits par la programmation d'une partie du fonctionnement du cerveau à la manière d'un logiciel d'exécution dédié, même si derrière n'existe aucune volonté nocive ou malfaisante, sinon celle de servir les intérêts du groupe d'appartenance, de l'organisation ou de la société d'accueil.

### **. Formation (adéquate) : Ni pur praticien, ni pur théoricien.**

En matière de formation, comme dans toute autre activité humaine, il existe de bons formateurs et de moins bons, une bonne pédagogie ou une absence de pédagogie, de la motivation à former et à suivre la formation ou de la non motivation. Il n'existe pas de miracle en ce domaine de transferts des savoirs, des connaissances, des compétences. Une bonne formation résulte obligatoirement du couple bon formateur/bons participants faisant que sans l'un et l'autre, la formation (ou l'éducation en général) produit plus d'incongruité, de déformation, de démotivation et de frein à l'expression du meilleur des ressources disponibles en chacun. Un formateur n'est bon qu'avec de bons participants. Une mauvaise participation limite forcément l'implication du formateur et abaisse la qualité de son transfert. A l'inverse, un médiocre formateur avec de bons participants risque d'abaisser l'intérêt et/ou le niveau d'implication des participants. En fait, chacun est responsable de la qualité globale du transfert en favorisant un cycle vertueux d'apprentissage ou, au contraire, une spirale vicieuse de désintérêt. Dès lors, la formation n'a qu'une seule possibilité qualitative : celle d'associer un bon formateur, une bonne pédagogie et une bonne motivation chez l'apprenant. Une formation sans motivation, engagement et/ou pédagogie ne sert pas à grand-chose. Cela suppose que le bon formateur ne doit être ni un pur praticien, ni un pur technicien, ni un pur théoricien. Il doit être à la fois un praticien de qualité et d'expérience, ainsi qu'un homme ou une femme de culture foncièrement attaché à faire respecter certaines valeurs humaines et professionnelles dans la maîtrise de A à Z de son sujet.

### **. Formation (adéquate) - corollaire 1 : Positiver le contenu par le vécu émotionnel et/ou sensoriel positif.**

La recherche de qualité est essentielle car la formation agit au facteur de la qualité de l'information reçue. Elle pénètre l'esprit et la conscience humaine en profondeur, faisant que tout ce qui se détache de la réalité amplifie l'erreur de jugement et tout ce qui s'en approche au plus près façonne l'adéquation des futures réponses. A l'idéal, l'efficacité de la formation doit reposer sur une mise en situation privilégiant une adéquation du vécu sensoriel par rapport à la réalité concernée. Si l'information donnée joue partiellement et en temps réel sur l'intellect, la formation renforce sa pertinence en agissant au plus près de la perception sensorielle, du ressenti et de l'engagement physique. Il n'y a rien de tel que l'association simultanée de contenus techniques et/ou intellectuels avec l'émotion et le ressenti via l'ensemble des 5 sens (vision, toucher, goût, olfactif, auditif) pour accélérer la prise de conscience et fixer durablement dans la conscience et la mémoire l'apprentissage ou l'expérience en cours. Plus l'intensité émotionnelle et/ou sensorielle est forte, plus le marquage mémoriel du contenu est important à condition, toutefois, que contenu et émotion soient à polarité positive. Car à l'inverse, vivre une émotion ou un ressenti négatif avec le transfert d'un contenu de qualité peut en déstructurer le sens, l'intérêt et la pertinence dans l'application.

### **. Formation (adéquate) - corollaire 2 : A la recherche du triptyque magique.**

Si rien ne vaut la formation initiale pour apprendre le nécessaire, disposer d'une vision plus précise et prendre conscience des centres d'intérêt de tel domaine particulier, rien ne vaut la post-formation pour accéder ensuite à l'efficacité et à la maîtrise réelle. Une mauvaise formation initiale peut être utilement rectifiée ultérieurement par une complémentation formative de qualité et ciblée. De la même manière, toute expérimentation empirique et/ou par autodidactisme a beaucoup à gagner en pertinence en se complétant ponctuellement d'une post-formation ciblée et de qualité (ou de plusieurs). En règle générale, le couple formation initiale/expérimentation est insuffisant pour prétendre atteindre rapidement et complètement la maîtrise globale dans tel domaine ou sujet. Il est même à craindre assez rapidement un tassement dans le parcours personnel d'apprentissage, d'expérimentation et d'application suivie d'erreurs, de déformations et/ou de carences rédhibitoires en de nombreux points opérationnels. La force des habitudes et/ou les rites manifestés à la suite d'un apprentissage initial ne sont pas forcément un avantage durable. Ils peuvent même devenir handicapants en limitant techniquement le champ d'application ou d'activité sur le seul noyau dur de la formation acquise. Aussi pour dominer véritablement un savoir-faire technique, il est nécessaire d'associer formation initiale, expérimentation dans la réalité du vécu sensoriel et post-formation ciblée. En de très nombreux domaines ce triptyque reste magique car il permet d'accéder rapidement au meilleur niveau de maîtrise, par conséquent à l'efficacité des résultats puis à l'efficacité dans l'application courante. En résumé, la formation adéquate est un tremplin évident pour celui ou celle qui souhaite dominer rapidement son sujet. Avec le triptyque magique, il n'est plus nécessaire d'attendre patiemment l'effet du temps pour prétendre disposer d'une bonne technicité, d'un recul suffisant et/ou d'un discernement opérationnel.

Le mythe de l'apprentissage long et laborieux peut être utilement rendu plus court, c'est une question de maturité par la rapidité de prise de conscience chez l'individu sain et motivé.

#### **. Généralisation : Quand petit esprit voit grand et grand esprit voit petit.**

L'erreur systématique dans l'approche d'une problématique donnée est de vouloir généraliser le fait dans une vision causale totalitaire, exclusive, duale ou binaire : utile ou non utile, bon ou mauvais, possible ou impossible, d'accord pas d'accord, les uns pour ou contre les autres, etc. Moins l'esprit humain est doté de jugement et de lucidité animée du sens de l'impartialité, de l'objectivité et d'ouverture d'esprit, plus il tend à réduire la réalité en extrêmes opposés et/ou en vision simpliste de type noir & blanc ou 4 couleurs primaires. Cette problématique est également valable pour l'esprit occidental éduqué qui souvent a du mal à sortir d'une relation causale et voit une raison logique ou directrice à tout. Le phénomène est identique pour l'esprit conditionné à tel moule moral, religieux ou idéologique qui prend appui uniquement sur les connaissances acquises ou la culture dominante, sans inclure d'autres possibles ailleurs ou autrement. La généralisation définit des limites cognitives évidentes notamment en terme de pensée globale ainsi que de conscience humaine animées d'une focalisation morale et intellectuelle plus ou moins étroite. Elle résulte le plus souvent du produit du matricage de l'esprit et/ou de formatages successifs placés sous l'égide d'un socle technique, moral et/ou intellectuel pré-orienté. Chez certains, elle exprime également la domination de l'émotivité, de l'affectif et/ou d'a priori dans le cadre d'une subjectivité naturelle plus ou moins forte. Plus l'esprit est orienté dans ses connaissances et informations, conditionné dans son éducation, bridé dans son expression, limité dans son expérimentation, plus il tend à reproduire la généralisation au profit du système dominant en place, de son entourage direct et de son propre vécu.

#### **. Généralisation - corollaire 1 : La meilleure manière de fermer l'espace de réflexion, d'action et de débat.**

L'éducation, la formation, un relatif éclectisme des savoirs ne contribuent pas forcément à réduire le champ de la généralisation et favorise même son durcissement en accordant une prépondérance au produit de l'analyse technique et/ou du raisonnement tenu. Il en est de même dans la réflexion philosophique ou scientifique qui, plus subtile, en arrive également mais après moult démonstrations savantes au même résultat. Car généraliser ce n'est pas uniquement émettre une opinion simpliste, prédéfinie ou toute faite, c'est également donner au final la priorité à une partie des savoirs et des informations connues sur d'autres non reconnues ou admises. En ce sens, la généralisation est le contraire de l'approche adulte, éclairée et mature qui doit favoriser, au contraire, la nuance constante ainsi que le sens de la relativité dans l'approche d'un registre bien plus élargi de constats possibles. L'usage de la généralisation réduit l'espace d'échange, nie la réalité d'autres possibles, étriqué le débat, appauvrit l'apport intellectuel, limite le potentiel de solutions. L'extrême de la généralisation se retrouve dans la démagogie, le populisme, l'intégrisme, la pensée dominante, le radicalisme. Une tendance que l'on retrouve notamment dans le recours dominant aux idéologies religieuses et politiques, lesquelles ferment ainsi l'espace de réflexion, d'action, de débat, d'ouverture culturelle, sociale, sociétale et/ou économique au profit d'un sens déjà dirigé et placé sous contrôle.

#### **. Généralisation - corollaire 2 : Comment agir sur une situation avec la caution logique du premier degré des chiffres et des faits ?**

Si la généralisation dessert directement la crédibilité intellectuelle de son auteur ainsi que la qualité de son intégrité «conscientielle», elle réduit également chez lui toute possibilité immédiate d'évolution dans la relation comme dans le traitement de la problématique posée. Plus l'individu généralise, moins il tend à s'épanouir de l'intérieur tout en croyant intimement le contraire. Il contribue à «pincer» la pensée d'autrui soumise à son influence (collaborateur, électeur, administré, consommateur, usager, enfant, conjoint, famille...) et à prolonger ainsi l'erreur, une vision limitée ou déformée, un faux sentiment de sécurité ou de danger. Davantage un frein qu'une motivation à faire avancer, s'affirmer et/ou s'épanouir son entourage direct, la généralisation conduit à assécher le jugement d'autrui en même temps que le sien en conduisant tout droit vers toutes les formes de certitudes erronées, d'intolérance, voire de psychorigidité. Généraliser c'est raisonner petit, faux quelque part et/ou démontrer un défaut de discernement, en faisant apparaître ses propres limites intellectuelles, ses frustrations, ses sentiments profonds, le produit de son conditionnement psychique et/ou la démonstration évidente d'une tentative de manipulation. Ne choisir que A, B ou C en évacuant derechef D à Z comme seules options possibles dans le traitement d'un cas ou d'une situation donnée ne relève pas vraiment d'un esprit éclairé, surtout lorsqu'il s'agit parallèlement de contester et de démonter les options contraires afin de mieux justifier la



sienne. En cela, il convient de se méfier constamment de la généralisation dans le contenu du discours de l'homme de loi, du législateur, du journaliste, du politique, du responsable d'entreprise et de l'homme des médias. La meilleure façon de ne rien changer à une situation ou de lui donner un sens orienté, c'est de généraliser avec la caution des faits, des chiffres, de la raison et de l'intelligence. Plus l'esprit du récepteur est faible, influençable, peu cultivé, plus ça marche sur lui jusqu'au prochain retour de bâton !

**. Généraliser (à outrance) : Prendre Jean pour plus bête que Pierre qui n'est déjà pas une flèche.**

Toute généralisation de masse appliquée à une problématique donnée conduit à évacuer de facto la responsabilité évidente et bien plus complexe d'autres notions ou comportements sources. Ainsi dans le cadre spécifique de la sécurité routière traditionnelle, la plus grande étroitesse d'esprit consiste à ramener la pratique de la conduite et du pilotage à quelques notions simples et autres causes phares de l'accidentalité : vitesse excessive ; fougue des jeunes ; dramatisation de la mortalité ; statistiques favorables ou défavorables, etc. Il semble que l'épiphénomène routier soit un domaine collectif de prédilection pour l'usage immodéré de la généralisation à outrance considérant l'esprit humain comme une véritable pâte à modeler malléable à souhait, sur laquelle les représentants du système peuvent imprimer tous les messages qu'ils veulent. Ainsi généraliser la prise de risque et l'accidentalité en oubliant le principal de leurs racines communes, c'est-à-dire le défaut de maîtrise globale, le manque de compétence technique et/ou la présence de couples à risque chez l'utilisateur ou encore l'inadéquation des routes et des infrastructures routières, c'est prendre Jean pour plus bête que Pierre qui n'est déjà pas une flèche. Ce premier type de généralisation par le petit bout de la lorgnette relève d'une double faute citoyenne indigne de l'adulte cultivé. Faute du citoyen-usager qui subit docilement sans manifester d'esprit critique, faute des institutions du système qui interagissent de manière aussi indélicate et irrespectueuse sur la dignité du citoyen.

**. Généraliser (à outrance) - corollaire 1 : Plus qu'une erreur de jugement, un outrage indécent à citoyen.**

De la même manière, étendre à l'ensemble des usagers de la route, au départ quasiment tous différents dans le comportement et la mentalisation de la pratique routière, une vision relativement uniforme en dépit de règles évidentes de ciblage, de différenciation, de précision et de pondération des situations et des capacités des individus, ressort d'une véritable aberration injustifiable en toute société vraiment démocratique. Comment peut-on accepter de laisser lisser les comportements vers le bas de l'interdiction, du contrôle et de la docilité dans une démocratie, sous l'égide d'un discours politique qui n'intègre au mieux que 10 ou 20% de l'intérêt objectif du citoyen, notamment en s'écartant des préceptes de la maîtrise routière, comme en valorisant de manière prioritaire le rôle des forces de l'ordre, celui de certaines minorités agissantes à fort taux de féminisation et/ou les intérêts liés à l'économie d'Etat ? Faire de certaines règles normatives et morales le socle national de la propagande sécuritaire, c'est démontrer là l'exemplarité des effets de la généralisation sur la masse des usagers et la perméabilité immature d'un grand nombre de citoyens à de tels messages. Cet exemple sociétal démontre qu'il n'y a rien de pire dans une problématique complexe comme celle de la sécurité routière que de transposer le particulier au général et de faire ensuite du général la règle commune, applicable à chaque cas particulier. Ce type de raisonnement ne peut que favoriser l'enracinement de l'acte manqué au niveau du collectif des citoyens et faire de l'actuel diagnostic de la sécurité routière traditionnelle, une méthode digne de l'époque du malade imaginaire. Cette démonstration de la généralisation à outrance conduit également à prouver, une fois de plus, la grande facilité avec laquelle les institutions du système peuvent créer et entretenir en fond d'esprit collectif une vision déformée et restreinte de tel domaine ou pratique sociétale de manière idéologique, dogmatique, creuse, infantile et indigne dans ce qui relève objectivement de l'outrage à citoyen adulte.

**. Grande gueule (avoir une) : Petit roquet voulant se montrer Pitbull.**

Individu à fort ego insatisfait cherchant à s'affirmer par l'usage en force de son organe vocal et/ou par un comportement démonstratif. L'objectif est d'imposer un point de vue, un leadership et/ou une autorité sur le groupe, en misant sur l'impact psychologique que cela peut produire chez le plus faible, le soumis et le suiveur. La «grande gueule» compense et/ou cache en réalité une déficience ou une faiblesse psychologique en marge du respect d'autrui, de l'intelligence relationnelle et du sens de la diplomatie. Cette manifestation particulière de l'autorité s'associe le plus souvent à des pulsions agressives qui en démontrent plus qu'elles ne passent réellement à l'acte. Sauf exception, plus grande est la gueule, plus

petit et instable est l'individu dans sa tête. En réalité, celui qui est fort en lui-même, bien dans sa tête et/ou vraiment compétent n'a pas besoin de le justifier à froid dans l'inaction et à chaud dans le verbe. En dehors de la «grande gueule» généreuse, l'une des manifestations les plus fréquentes de la grande gueule commune est le syndrome de la «corvée de chiotte». Il s'agit là, après contestation sur la forme ou le principe, d'imposer aux autres ce que l'on subit soi-même. Relativement fréquent dans les milieux fermés et disciplinés (armée, internat, scoutisme...), l'individu qui a été obligé d'effectuer une corvée ou d'accomplir une tâche difficile ou peu reluisante, tend à vouloir la «partager» à l'identique avec ses petits camarades. Il souhaite ainsi ne pas être le seul à subir l'humiliation de la contrainte et demande de manière véhémement que les autres fassent également la même chose. Le syndrome de la «corvée de chiotte» définit bien le pauvre type, le beauf et le peu de grandeur d'âme de la grande gueule non généreuse prouvant ainsi un «grand sens» du courage, de l'abnégation, de l'équité et de la solidarité envers autrui.

#### **. Habitude : Commencer à prendre des plis en passant et repassant dessus.**

Début d'habitude ou habitude superficielle effaçable qui s'acquiert durant la pratique en cours par la répétition des mêmes gestes et qui disparaît dès que cessent les conditions de cette même pratique. Il n'existe pas encore de conditionnement marqué, ni d'empreintes psychologiques ou mémorielles fortes ce qui permet à l'individu d'évoluer et de changer de référence, de technique et/ou de méthode sans frein ni problème particulier. Cette période amont de l'habitude forme, en général, la transition entre l'apprentissage et la mise en œuvre plus ou moins correcte de ce qui est appris ou expérimenté.

#### **. Habitude : Le prototype même du formatage psychique.**

Disposition mentale et comportementale acquise par le conditionnement et la répétition des mêmes gestes, procédures, actions et/ou modes de pensée, devenant à la fois réflexe et instinctive dès que se présente une situation parfaitement connue ou similaire. Il y a lieu de considérer différemment l'habitude positive formant des aptitudes à la haute précision du geste technique, du verbe, de la décision, de la manière d'être ou de faire, dans une maîtrise récurrente et systématique, de l'habitude neutre ou négative formant une routine de faible effort dans un sentiment de sécurité et/ou produisant l'effet rassurant d'agir dans le cadre de repères connus et/ou relevant de la pratique de rites quotidiens donnant l'impression de dominer à la fois la conduite de son être, de son espace, de son temps, de son environnement, de ses moyens techniques et technologiques. L'habitude ressort d'un formatage lent et soft du psychisme à répéter régulièrement les mêmes choses, comme à apporter les mêmes réponses sans innovation ni progrès. Si la répétition donne l'impression de la maîtrise, elle fixe et limite davantage l'acquis (expérience, manière de faire...) qu'elle ne le développe, l'enrichit et l'affine de manière qualitative. L'habitude est plus un stabilisant dans l'action qu'un moteur de l'action en régulant la motivation et l'énergie. A juste dose, l'habitude aide l'individu à gérer utilement et efficacement les situations. A haute dose, elle réduit le développement intime comme celui des activités de groupe.

#### **. Habitude - corollaire 1 : Il n'y a pas de bonnes habitudes qui ne se transforment un jour ou l'autre en mauvais rituels.**

L'habitude conduit généralement à privilégier la tradition, l'usage, le conformisme face au changement, à la rupture et à d'autres possibles. En cela, elle ferme autant les perspectives qu'elle n'encercle l'espace individuel et collectif. Ainsi, plus l'individu, l'organisation et/ou l'institution sont perclus d'habitudes, plus leur univers reste fermé sur lui-même, voire hostile au changement et/ou à toute évolution supposant effort et remise en cause. La puissance habitudinaire de l'acquis joue un véritable rôle de pesanteur attitudinaire et comportementale tendant à orienter le fond des mentalités. De ce fait, elle projette de plus courtes lignes de perspectives souvent réductrices, raisonnables, sans imagination et/ou reposant sur la fausse croyance que seul le déjà connu représente le vrai, la certitude donc la vérité. C'est la raison pour laquelle tout leader, dirigeant et gouvernant bardé d'habitudes, donc de certitudes, apporte moins à son organisation de perspectives d'avancée, de prise de risque profitable et d'énergie de changement que de freins à s'exposer, de recherche sécurisante de stabilité ainsi qu'une répétition à l'identique de méthodes connues et expérimentées par lui-même, à moins d'appliquer une habitude de... changement. L'habitude s'oppose par conséquent à l'évolution franche et ambitieuse en privilégiant le connu à l'inconnu, le prévisible à l'imprévu, les petits pas à la rupture. D'une évidence naturelle dans un monde stable et linéaire, cela devient carrément une faute de gestion et surtout une inconséquence stratégique impardonnable dans un monde complexe, variable et non linéaire.

### **. Habitude - corollaire 2 : S'obliger constamment à sortir de sa coquille.**

Le modèle familial, le modèle social, le modèle organisationnel, le modèle institutionnel, le modèle sociétal sont principalement fondés sur la répétition habituelle, d'autant plus que les individus sont eux-mêmes matricés et/ou formatés à n'utiliser, penser et agir que sur la transmission d'une culture d'usages et de traditions ciblées. En tout état de cause, il existe une sorte de recherche de facilité dans l'habitude éliminant de facto l'effort inutile, l'acte de volonté et la prise de risque. L'habitude naît toujours du confort mental de pratiques régulières faisant que même dans les domaines considérés comme élitistes (bien parler, bien écrire, bien œuvrer, bien analyser, bien décider, faire preuve de mémoire...) tout n'est en réalité qu'habitudes à remettre mille fois les choses sur le métier. Hors génie et talent inné, toute la production intellectuelle, mémorielle, relationnelle, physique et manuelle de l'homme s'explique par le travail de répétition et le produit de l'habitude. En cela, l'habitude résulte du principe des flux neuronaux qui consiste à traiter le cheminement de l'information via les mêmes groupes de neurones face aux mêmes stimuli favorisant ainsi le même type de réponses neurophysiologiques et neurocognitives. Il apparaît donc que si l'habitude produit de l'équilibre mental, elle réduit parallèlement la dynamique mentale et son cortège de solutions possibles.

### **Pour sortir par le haut du cercle habituel, plusieurs contre-mesures existent par la découverte régulière de la variété des choses du monde :**

- . Développement régulier de sa maîtrise et de sa compétence en tout domaine ;
- . Recherche de qualité et de précision optimale sans jamais se contenter de l'acquis ou de l'existant ;
- . Pratique régulière d'acte de volonté, d'effort, de prise de risque obligeant ainsi à rompre avec les comportements stéréotypés et standardisés ;
- . Accepter le challenge de l'inconnu par le biais d'objectifs en faveur de nouvelles activités et rencontres ;
- . Consentir des efforts soutenus dans le dépassement de soi et favoriser la stimulation par l'imprévu ;
- . Apprécier le contact et les relations fondées sur la différence ;
- . Se nourrir d'informations diverses et multiples en évitant le recours aux mêmes sources ;
- . etc.

### **. Handimotard : Motard plus courageux que les autres.**

Motard ayant repris la pratique de la moto après un accident handicapant ou dans le cadre d'un défi à son infirmité par l'aménagement adéquat de son engin. Il prouve ainsi l'esprit de ténacité, de passion et d'efforts supplémentaires à accomplir dans l'anonymat de sa pratique. En cela, l'handimotard est bien plus qu'un motard de base. Il devient un exemple de courage par le fait d'oser dans la conscience permanente du danger, dans l'affrontement de l'intolérance et de l'insouciance des autres comme dans la nécessité de supporter des contraintes supérieures avec obligation de maîtriser parfaitement son engin. Chez l'handimotard, la volonté de vivre, le plaisir, les sensations d'autonomie se ravivent à l'identique de tout motard valide, et peut-être même encore davantage !

### **. Harcèlement sociétal : Le viol légal de la conscience du citoyen.**

Dans la lignée du harcèlement moral exercé le plus souvent entre collègues et/ou via une hiérarchie directe, existe le harcèlement sociétal en provenance conjuguée des institutions du système, des forces de l'ordre et des relais médiatiques notamment télévisuels et radiophoniques nationaux. Le harcèlement sociétal est la phase 1 du contrôle mental dans la manipulation des masses. Il existe dès lors que 5 conditions sont remplies en regard d'un domaine ou d'un sujet précis :

1. Intention claire de propagande, de communication politique, de suggestion ou de formatage des esprits, d'orientation directive des faits ou des chiffres et/ou d'intervention rectificative sur les comportements individuels, en provenance du gouvernement et/ou de certaines institutions du système.
2. Volonté de création d'une émotion, d'une crainte, d'une anxiété, d'un sentiment de stress, de mal-être et/ou de culpabilité dans un registre de communication le plus souvent moral, normatif, culpabilisant et/ou choquant.
3. Utilisation organisée des ondes et des audiences de certains grands médias nationaux (TV, radio...) accessibles facilement et gratuitement comme relais complices de cette volonté.

4. Récurrence abusive et/ou quotidienne d'un grand nombre de messages formatés à des moments de grande mobilisation ou d'écoute avec, en appui sur le terrain, la présence dissuasive et/ou répressive des forces de l'ordre.

5. Principe délibéré de pénétration et d'encerclement au plus près de l'intimité des individus cibles (vie privée, habitat, véhicule, lieu de travail, d'étude ou de rassemblement...) sans l'usage d'aucun consentement préalable du récepteur.

#### **. Harcèlement sociétal - corollaire 1 : Le cas d'école de la sécurité routière.**

Si en démocratie les exemples de harcèlement sociétal sont relativement rares, le prototype de la propagande moderne porte, le plus souvent, sur le domaine de la sécurité collective. Il existe néanmoins en période de paix trois autres grands domaines possibles de harcèlement sociétal : le terrorisme, la pression fiscale et la religion. C'est toutefois l'exemple affectant la sécurité routière qui reste l'un des plus parfaits exemples de viol moral et légal moderne de la conscience du citoyen-usager pris dans la masse. Ce type de harcèlement sociétal parfaitement légal, conforme à la pensée dominante et justifiable dans son mode d'action devient carrément un viol psychique collectif par l'addition globale des opérations engagées. Sur le fond, il attaque directement les droits légitimes de la protection de la sphère privée et malmène la liberté de choix dans l'information achetée, regardée ou écoutée, en outrepassant délibérément le libre arbitre individuel dans l'action, la décision et la réflexion. Sur la forme, il dépasse les lignes blanches de la dignité due au citoyen usager dans sa pratique courante en l'encerclant médiatiquement comme en le traquant, le sermonnant, le rançonnant, le culpabilisant et l'infantilisant par un recours massif aux forces de l'ordre de manière générale ou ciblée, régulière ou ponctuelle. Dans cet exemple notoire de pratique démocratique poussée aux limites de l'acceptable, la légalité masque toute la perversité de ses promoteurs et les limites de mentalité de ses acteurs et responsables derrière le paravent de la bonne intention.

#### **. Harcèlement sociétal - corollaire 2 : Un déni de citoyenneté et un délit anti-démocratique.**

Le harcèlement sociétal traduit une première phase de viol et d'entrisme dans le sanctuaire de l'intégrité mentale et comportementale du citoyen. Quel que soit le prétexte invoqué, l'addition volontaire et organisée des 5 conditions d'exécution rend passible, devant l'histoire, le gouvernement, l'autorité de tutelle et ses responsables de déni caractérisé de citoyenneté et de délit anti-démocratique. Ainsi, le relais médiatique via les rédacteurs en chef et les responsables d'éditions doit être considéré comme un instrument intrusif dans la vie privée, non souhaité ou attendu, en réalisant un recel d'informations récurrentes et formatées. L'organe politique dirigeant et le gouvernement sont, quant à eux, au cœur même de la perversion du dispositif menant au harcèlement sociétal en centralisant, déléguant, animant la logique du discours, contrôlant les objectifs et dirigeant l'action des forces de l'ordre. Il s'agit là purement et simplement d'un cas anti-démocratique d'outrage à citoyen supposant 4 types de réponses de la part du citoyen :

- . Boycott des médias considérés en zappant sur d'autres chaînes à heures fixes afin de réduire l'audience, par conséquent le financement des annonceurs ;
- . Vote « Dehors » de tous les politiques et personnels de l'Etat concernés ;
- . Action collective au niveau de la justice européenne, internationale, E-Tribune ;
- . Contre-mesures radicales : manifestations, média anti-média, résistance organisée...

#### **. Hécatombe routière : Version moderne du massacre de la Saint-Barthélemy.**

Même si dans un pays moderne le rapport direct à la mortalité routière ne correspond, en moyenne, qu'à  $\pm 1\%$  du total des décès annuels alors que les moyens médiatiques et politiques engagés s'avèrent souvent hautement inversement proportionnels à l'importance objective du phénomène, il n'en demeure pas moins que des solutions individuelles et collectives qualitatives doivent être engagées dans la durée pour stabiliser la mortalité d'origine routière. 3 grands axes d'actions apparaissent incontournables afin de réduire fortement l'hécatombe routière due au défaut de maîtrise globale, aux couples à risques et à l'inadaptation des infrastructures routières :

1. Agir constamment sur la qualification de la maîtrise globale de chaque usager de la route dans l'ensemble des facteurs constitutifs du test de référence «3S» avec intégration d'un traitement positif différencié selon le niveau de pratique.

2. Agir sans relâche au tarissement de la source des 17 couples à risque par l'éducation, la prévention, la sensibilisation avec en perspective, l'usage éventuel de sanctions négatives adaptées.

3. Améliorer l'ensemble des paramètres de sécurité active et passive inhérents aux multiples aspects de la technologie appliquée aux engins et aux équipements modernes, ainsi qu'à ceux relevant de la qualité et de la cohérence des infrastructures routières, en favorisant toujours la volonté et le discernement sur l'automatisation.

A l'évidence, il convient également d'associer dans le cadre de la maîtrise routière la fiabilité et la rapidité des moyens d'intervention et d'organisation sécuritaire et sanitaire, sans oublier l'efficacité personnalisée du traitement arriéré des conséquences post-accidents au stade des assurances, des indemnités, des procédures, comme de l'éventualité de requalification à piloter ou à conduire avec ou sans suivi pédagogique (post-formation) pour les cas les plus sérieux.

#### **. Héros (mythe du) : Homme pleinement homme, comme il en faudrait plus.**

Il s'agit avant tout d'un individu porteur de valeurs justes et inoxydables, capable de donner sa vie et/ou de tout perdre pour une cause juste et utile aux autres, dans un engagement lucide et maître de soi, quel que soit le domaine d'action ou d'intervention. En matière de mythe du héros, rappelons que selon certains analystes militaires, le pourcentage de véritables héros parmi les soldats au combat, durant les deux dernières grandes guerres mondiales, se limite à... 2% des combattants. Soit le constat que même dans un corps considéré comme formé d'hommes courageux et de valeur, il n'existe seulement qu'un individu sur 50 capable d'une décision claire et lucide, d'un comportement empreint de courage et d'abnégation, de don de soi et de patriotisme, face au feu et à la mort. Le héros n'est donc pas celui qui fait ou qui agit même de manière efficace dans le cadre de ses fonctions communes, mais celui qui se caractérise par le courage de faire, d'oser agir au péril conscient de sa vie, sans qu'il en soit pour autant compétent, forcé, missionné ou récompensé. Le titre de héros est certainement l'honneur le plus important pour un homme ou une femme et balaye toutes les médailles et autres titres pompeux intermédiaires. En temps de paix, le comportement de héros s'applique seulement à ceux qui prennent de vrais risques personnels face au danger réel dans un cadre d'effort, de difficulté, d'incertitude du résultat, mais aussi d'intégrité morale et de respect constant de valeurs fortes, sans aucune recherche de gain personnel ou d'avantages ultérieurs. L'idée de héros n'est de ce fait aucunement liée à l'idée d'ange gardien communément admise, en ne confondant pas la bonne action ou l'acte isolé de courage produit instinctivement ou contractuellement dans le contexte quotidien de l'action.

#### **. Impostures culturelles (exemples d') : Par-devant et par-derrière.**

Les impostures culturelles ressortent principalement de l'ordre du gouvernement, du politique, d'institutions et d'organismes bien implantés dans le système. Pour eux, il s'agit de justifier, par-devant, des actions ou des positions apparemment logiques, raisonnables, nécessaires ou évidentes alors qu'existent, par-derrière, une arrière-pensée, un calcul ou des manœuvres d'un tout autre ordre. Exemples d'impostures culturelles récurrentes dans la condition sociale du moment au sein des démocraties de système :

... **«Ouvrir le débat, la médiatisation et la communication»** : Plus le citoyen lambda est objectivement hostile au monde politique, plus on lui donne du politique en spectacle. Plus le citoyen est gavé d'émissions infantilisantes, plus on lui en sert dans les médias. Plus le citoyen est saturé d'actualité sur tel sujet lambda, plus on lui sert le même sujet lambda à toutes les sauces. Plus l'approche journalistique est médiocre et/ou contestable sur le fond, plus on donne d'importance au fait journalistique, etc. Tout fonctionne comme si le cerveau de l'individu était une matière malléable à façon et fortement «conditionnable» face à l'information et à la communication. Tout fonctionne comme si la répétition et la redondance de la médiocrité intellectuelle relayées et amplifiées par les médias devaient façonner l'intérêt et l'attention à la médiocrité, sans autre discernement que d'approuver ou non. Tout fonctionne comme si la faible qualité dominante de la matière informationnelle jouait le jeu, au profit du système, de l'asservissement des comportements et du conditionnement des esprits afin d'éviter que le citoyen lambda ne puisse, à la fois, passer la barre haute du libre arbitre et de l'émancipation culturelle et d'autre part, redescendre en-dessous du seuil bas de l'hostilité, du désintérêt et du désordre.

... **«La belle démocratie des minorités agissantes»** : Quelle illusion d'optique en matière de fonctionnement démocratique que de constater que la majorité silencieuse d'une population donnée est le plus souvent dominée par un pouvoir décisif exercé par des minorités influentes ? Quelle autre contradiction que de savoir qu'entre minorités ce sont celles qui sont les plus agissantes qui s'avouent les plus influentes sur les orientations de la collectivité ? Il suffit donc qu'une minorité représentant 1% d'une population donnée soit particulièrement agissante au sein du système, face à 99% d'autres minorités non agissantes et/ou d'une majorité, pour que celle-ci devienne dominante dans les faits et «autoreprésente» virtuellement la population en général. Lorsqu'une minorité (groupement, association, lobby...) domine et impulse ses vues à l'ensemble d'une majorité, il ne s'agit plus de démocratie mais de prise de contrôle dans le cadre évident d'une pseudo démocratie dans laquelle le pouvoir d'influence inverse le rapport statistique des forces.

... **«Le devoir citoyen»** : Prétexte récurrent en provenance directe des représentants politiques et technocrates du système afin de maintenir une forme de civisme (docilité), respect des règles (obéissance), sens de la responsabilité (discipline et soumission passive) vis-à-vis des normes, de l'autorité, des institutions et/ou des mesures imposées au collectif. Le recours au «devoir» masque presque toujours une pression morale exercée sur le citoyen afin de mieux le culpabiliser, remettre en cause son discernement, voire l'infantiliser par référence à la faute donc à la sanction possible. Si en socio-économie la notion de devoir a été largement privilégiée jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, elle est depuis avantageusement remplacée en entreprise par la notion de «contrat», voire de «plaisir responsabilisé» dans les organisations les plus ouvertes. Aussi, lorsque l'Etat se réfère principalement à la notion de «devoir», il démontre une mentalité rétrograde, un ringardisme solennel relativement psychorigide et surtout un retard évident dans sa conception de la citoyenneté.

... **«Lorsque le négatif doit l'emporter sur le positif»** : Dans le cadre exemplaire de l'épiphénomène sociétal de la sécurité routière traditionnelle, le citoyen-usager n'existe principalement que par ses devoirs (obtention préalable du permis de conduite et/ou d'un nombre de points suffisants, paiement libératoire de taxes diverses pour pouvoir se déplacer légalement, obligation de se conformer à chaque instant au code indifférencié de la route...) assorti de l'obligation permanente de non infraction afin d'éviter la sanction. En d'autres termes, le citoyen-usager n'a d'autre choix que de bien se tenir comme sur les bancs de l'école et d'éviter toute forme quelconque de déviance au code de la route, ce qui ne démontre pas, à l'évidence, une posture vraiment positive et tolérante du système à son encontre. Exister ainsi sous la portée constante d'un regard principalement négatif, circonspect, méfiant et/ou autoritaire, n'encourage pas directement à l'affirmation de soi et à l'esprit adulte.

A l'inverse, sans que ne préexiste une observation hostile à l'encontre du comportement de l'utilisateur et tant que celui-ci n'est pas visible et/ou déviant, il n'intéresse pas ou très peu les forces de l'ordre en devenant alors transparent, inexistant. Ainsi, tant que l'utilisateur n'est pas directement pris dans le champ visuel du traqueur et/ou flashé par le radar, il n'existe pas et/ou est considéré au mieux comme normal, responsable et bien sous tous les angles, car *«pas vu pas pris»*. Entre l'invisibilité momentanée du comportement et le négatif sanctionné par le fait de la malchance, que penser des fondements sociétaux d'une institution qui traite ainsi le citoyen-usager par la sanction et le manque patent de respect à son discernement ? En quoi la pression du négatif est-elle plus productive dans le comportement routier que l'application avisée de positif en faveur de l'utilisateur ?

... **«les bienfaits de la radarisation»** : Méthode issue directement de la volonté du système et de l'homme politique permettant à la fois :

- . Une reprise en main psychologique, normative et morale des citoyens-utilisateurs de la route ;
- . Un autofinancement rentable de ces mêmes radars à la technologie invasive et liberticide par la systématisation des amendes ;
- . La moindre budgétisation de grands travaux d'infrastructures routières par la réduction de la vitesse et des accidents possibles ;
- . La réhabilitation du rôle des forces de l'ordre sur le terrain ainsi que des institutions de tutelle.

Sous prétexte d'éviter les accidents, ce qui reste à démontrer objectivement sur une large période, la radarisation remplace opportunément et stratégiquement la présence contestable et/ou non appréciée des forces de l'ordre dans le contrôle direct et/ou aléatoire du citoyen. Flashé par l'incongruité du radar ou surpris par malchance dans les jumelles des forces de l'ordre, le citoyen-usager devient ainsi immédiatement déviant et pénalisable par la seule caution technique du radar. La délégation de l'autorité de la chose jugée uniquement au crédit du radar et/ou par le fait de toute forme de technologie invasive

en dit long sur la mentalité des gouvernants face au respect du citoyen devenu otage sous surveillance en démocratie de système.

... **«Surtout rester en vie»** : Sur la forme, la volonté de protéger et défendre la vie de ses concitoyens comme d'éviter la mortalité inutile en toute forme de risque est naturellement louable. Sur le fond, dans une démocratie de système, il est néanmoins possible de se poser de véritables questions dans le sens inverse des apparences. Ainsi au-delà des aspects humanitaire, humaniste et affectif en provenance directe de la conscience de l'acteur-citoyen ne se cache-t-il pas le souci, pour le système, de conserver d'abord en chaque individu une source permanente de ressources fiscales et de contribution à la productivité collective via les multiples fonctions (électeur, contribuable, consommateur, actif, salarié, entrepreneur, père et mère de famille, administré...) assumées par tout individu sain ? En étant vivant et en bonne santé, tout citoyen représente un actif indéniable pour le système en produisant des ressources financières régulières liées à son travail, ses investissements, sa consommation, son habitation, ses déplacements... En étant mort, la source se tarit immédiatement en attendant la relève et pire encore, la dépense en cas de maladie, handicap ou décès grève directement les budgets des institutions concernées. En fait, le système gagne sur les deux tableaux en conservant intact et vivant un individu lambda. Il empoche constamment des ressources liées à ses différentes activités de vie et en dépense peu ou pas du tout selon la tranche d'âge des individus. De là à «tangenter» ou baigner dans une forme d'hypocrisie sociétale à invoquer la préservation du citoyen pour lui-même et sa famille, et non pour sauvegarder la pérennité du système en place et financer ses multiples obligations (retraite, santé, solidarité nationale, dépenses d'Etat...), il n'y a qu'un pas que l'homme politique commun n'hésite pas à franchir par bêtise, inconscience ou froide détermination. Il est clair que pour la survivance du train de vie de tout système, de ses collaborateurs et de ses représentants, il est bien plus productif de conserver en bonne santé le plus grand nombre d'individus en provenance de la société civile que de les voir disparaître, atteints de maladie ou handicapés par l'accident coûteux, imprévisible ou inutile.

**. Imprévu (faire face à l')** : Le rôle déterminant de l'homme seul et déterminé face au collectif timoré.

Faire face à l'imprévu est une constante de la prise de risque. Il ne peut y avoir d'imprévu sans risque et de risque sans possibilité d'imprévu. L'imprévu définit le contraire du prévisible et de l'habitude, c'est-à-dire tout ce qui échappe au contrôle, à la prévision logique, au rythme normal et à la volonté humaine. Dans une société sécuritaire soucieuse de tout prévoir et de tout contrôler, le rejet de l'imprévu entretient une lourde tendance «prudentielle», sécuritaire et de féminisation de nature à réduire au maximum et partout le risque et l'aventure en vue d'éteindre toute marge d'incertitude. La négation de l'imprévu porte en elle-même les racines de l'entropie individuelle et collective, faisant que l'individu devient incapable de rebondir sur les événements et/ou de les exploiter efficacement dans l'avancée et le progrès. En refusant l'imprévu, il s'enferme dans une existence plus ou moins aseptisée et fragilisée le privant ainsi de capacités morales et psychiques fortes ne lui permettant plus d'affronter victorieusement l'échec et la difficulté. Cette forme d'incapacité psychologique lui rend insupportable l'existence même de problèmes, de contrariétés et de maux communs liés à l'existence. Tout naturellement l'individu tend alors plus à se pourrir la vie comme à donner de l'importance à des choses qui ne le méritent pas, que de démontrer de la force de caractère et de la sérénité dans l'action. Il en ressort que le progrès sociétal résulte majoritairement de l'engagement d'individualités fortes et non apeurées face à l'imprévu, que d'une action collective concertée. Ainsi plus le collectif est timoré, plus l'homme seul et déterminé osant braver le risque et l'imprévu peut orienter sa société d'appartenance, dont l'archétype structurel est de freiner, contrôler et/ou ralentir tout en permanence. Il en est de même à l'unité d'individu entre celui qui sait s'affirmer et s'épanouir dans la prise en compte du risque et celui qui stagne, n'ose pas ou se réfugie dans l'habitude et la certitude du moment.

**. Imprévu (faire face à l') - corollaire 1** : Dominer l'imprévu, c'est dominer le sens de son existence et inversement.

La position individuelle et collective face à l'imprévu est révélatrice des limites de la mentalité de chacun. Ainsi ne pas savoir faire face à l'imprévu favorise toute sorte d'irrationalités chez l'individu en croyant ainsi mieux s'en protéger. D'abord la crainte de l'imprévu alimente un stress permanent, voire de l'anxiété, face à l'inconnu, l'étranger, le changement, en mélangeant souvent dans un délire imaginaire ce qui arrive, va arriver et risque d'arriver. Ensuite les croyances, rituels et superstitions deviennent les recours du quotidien pour éviter l'arrivée du «mal», plombant ainsi encore davantage l'ouverture d'esprit, la curiosité et la démarche «évolutionnaire». Le conformisme, le conservatisme et la tradition deviennent

tout naturellement les antidotes majeurs à l'imprévu et à l'arrivée possible de nouveautés entrantes. Au lieu d'ouvrir l'esprit aux choses, la peur de l'imprévu le ferme et le contracte réduisant ainsi d'autant l'espace de tolérance, de conscience et d'évolution. L'individu imprégné de culture «prudentielle» face au risque et à l'imprévu tend alors plus à subir et à se soumettre dans une acceptation fataliste de sa condition humaine et citoyenne, qu'à agir en maître de son destin et en leader responsable et opportuniste de sa vie. Cela explique pourquoi le système, via certaines de ses institutions et/ou de manière consensuelle avec les religions dominantes, combat constamment l'imprévu au sein du collectif par toute une série matérielle de mesures législatives et morales, mais aussi par le renfort immatériel de prophéties, de mythes, de rituels, d'usages et de coutumes. Entretenir la crainte de l'imprévu, c'est parallèlement bloquer la libre évolution individuelle donc continuer à dominer et s'imposer sur l'esprit collectif par la crainte, la demande de sécurité et surtout par une offre de solutions à la mesure des défaillances, des carences et des limites humaines.

**. Imprévu (faire face à l') - corollaire 2 : Plus l'individu affronte l'imprévu, plus il en réduit l'occurrence et plus il domine son sujet.**

Dominer l'imprévu, c'est dominer le sens de son existence. Craindre l'imprévu c'est, au contraire, favoriser une tendance morbide à se comporter plus en assisté, timoré, craintif et suiveur qu'en individu autonome, courageux, vraiment responsable et affirmé. C'est également réduire concrètement le périmètre de la qualité et de la richesse d'expression de ses propres ressources naturelles. C'est la raison pour laquelle l'homme et la femme vraiment adultes et correctement formés ne craignent pas l'imprévu et savent y faire face. C'est même la capacité à affronter efficacement l'imprévu qui leur donne véritablement de la puissance, de la maîtrise et du contrôle sur les événements. L'homme compétent et affirmé ne craint donc pas l'imprévu, il l'attend même de pied ferme, car il sait que c'est de l'imprévu qu'accouchent les avancées du changement. Si par la force des choses il est difficile de gérer l'imprévu, c'est de l'affrontement direct que s'affine la maîtrise par la réduction progressive du champ des incertitudes. Plus l'individu affronte l'imprévu, plus il en réduit l'occurrence et plus il domine son sujet. Le passage réussi à la trempe de l'imprévu façonne obligatoirement la force de la personnalité, le mental, la capacité de résistance, tout en apportant un supplément de savoir-faire, de conscience et/ou de connaissance par rapport à l'ordre habituel ou établi. Tout imprévu n'est pas forcément contrôlable par la compétence, la technologie et/ou par la volonté humaine, faisant que d'autres facteurs peuvent interférer (chance, malchance, acte réussi, acte manqué...). C'est la raison pour laquelle la gestion de l'imprévu forme un tout dans le développement des individus en s'accommodant mieux de l'affirmation épanouie et «compétentielle» de chacun que du matriçage, de la normalisation et du dogmatisme castrateur de réalisation de soi.

**. Inabouti (individu) : Comportement et esprit non achevé comme beaucoup d'autres en ce bas monde.**

L'individu peut être considéré comme inabouti lorsqu'il cumule au stade du comportement, de l'attitude et de la psychologie certaines carences et déviations notables non adultes. Le caractère inabouti ne résulte nullement du jeune âge, du manque d'expérience, de connaissances, de savoir ou d'informations, pas plus que de l'origine sociale modeste, du statut social, du métier, de la fonction professionnelle, de l'ethnie, de tout critère lié au sexe et/ou à la physionomie et morphologie de l'individu. Le caractère inabouti se loge au fond de l'esprit par un déficit de conscience globale et par des traits de personnalité immatures, manipulateurs, agressifs et/ou passifs. Toute forme d'appartenance, d'identification, d'infantilisation, de standardisation, de stéréotype, de matriçage et/ou de formatage dominant dans l'attitude et le comportement relève du non aboutissement de l'individu, même si cela peut concerner un très grand nombre d'individus.

**Le caractère inabouti de l'individu se manifeste généralement par :**

- . Mauvais équilibre entre l'expression vitale d'action, de sensation, d'affection, d'intellectualisation ;
- . Immaturité, faiblesse chronique dans le raisonnement, usage fréquent de lieux communs ;
- . Recours régulier au dogmatisme, psychorigidité, intolérance ;
- . Superstition, foi démesurée, croyance aveugle ;
- . Fort empirisme naturel, subjectivité, jugement de valeur ;
- . Crédulité chronique face à autrui, à l'information, à l'autorité de tutelle ;
- . Peur du risque, faible engagement dans le passage à l'acte, incapacité de dépassement de



- soi ;
- . Besoin de séduire, d'être aimé, compris ;
- . Maladie de l'intelligence à trop raisonner, vouloir briller artificiellement ;
- . Faible spontanéité, naturel, authenticité ;
- . Attitude constamment sérieuse, hautaine, supérieure, contrôlée ;
- . Grande gueule, manifestation d'autorité, narcissisme ;
- . Faiblesse au niveau de certaines valeurs humaines (dont loyauté, honnêteté intellectuelle) ;
- . Esprit suiveur, docile, passif, soumis acceptant facilement la subordination ;
- . Esprit peu décisionnaire, propension à rentrer dans le rang, à plier devant l'autorité ;
- . Esprit discipliné, fortement dépendant du système, d'un groupe d'appartenance ;
- . Comportement peu dynamique, peu courageux, peu audacieux, prédateur ;
- . Tendance marquée aux pratiques habituelles, aux rituels ;
- . Problèmes psychologiques bridant l'expression naturelle des besoins, des désirs humains.

**. Inabouti (individu) - corollaire 1 : La force mentale fait toute la différence.**

Le contraire de l'individu inabouti est l'individu abouti qui se biodétermine par des qualités et des capacités décisives propres à l'assertivité et au respect de valeurs fortes, même si dans l'absolu de la psychiatrie et de la psychologie aucun individu ne peut être psychiquement parfait par rapport à des schémas mentaux idéaux. Il est également normal que l'individu traverse des périodes d'«inaboutissement» naturel (enfance, adolescence, sénilité...) et d'«inaboutissement» conjoncturel (maladie, privation de libertés, problèmes personnels...).

**C'est alors la force mentale à se reprendre en main qui caractérise l'individu foncièrement abouti par :**

- . Un grand sens de la relativité des choses ;
- . Une conscience globale ;
- . Une objectivité et une impartialité dominante ;
- . Un grand sens moral et de l'honnêteté intellectuelle ;
- . Un libre arbitre et un discernement sur l'essentiel ;
- . Le peu de sensibilité à l'influence d'autrui ;
- . Une force de caractère suffisante pour accepter dignement l'épreuve ;
- . Une capacité à oser dans l'action ;
- . Une affirmation naturelle au quotidien ;
- . La reconnaissance naturelle de l'erreur ;
- . Une tendance marquée à l'acte réussi ;
- . La confiance en soi ;
- . La positivité de l'esprit ;
- . La relative constance de l'humeur ;
- . Le sens de la psychologie relationnelle.

**. Incivilité (routière) : Jeter son mégot en plein été dans une forêt de pins en prenant soin de ne pas dépasser la vitesse autorisée.**

La première des incivilités routières parfaitement inacceptable commence par le défaut régulier d'usage du clignotant qui signifie «il n'y a que moi qui m'intéresse sur la route, avertir les autres, rien à foutre !». La seconde incivilité est celle qui concerne le jet régulier de papiers par la fenêtre du véhicule ou de mégots de cigarettes sur la route signifiant «le respect de la nature et de la propreté, rien à foutre !». L'incivilité prend souvent sa source dans un défaut d'éducation et de savoir-vivre en s'imposant brutalement aux autres, comme l'on est et comme l'on a envie d'être. L'incivilité volontaire démontre un manque patent de psychologie relationnelle, de respect d'autrui et de l'environnement comme autant de trous dans le gruyère, c'est-à-dire en ce domaine de carences dans le psychisme de l'individu. De la manière de se comporter dans un véhicule, il est possible de déterminer le fond de personnalité de l'usager. Ainsi respecter la vitesse autorisée tout en pratiquant régulièrement des incivilités, c'est démontrer tout le chemin restant à accomplir pour atteindre une véritable maîtrise globale sur route et ailleurs !

**. Inculture (routière) : Fonder l'existence d'un code de la route sans culture préalable, c'est comme peindre sur une surface pourrie.**

Malgré l'existence d'un code de la route aux règles communes à tous, il n'existe pas de véritable culture unifiée de la pratique routière. Aussi fonder l'existence d'un code de la route sans culture préalable, c'est comme peindre sur une surface pourrie. De la même manière, définir une politique sécuritaire sans prendre soin d'établir auparavant ou simultanément des fondamentaux solides et pérennes, en se référant uniquement à la force de coercition de la sanction, des normes et de la morale, c'est bâtir en surface un projet inévitablement instable et imparfait dans la durée. Il existe, en fait, 4 grands types de représentation de la pratique routière, chacune réductrice d'une vision spécifique de la route. Même l'amalgame dans le cadre critiquable de la sécurité routière traditionnelle ne permet pas d'assurer une représentation homogène de la pratique routière. Trop technique, trop morale, trop émotionnelle, trop normative, trop libertaire, chaque représentation forme un dogme imparfait, fermé sur lui-même et/ou insuffisant pour supporter la diversité des cas individuels dans le registre de la maîtrise, de la non maîtrise, de la compétence opérationnelle et de l'incompétence tout court. Il manque à chaque fois une vision globale différenciée, objective et relativiste prenant en considération les fondamentaux de la Motologie et du Codex de la maîtrise routière. Dans ce contexte hautement bigarré, il est clair que chacun tend à s'approprier la représentation de la pratique routière à sa manière, selon ses intérêts dominants, son vécu, son rapport matériel à la sécurité.

**. Inculture (routière) - corollaire 1 : Pour une 5<sup>e</sup> représentation de la pratique routière.**

Pour sortir de l'inculture routière, seule la prise en compte d'une cinquième représentation de nature motologique peut permettre d'unifier, par le haut, l'existant des quatre représentations les plus courantes de la pratique routière afin de former le ciment d'une véritable culture routière «compétentielle» et universelle :

#### **1. Représentation professionnelle**

Il s'agit d'une représentation «technicienne» de la pratique routière (auto-école, DDE, gens de la sécurité routière, assurances, fédérations, professionnels moto, auto, poids lourds...) se référant majoritairement à une vision et à une approche de nature «professionnelle». La méthode est avant tout fondée sur l'apprentissage ciblé, directif, pédagogique, ainsi que sur le respect de règles techniques élémentaires fondant, au final, un comportement plus «prudentiel» et sécuritaire, plus standardisé et stéréotypé dans la «médiarité», que de développement d'une véritable maîtrise globale. Le principe fondateur est la reproductibilité des méthodes à tout âge et pour tout type de personnalité dans un processus de formation adapté mais surtout imposé à tous de manière identique comme seul modèle référent.

#### **2. Représentation morale**

Il s'agit d'une représentation en termes de devoirs plus que de droits et de libertés, en provenance principalement du point de vue d'accidentés de la route et d'intervenants impliqués dans l'accidentalité (associations, handicapés, familles de victimes, pompiers, services de santé...), lesquels ont une approche relativement «froide» et négative de la pratique routière mais également subjective, émotionnelle, affective, compassionnelle, reliée directement à leurs propres vécus, expériences, traumatismes et/ou douleurs légitimes.

#### **3. Représentation normative**

Il s'agit d'une représentation purement et exclusivement légale de la pratique routière basée sur le strict respect de la loi et de la norme, mais aussi sur le dogme égalitariste comme si l'application indifférenciée de la même règle pour tous pouvait, en toute circonstance, remplacer avantageusement et qualitativement le discernement et la compétence humaine en temps réel. Le recours aux méthodes coercitives et à l'autorité devient la seule option qui vaille pour réduire l'accidentalité grâce à l'omniprésence des forces de l'ordre, des instances sécuritaires, de la technologie invasive, de la sanction de la justice, de la prise de position autoritaire du politique, comme si la réduction des libertés, des tolérances et des capacités techniques était l'unique bonne réponse pour le bien-être du collectif des usagers.

#### **4. Représentation libertaire**

Il s'agit d'une représentation tolérante de la pratique routière en laissant chacun maître de ses décisions sur le terrain en fonction de son propre niveau et d'un minimum d'évidences sécuritaires. Le cadre principal de contrôle se limite au passage d'une probation technique et administrative, ainsi que par le fait d'un consensus flou entre usagers face aux risques, aux difficultés et à la présence ponctuelle des forces de l'ordre. Pour un grand nombre d'usagers, cette représentation libertaire a été relativement dominante durant des dizaines de décennies ne garantissant pas pour autant une amélioration décisive de la maîtrise globale en chacun.

### **. Information (rapport aux ouvrages de la Motologie) : Un genre appliqué de real-information.**

En Motologie, la portée de l'information s'applique à toucher directement la conscience de l'utilisateur, du citoyen, de l'homme et de la femme, plus qu'à être un élément de connaissance et de savoir. Le style utilisé est considéré comme adulte en allant immédiatement en cœur de cible, en se portant délibérément sur l'essentiel de la question ou de la notion considérée. Le traitement de l'information est destiné à favoriser une pensée globale, sans crainte de la critique ou de la réaction du lecteur, en donnant la primauté à la liberté de pensée, aux fondamentaux, à la partie non habituelle et/ou officielle. Afin de laisser à chacun le plein usage de son libre arbitre, le contenu est traité sous forme de milliers de briques d'informations distinctes les unes des autres, dont l'assemblage final reste totalement libre et intuitif. L'objectif est de permettre au lecteur d'en utiliser librement, partie ou totalité, afin de hausser son propre niveau de conscience et d'accéder à une vision plus globale des phénomènes considérés. En matière d'information, comme dans le bâtiment et le génie civil, c'est en assainissant et en clarifiant précisément le fond des choses que l'on peut construire ensuite toute sorte d'édifice solide et pérenne. A chacun l'accès au pouvoir suprême d'être libre dans sa tête, d'être son propre architecte, maçon ou entrepreneur, dans l'anonymat de sa réflexion et de son évolution. Pour cela, il est impératif de nettoyer régulièrement ce qui est inutile ou parasite, de se délester du gras culturel et idéologique, d'ouvrir et/ou réveiller une véritable conscience profonde et féconde. Il s'agit là d'un cas concret de *real-information* au profit de personne en particulier mais à l'avantage de tous !

### **. Infraction (attitude devant l') : Courage restons !**

L'homme de véritable qualité confronté dans la légitimité de sa pratique (volontariat, lucidité, compétence) à un délit, à un non respect de réglementation et/ou à la sanction qui en découle a 3 obligations :

- . Reconnaître les faits par honnêteté intellectuelle ;
- . Accepter la sanction par esprit de responsabilité ;
- . Assumer en toute conscience sa position sans aucune soumission à la morale du système.

### **. Infractionnisme de masse : Une verrue démocratique.**

Nouveau dogme sécuritaire utilisé par les technocrates de la sécurité routière traditionnelle cherchant à rationaliser et justifier les pratiques répressives menées contre le citoyen-usager. En tendant des pièges un peu partout, l'objectif est de remplir le tableau de chasse simplement par les lois de la statistique. Imaginé par des politiques et des technocrates qui méritent d'être pendus ou expulsés définitivement du pays, réalisé par des agents des forces de l'ordre qui méritent d'être privés de retraite pour outrage à citoyen caractérisé et récidiviste, l'«infractionnisme» de masse est l'exemple même de la verrue démocratique. Au premier degré, l'«infractionnisme» de masse se base sur l'évidence d'infractions au code de la route proportionnellement au nombre d'utilisateurs circulants considérant ainsi que plus la masse d'utilisateurs est grande, plus le rapport aux infractions est mathématiquement grand. Il confirme ainsi tout l'intérêt d'un dispositif répressif autofinancé par racket public permettant de justifier politiquement une baisse des infractions au code de la route, ainsi qu'une baisse mécanique de l'accidentalité. Au second degré, il permet de restaurer le réflexe sécuritaire craintif, la docilité et la soumission collective à l'ordre moral et à l'ordre tout court, dans une reprise en main globale des citoyens-usagers.

### **. Infrastructures routières : Terrain de jeu professionnel ouvert aux amateurs et aux néophytes.**

Problématique principale de la véritable sécurité sur route devant fonder l'âme de toute sécurité routière. Sur la forme, les infrastructures routières concernent à la fois les travaux d'aménagements routiers, la qualité des revêtements, des signalisations et des protections passives, le traitement optimal de flux des véhicules, l'entretien régulier de l'ensemble du réseau sous l'égide d'une intervention qualitative de la part des services spécialisés en liaison avec l'avis local des associations d'utilisateurs. Accueillant chaque jour sur routes des millions d'utilisateurs, de la qualité des infrastructures (grandes voies séparées, visibilité, passages protégés, réduction des aléas météo, nettoyage rapide des salissures...) dépend la sécurité permanente du plus grand nombre des utilisateurs. Avec une moindre qualité, les infrastructures deviennent immédiatement la première source involontaire de l'accidentalité à partir de laquelle tous les couples à risques se développent à la puissance. Dans l'absolu avec de bonnes infrastructures, une bonne technicité de pilotage ou de conduite, un bon engin asservi aux progrès de la technologie, le

risque routier tend vers l'épsilon. Avec de médiocres infrastructures, c'est le contraire qui se produit et ce d'autant plus que la technicité dans la pratique reste moyenne ou faible. Même si la puissance publique est le plus souvent déresponsabilisée en matière d'accidentalité, au dépend de la critique d'une pratique déviante de la vitesse, il n'en demeure pas moins que la bonne route produit le bon usager (sécurité, confort, confiance, aisance...) et qu'une mauvaise route produit un mauvais usager (stress, erreur, imprévisibilité...). Sur le fond, tout véritable programme responsable de sécurité oblige à l'allocation d'importants budgets affectés à la qualité permanente des infrastructures routières, en synergie avec le développement de la maîtrise routière chez l'utilisateur. A l'aune de cette évidence, toutes les autres mesures liberticides ne sont que des emplâtres, des cache-misère, des fuites en avant producteurs d'une insécurité permanente au plus profond des esprits.

#### **. Insécurité routière : Lutte moderne de la morale du bien contre le péché du mal.**

L'insécurité routière est un paradigme (modèle de pensée) qui autorise toute forme de version selon que l'on se place en tant qu'utilisateur compétent ou non compétent, acteur du système, politique ou victime. En tout état de cause, elle commence par le différentiel de maîtrise entre usagers de la route, se poursuit par le différentiel de technologie et de fiabilité des engins utilisés et s'amplifie par l'inadéquation des infrastructures routières. Sur le plan de la cause apparente, elle résulte obligatoirement d'un ou de plusieurs couples à risque parmi les 17 existant et de la démaîtrise en résultant. De ce fait, il est clair qu'avant tout constat dramatique de «victimisation» sur le terrain, de responsabilité judiciaire et de chiffres officiels, l'insécurité routière trouve forcément sa source dans l'amont de l'esprit des usagers, puis dans l'aval de l'inadéquation de leurs comportements à un moment *t* en liaison avec le rôle décisif des infrastructures routières et de la technique ou technologie de leurs engins. Culturellement, sociologiquement et psychologiquement, il est ainsi possible de dire que l'insécurité naît et s'entretient majoritairement au centre intime du psychisme de chaque individu animé de l'acte manqué avant de se transformer dans un comportement de l'instant non adéquat pour, éventuellement, se réaliser dans une configuration particulière de faits. La matérialité des faits ne ressort le plus souvent que d'une conséquence prévisible ou malheureuse (malchance) de cette réalité latente le plus souvent masquée par l'autre réalité du constat apparent des faits (vitesse, alcoolémie, médicament, endormissement, inattention...). Pour réduire vraiment l'insécurité routière, il apparaît fortement souhaitable d'intégrer à la cause des faits et des comportements, la prise en compte de l'importance de la source animant la cause, ainsi que la finalité des mesures prises face aux conséquences (force de l'ordre, radarisation, sanction...). Le recours au sourcing causal est essentiel afin de rendre objectif, complet et impartial toute position prise en matière d'insécurité routière, comme d'ailleurs en d'autres domaines d'insécurité.

#### **. Instinct de survie : La meilleure des protections naturelles.**

Il s'agit de la meilleure défense naturelle que l'homme et les espèces animales puissent utiliser pour se protéger constamment d'eux-mêmes, de l'environnement, du danger et/ou d'autrui. L'instinct de survie biodétermine le besoin de vivre comme étant le principal parmi tous les autres. Spontané, inné, latent, il a l'avantage de ne nécessiter aucun apprentissage, aucune éducation ni aucune culture, en s'imposant comme l'évidence des évidences, la nécessité des nécessités. C'est la première et plus la formidable des sécurités individuelles et collectives, à condition toutefois de ne pas être plombée inconsciemment par l'acte manqué mais plutôt appuyée par l'acte réussi. L'instinct de survie a une corrélation directe avec les fonctionnements psychomoteur, psychologique, physiologique, somatique, comportemental de l'individu. Il forme le premier bouclier défensif de l'humain dans un rôle encore antérieur à celui de l'intuition. Plus il est fort, plus il protège constamment l'individu face au risque latent et aux aspects non visibles et/ou non conscients des événements. Moins il est fort, moins il apporte de réponses adéquates face à la présence du risque et/ou à celle de l'imprévu.

#### **. Institution (rôle de l') : Encadrer le citoyen dans tous les sens.**

La notion d'institution correspond habituellement aux organismes publics, parapublics, territoriaux, locaux, structures administratives et politiques officiels reposant sur un ensemble de règles régies par le droit et la loi, toutes établies en vue de la satisfaction des intérêts collectifs et de la préservation des équilibres dans le fonctionnement du système en place. Les institutions représentent en quelque sorte l'ensemble des temples de l'autorité publique, politique, religieuse, morale, fiscale, économique, sociale, financière, culturelle, scientifique, policière, militaire, judiciaire, pénitentiaire, éducative, médiatique.... disséminés sur le territoire national et international. En fait, les institutions forment un ensemble

cohérent de bastions du pouvoir et de l'autorité en vue principalement d'encadrer sur place le citoyen, à tous les niveaux, en assurant d'abord la pérennité du système via la représentativité, le financement et l'influence de ses multiples organisations de tutelle, puis la protection du collectif indifférencié puis en bout de chaîne, la prise en compte du citoyen lambda. Sur la forme de l'intervention, le rôle commun de l'institution est principalement directif et non d'adaptabilité, de légalité et non de légitimité, d'égalité et non d'équité, d'indifférenciation des règles et non de différenciation. De ce fait, grâce aux institutions du système la vie du citoyen est totalement encadrée, suivie, contrôlée et soumise à de multiples obligations de conformité, de devoirs civiques et légaux mais aussi de droits et de libertés placées sous surveillance constante.

### **Les principales institutions concernent :**

- . L'Etat et ses différents ministères ;
- . Les assemblées parlementaires, sénatoriales et consulaires ;
- . Les préfetures, police, gendarmerie, forces militaires, sécurité civile, pompiers ;
- . L'administration fiscale et de recouvrement des charges sociales ;
- . Les pouvoirs publics dans l'ensemble des services de l'administration centrale et territoriale ;
- . Les collectivités territoriales, locales et organismes parapublics ;
- . Les services de l'emploi et de la formation permanente ;
- . Les organismes sociaux, de soins médicaux, de retraite ;
- . Les juridictions civiles, pénales, administratives, prud'homales ;
- . Les observatoires, instituts, conseils économiques et sociaux ;
- . Le culte religieux ;
- . L'éducation nationale ;
- . La culture, les arts, les médias nationaux ;
- . Les partis politiques, syndicats, associations, fondations, ONG ;
- . Les organismes de jeu, sport, activités diverses ;
- . Les établissements financiers et monétaires, banques, assurances ;
- . Les grandes manifestations de tradition, les initiatives phares ;
- . etc.

### **. Institution (rôle de l') - corollaire 1 : Le caractère artificiel des organisations humaines s'impose alors sur le naturel humain.**

En général, le champ d'intervention de l'institution est inversement proportionnel à l'espace de liberté du citoyen. Plus le pouvoir officiel alloué à l'institution est grand, moins le citoyen peut produire de la liberté d'initiative dans l'espace d'action soumis au contrôle institutionnel. De manière plus globale, plus le nombre d'institutions est important et leur pouvoir étendu, plus l'espace libertaire du citoyen lambda est réduit et plus son comportement est formaté, standardisé et/ou orienté. Celui-ci subit alors la présence constante du pouvoir, de l'autorité et de ses contraintes, même si en retour il peut bénéficier d'avantages égalitaires et sécuritaires, d'assistance, de procédures systématisées, de points de repères fiables et solides dans la vie collective. En cela l'institution permet de représenter, contrôler, placer sous tutelle et/ou conduire le collectif sous l'égide directrice du système, lequel collectif justifie ensuite toute intervention à l'unité de chaque citoyen lambda. Ce transfert institutionnel de responsabilité au sein du collectif prive, en partie ou en totalité, le citoyen et l'entreprise de leur droit naturel à l'autodétermination via la référence constante aux règles officielles, à un code culturel prédéfini, à l'égalité dogmatique et/ou par l'usage de toute forme d'autorité. Le caractère artificiel des organisations humaines s'impose alors sur le naturel humain.

### **. Institution (rôle de l') - corollaire 2 : L'exercice d'une dominance permanente sur le citoyen déléguée par les système.**

Sans présence institutionnelle, il n'est aucun système fort et pérenne pouvant prendre appui sur les trois socles fondamentaux du pouvoir en société : dominance culturelle, dominance religieuse, dominance politique. Sans institution adaptée, l'individu tend à prendre le contrôle de la situation dans le cadre de la loi de la jungle et/ou dans celui du rapport de force de l'homme sur l'homme. Dans tout contexte de civilisation fondé sur un cadre sociétal non ou peu avancé (tribal, féodal, clanique, dictatorial, intégriste, communiste, démocratie de système...) avec un collectif mal éduqué, peu formé, peu adulte et/ou incapable de discipline sociale, l'institution à un rôle majeur de tutelle. Elle apparaît

évidemment nécessaire en jouant un rôle de médiation entre le collectif, le système et le citoyen, ainsi qu'en exerçant une dominance d'autorité sur les comportements jugés non admissibles en société. Toutefois lorsque l'individu devient mature et/ou éduqué, la tutelle directive de l'institution via sa dominance d'autorité devient plus un frein au développement des conditions humaine, citoyenne et sociétale, qu'un accélérateur d'évolution et d'épanouissement intime et collectif. La principale raison provient de l'inertie propre aux grandes institutions en regard de leur niveau de dépendance aux directives du système, notamment en répercutant sur le citoyen lambda des valeurs rigides et/ou inadaptées (indifférenciation, égalitarisme dogmatique, excès de normativité, devoir dominant, discipline imposée...).

### **. Institution (rôle de l') - corollaire 3 : Il est urgent de toiletter l'ensemble des institutions nationales et territoriales.**

Au niveau sociétal, l'institution relève d'un management intermédiaire intercalé entre la décision politique et la vie courante du citoyen. Elle répercute avant tout les directives du système puis prend les initiatives jugées nécessaires et légales face aux situations rencontrées dans le cadre précis de son champ de compétence. Il existe ainsi une vaste pyramide informelle au sein du système dont il convient, en toute société évoluée, de réduire les échelons. A l'instar du fonctionnement des grandes entreprises, plus les échelons hiérarchiques sont nombreux, moins l'entreprise est agile et plus elle éprouve de difficultés à s'adapter à l'évolution des choses. Il est donc nécessaire de réduire la profusion des institutions aussi bien en terme de qualité (rôle spécifique) que de quantité (nombre d'établissement). En effet, la plupart des institutions étant financées sur les deniers publics, il est possible de réduire mécaniquement la pression fiscale supportée par le citoyen et l'entreprise en réduisant la surface des coûts, des frais de personnels et autres investissements, surchargeant le budget national ou territorial. Si dans l'absolu il est très facile et rassurant de créer à la hausse des institutions au sein même de la collectivité lorsque le fruit de la croissance et les ressources fiscales le permettent, le bon sens commande, au contraire, d'éviter la tentation d'en développer constamment de nouvelles dont l'accumulation se paie un jour ou l'autre. Pour rendre plus efficace la dynamique citoyenne et collective, il est à toute époque recommandé de toiletter l'ensemble des institutions nationales et territoriales. En effectuant régulièrement un audit sociétal, il est évident que plus la dynamique citoyenne est avancée, plus il est possible de réduire à la baisse le nombre des institutions en place, et/ou leurs coûts de structure, sans que le citoyen ne soit vraiment lésé au change. Il peut certes perdre, momentanément, du confort de proximité mais gagner réciproquement en contreparties fiscales et surtout favoriser un progrès interne insoupçonné en mobilisant autrement le meilleur des énergies disponibles. A l'inverse, justifier l'augmentation de la pression fiscale par une pléthore d'institutions de complaisance, de confort et/ou de proximité, n'est qu'une fuite en avant relativement imbécile vue sous l'angle de l'avancée sociétale.

### **. Institution (rôle de l') - corollaire 4 : Gère plus la virtualité de la citoyenneté que sa réalité à l'unité de chacun.**

Il est évident que les institutions représentent la clé de voûte ainsi que les piliers porteurs de la cathédrale de l'Etat et du système. En cela, elles révèlent directement la nature de son esprit et de sa mentalité, de sa capacité d'évolution ou non, de ses forces d'inertie. Si les institutions sont en avance sur l'individu barbare, brut et non éduqué, elles sont en retard sur le citoyen adulte et éduqué et/ou ne le représentent plus vraiment dans ses aspirations profondes et/ou modes de fonctionnement. L'obligation pour celui-ci de subir la dominance de l'institution relève alors d'un rapport dépassé et à contre-courant favorisant, au mieux, la stagnation sociétale et au pire son déclin. Le plus grand paradoxe moderne dans l'exercice de la dominance institutionnelle sur le citoyen lambda n'est pas de le rendre globalement formaté, soumis et dominé, mais de transformer une allégeance démocratique naturelle à servir d'abord et avant tout les intérêts précis du citoyen, en un moyen de pression permanent sur l'ensemble de ses rôles (contribuable, électeur, salarié, consommateur, administré...) au plus près de chaque initiative. Le recours systématique à la notion de collectif est devenu le prétexte à tout justifier en matière d'exercice du pouvoir, d'imposition du devoir, de cadre disciplinaire ou de respect forcé face à la contrainte imposée. Mieux que cela, la notion de collectivité permet officiellement de nier et d'oublier la réalité de la différence existante en chaque citoyen lambda, au profit d'une citoyenneté indifférenciée et virtuellement égalitaire. Tout fonctionne comme si l'institution œuvre plus dans la virtualité de l'intérêt individuel qu'elle ne répond aux attentes intimes et légitimes de chaque individu en particulier.

### **. Institution (rôle de l') - corollaire 5 : Une inversion historique des rôles entre citoyen et institution.**

Dans la plupart des sociétés modernes, il existe une continuité historique anormale entre l'institution et le citoyen. Si le rapport de dominance en faveur de l'institution est considéré comme normal dans un cadre sociétal tribal, féodal ou de dictature, celui-ci doit normalement s'éteindre dans le cadre d'une démocratie républicaine en vue de favoriser une égalité de pouvoir dans la représentation et/ou la décision au sein du collectif. Il doit même s'inverser dans une démocratie citoyenne en plaçant l'institution plus aux ordres du citoyen que du système. Pourtant, rien ne fonctionne comme cela par la volonté inertielle des hommes de pouvoir. L'explication de cette résistance est liée, en grande partie, à la préservation des attributs du pouvoir au sein des principales institutions. Il est vrai que la hiérarchie et le pouvoir sont les fondements même de la domination de l'homme sur l'homme et qu'en ce domaine, la conduite de l'institution perpétue cette tradition. Aussi dès lors que tel responsable a la possibilité de détenir un statut valorisant et des conditions de fonctionnement relativement motivantes, il tend tout naturellement à protéger les intérêts de son institution d'accueil, laquelle protège ensuite les siens. Le jour où il n'existe plus de hiérarchie, de pouvoir et/ou d'avantages pour ses membres au sein de l'institution, les règles institutionnelles s'effondrent sur elles-mêmes (comme d'ailleurs en toute organisation), car l'homme n'est plus motivé à les protéger. C'est d'ailleurs une symptomatique courante dans la structuration artificielle de tout système qui conduit à constater que la défense du droit, de l'institution et/ou de la règle dominante du moment n'a de sens que parce que celui qui l'exécute ainsi est remercié et/ou rémunéré en conséquence. Lorsqu'il ne l'est plus, son enthousiasme et/ou son patriotisme fondent comme neige au soleil, sauf à être forcé, matricé ou conditionné dès son plus jeune âge.

### **. Institution (le rôle de l') - corollaire 6 : Le cavalier, le fou et la tour sur l'échiquier du système face aux pions.**

Toute institution reste fragile et/ou critiquable tant qu'elle repose sur le pouvoir de l'homme sur l'homme dans l'exercice d'un pouvoir fondé sur une contrepartie d'avantages et/ou d'intérêts personnels. Dans ce schéma de base, il est possible de dire que c'est toujours l'intérêt personnel qui conduit à agir sur le collectif par l'intermédiaire des institutions et/ou qui motive, au nom de l'institution, à vouloir appliquer des règles au détriment du respect des droits et des libertés citoyennes. La relation entre intérêt personnel (survie, motivation, gain, privilège, rémunération, avantages divers, rôle, statut, protection, sécurité...) et mise en œuvre ou application des règles institutionnelles est implacable. Pour s'en convaincre, il suffit simplement de se référer à l'homme habitué au sérail institutionnel puis chassé, mal noté, non ou mal rémunéré, frustré, malade ou sénile, qui ne voit alors plus du tout avec le même regard sa participation, son rôle et son appartenance initiale. Toute institution est également perfectible sachant qu'elle peut forcément s'améliorer de l'intérieur à condition que ses représentants soient de qualité, éduqués et disposent d'un esprit citoyen adulte. Avec des hommes et des femmes biens et aboutis, l'institution ne peut que devenir bien et aboutie. Avec des personnels dociles, formatés à l'autorité, inaboutis, peu affirmés et/ou non adultes, il est alors certain que l'institution fonctionne à la remorque du système en subissant l'ordre imposé de manière contrainte et forcée, ou au contraire, au cœur de la défense centrale des intérêts du système, des siens et/ou ceux de ses membres, avant toute motivation à privilégier d'abord et avant tout les intérêts du citoyen de base.

### **. Institution (le rôle de l') - corollaire 7 : Faire évoluer les formats de l'autorité.**

De quelle légitimité ressort le fondement de l'institution lorsque celle-ci tend à repousser constamment tout caractère «évolutionnaire» à rendre le citoyen encore plus libre et décisionnaire en s'affranchissant du rôle même de l'institution, de son personnel et/ou de la gouvernance en place ? Si l'institution est légale du point de vue du système, elle n'est pas forcément légitime du point de vue du citoyen, même si son rôle est objectivement utile au collectif. Il en est de même du rapport de l'institution vis-à-vis du citoyen que de celui de l'individu fort et utile au groupe mais injuste, insensible, intolérant et/ou dogmatique. Que vaut-il mieux alors : conserver l'utilité immédiate au détriment de la satisfaction globale ou rechercher une satisfaction globale en perdant certains avantages immédiats ? Rien n'est jamais décisif en société, ou dans une organisation quelconque, qui ne soit rapidement remplaçable et/ou modifiable avec la participation active d'individus éduqués et adultes. Lorsque le citoyen est adulte, autodiscipliné et compétent, le rôle de l'institution devient techniquement et moralement secondaire en devant elle-même s'adapter au format des nouvelles exigences de la condition citoyenne. C'est un peu le même principe que le format directif de l'autorité parentale en phase d'éducation des enfants et des pré-adolescents et le changement de format nécessaire, à partir de l'adolescence et de l'âge adulte,

vis-à-vis de ces mêmes enfants ayant naturellement évolué. Il ne viendrait à l'esprit d'aucune personne intelligente et saine d'esprit de conserver à l'identique le même format de rapport à l'autorité sans tenir compte de la maturité et de l'évolution intrinsèque des individus, sauf psychorigidité malade. En ce domaine, que se passe-t-il lorsque l'autorité parentale perdure à l'identique de l'enfance à l'âge adulte ? Le constat d'individus timorés, complexés, inaboutis et/ou des crises et des conflits permanents entre parents et enfants. Le principe est exactement le même en société entre le rôle obsolète et/ou autoritaire de l'institution et l'attente du citoyen adulte.

**. Institution (le rôle de l') - corollaire 8 : Il n'est écrit nulle part que le citoyen doit obéir et se soumettre derechef à l'autorité de telle institution.**

Pour que les rouages en société soient parfaitement huilés, il est nécessaire d'éviter tout frottement inutile en changeant régulièrement les pièces usées par de nouvelles mieux adaptées. C'est la raison pour laquelle l'institution ne doit être ni totalement inféodée aux diktats du système, ni rigidifiée dans son fonctionnement, ni laissée en roue libre sans aucun contrôle, ni propagandiste d'une pensée dominante asservissant ou soumettant le citoyen. Le rôle institutionnel est bien trop important pour accepter inconditionnellement n'importe quoi sous prétexte que cela existe depuis toujours. En toute liberté de choix et d'appréciation, il n'est écrit nulle part que le citoyen doit obéir et se soumettre derechef à l'autorité de telle institution, dès lors qu'il n'a pas été sollicité clairement pour sa constitution, sa représentation et/ou un mandat de reconduction, par une décision claire et volontariste de sa part. En ce domaine de citoyenneté, même la tradition, l'accord et/ou la demande des anciens n'avalise l'acceptation de principe des contemporains et/ou des générations à venir, et encore moins l'acceptation inconditionnelle du rôle dévolu à telle institution lorsque celui-ci s'avère objectivement contraire à l'attente explicite du citoyen. A justifier et à imposer tel socle institutionnel non demandé par le citoyen lambda, le système et le politique prennent seuls la responsabilité du risque des conséquences à venir. Il est bien plus sage dans un cadre «évolutionnaire» de faire en sorte que les institutions évoluent (s'adaptent et/ou disparaissent) au rythme des citoyens les plus avancés et non à la mesure du rythme des plus lents et/ou retardés d'entre eux. L'avancée profite alors à tout le monde tandis que dans le cas inverse, tout le monde joue petit, frustré et perdant.

**. Intelligence (de la situation) : Le contraire de l'approche standardisée et impersonnelle.**

Application du discernement face à l'évidence de la réalité. Sachant que chaque cas est différent, qu'il existe une grande différence entre la théorie et la pratique, l'apparence et le fondement réel des faits, la manière de faire d'autrui et la sienne et/ou entre la généralité et le cas particulier, pratiquer l'intelligence de la situation consiste à nuancer son jugement et/ou à adapter son comportement en fonction de la spécificité de chaque cas concerné. Elle s'oppose radicalement à tout stéréotype, référence figée à la règle commune, toute approche standardisée dans un cadre administratif, technocratique et/ou d'indifférenciation. L'intelligence de la situation nécessite, au contraire, une prise en compte franchement différenciée supposant le recours au sourcing causal, au libre arbitre, à l'esprit critique, à la juste décision dans un esprit d'ouverture, d'impartialité et d'objectivité éliminant le plus possible les effets inhibiteurs des certitudes et du jugement formaté. En général, l'intelligence de la situation dépasse la seule observation, le seul raisonnement logique et/ou le traitement intellectuel de la situation par rapport aux seules informations disponibles. Elle doit inclure de la spontanéité humaine, de la confiance en soi, de l'affirmation, de la sensibilité, de l'intuition, de la psychologie, de l'humanité et de la tolérance.

**. Intelligence routière : Mieux que la route intelligente.**

L'intelligence routière correspond à une approche globale et qualitative de la pratique routière. Elle ne s'applique pas directement au concept technologique de «route intelligente» mais l'intègre en partie. Alors que le recours à la «route intelligente» suppose des systèmes et des procédures d'informations et de technologie d'aide à la décision au pilotage et à la conduite en vue de mieux faire respecter le code de la route et la vitesse autorisée, l'intelligence routière relève intégralement du Codex de la maîtrise routière et de la vitesse tolérante. Par intelligence routière, il faut entendre le traitement discerné de l'«information» routière, ou plus précisément la recherche d'efficacité dans l'information disponible et utile à l'usager de la route, au profit d'une qualité d'exécution des manœuvres et des décisions. Elle s'oppose, par conséquent, au suivisme collectif et à la docilité individuelle à suivre «bêtement» la règle commune, même via le recours automatisé à une technologie sophistiquée.



**. Intelligence routière - corollaire 1 : Miser constamment sur la performance synchrone entre le comportement qualifié de l'usager, l'environnement routier et la technologie des engins.**

La qualification et la mise en œuvre globale de l'information en matière de pratique routière reposent sur 5 fondamentaux indissociables : la maîtrise globale (3S), le (*rme*), le comportement de l'usager (C), l'environnement routier (E) et la technicité de l'engin (T). Dans une pratique routière courante, c'est d'abord la référence à (C) qui est déterminante, notamment en terme de recherche de qualité, d'amélioration et/ou d'efficacité du comportement routier de l'usager à partir de la constance et/ou de l'élévation de son niveau de maîtrise globale. Ainsi, tout ce qui peut concourir à matérialiser l'efficacité du niveau de maîtrise globale (3S) et du (*rme*) de manière continue et homogène ressort de l'intelligence routière (post-formation, implication citoyenne, valorisation et motivation de l'usager, pratique de l'auto-évaluation, simulation de compétence...). En ce qui concerne (E), il s'agit précisément de mettre en place un plan structuré, « évolutif » et ambitieux d'infrastructures routières de qualité, de mise en conformité du réseau, d'usage de nouveaux matériaux et d'équipements encore plus performants et/ou évolués, d'innovation dans les systèmes de signalisation, de procédures de fluidité et de réduction de pollution zonale, etc. Cela consiste également à mettre en place des programmes d'actions avancés (PAA) territoriaux, des centres de maîtrise routière (CMR), ainsi que des dispositifs de capteurs interactifs propres à la « route intelligente », etc. En ce qui concerne directement (T), l'intelligence routière concerne principalement l'électronique embarquée, les aides à la navigation et à la décision mais aussi tous les apports inventifs, novateurs et de progrès favorisant l'aspect multimodal du véhicule en rapport avec la sécurité objective de l'usager, la plénitude de sa liberté de décision, de pilotage, de conduite, ainsi que l'ergonomie favorisant son confort et sa sérénité dans les échanges internes et externes, etc.

**. Interdiction (mesures d') : Interdire l'interdiction inutile, autoritaire et liberticide.**

Une interdiction est légitime du point de vue de l'humain et/ou du citoyen, en plus d'être légale en société, lorsqu'elle est volontairement acceptée par l'usager (et non subie), lorsqu'elle est évidente par son caractère d'utilité (et non forcée), lorsqu'elle est réalisée de manière intelligente et différenciée (et non imposée sans aucun discernement). Sans ces trois conditions de base, toute interdiction devient une mesure privative de liberté à l'échelle individuelle et liberticide à l'échelle collective. Lorsque l'interdiction se présente sous forme de réglementation, de lois ou de mesures coercitives et indifférenciées, adoptées par le gouvernement et/ou la représentation nationale, elle traduit toujours une radicalisation des positions et non une avancée. Ce n'est pas en interdisant l'action, l'expression, la décision et/ou le besoin, à tous, de la même façon et au même moment, que l'on contribue à favoriser la différenciation innée et/ou acquise de manière équitable. En cherchant à éviter la réalité d'un excès et/ou du caractère inacceptable de tel comportement à l'initiative de 10% d'individus, c'est 90% des autres que l'on pénalise inutilement par référence à la virtualité d'une extension possible. Dans un monde éduqué, il est faux de penser que la probabilité d'ensemble existe dès lors que se manifeste le fait dans une minorité de cas. A trop s'inspirer des Fables de La Fontaine, la logique du bestiaire animal réduit à un manichéisme dépassé et à une morale obsolète la nuance bien plus évoluée de l'esprit humain. Ce qui est sûr, par contre, c'est qu'à contenir l'animal dans l'esprit des hommes on le maintient pour certains comportements à l'état de bête, justifiant ainsi le recours évident à certaines mesures d'interdiction pour le bien de tous !

**. Interdiction (mesures d') - corollaire 1 : Pour la création d'un vote anti-interdiction.**

L'interdiction est fondamentalement liberticide pour la collectivité ou une partie de la collectivité, dès lors que celle-ci n'a rien demandé et la subit de fait. En toute hypothèse, celui qui programme et/ou vote une telle interdiction est un acteur liberticide aux dépens du citoyen et au profit du système. Toute adhésion légaliste aux mesures d'interdiction et de radicalisation s'appliquant à l'encontre du citoyen lambda traduit une mentalité non avancée, de collaborant du système et/ou de conservatisme freinant l'évolution sociétale. Plus l'individu se caractérise face à l'interdiction par un langage utilisant davantage la référence à l'égalité, au devoir, à la morale, à l'ordre, à la règle commune, à la nécessité républicaine... qu'à un vocabulaire prenant appui sur le droit, la tolérance, l'esprit de responsabilité, la différenciation ou à la liberté, sauf naturellement manipulation dans la communication, est objectivement complice du retard ou de la stagnation sociétale. Pour l'homme sage et avisé, il n'est d'interdiction sans contrepartie de liberté ou d'avantages avec une limite dans le temps et dans l'espace, comme avec application de la différenciation et de l'équité au cas de chacun. Aussi, en matière de lutte efficace contre les mesures d'interdiction et compte tenu du bilan de l'existant en chaque société, la meilleure solution consiste à annuler dès que possible par un vote d'annulation groupé, de manière conditionnelle ou non,

l'existence des lois, règlements et/ou décrets les plus normatifs et les plus décalés du respect légitime dû au citoyen lambda.

#### **. Interdiction (mesures d') - corollaire 2 : Comment éliminer l'obésité sociétale ?**

Dans une véritable démocratie citoyenne les tenants de l'ordre punitif et coercitif doivent voir leur temps de présence et d'expression limité dans les médias, dans les assemblées comme dans le lobbying institutionnel, à la hauteur de celui de leurs opposants. Seule la reprise en main démocratique placée sous l'égide du citoyen peut permettre d'effectuer un nettoyage et/ou un toilettage du gras législatif et normatif. Dans ces conditions, il apparaîtra que les procédures en cours et les références directives aux lois communes sont parfaitement perfectibles et actualisables, à tout moment, sans créer de chamboulement en cœur de société sinon à obliger les différents opérateurs de l'institution judiciaire à intégrer techniquement cette nouvelle donne. Pour rajeunir un ordre sociétal et le dynamiser, il convient de commencer par éliminer sa surcharge pondérale de nature administrative, procédurière, normative et fiscale. En réduisant les freins législatifs, notamment ceux d'ordres liberticides, coercitifs et dogmatiques dans l'égalitarisme, il est sûr que la société tout entière doit profiter d'une cure de revitalisation. Il y a fort à parier que l'ensemble du corps social et institutionnel peut redevenir très rapidement plus svelte, plus agile, plus dynamique et plus équitable, qu'il ne tend à développer, à l'inverse, une dangereuse obésité par l'expansion et la dilatation constante de ses tendances et moyens d'action.

#### **. Interdiction (mesures d') - corollaire 3 : Inverser la logique d'interdiction sociétale par une logique d'affirmation sociétale.**

Agir sur la réduction des mesures d'interdiction suppose parallèlement une réciprocité de nature citoyenne. Il ne peut être envisageable d'accorder plus de droits et de libertés d'initiatives aux citoyens, sans contrepartie de qualification des comportements et des attitudes. Il existe forcément en toute masse citoyenne des individus déjà capables d'intégrer immédiatement, loyalement et proprement toute nouvelle dynamique d'avancée sociétale. Pour les autres, il convient avant tout de miser sur de nouveaux apports psychiques et psychologiques destinés à hausser, non le civisme ou le diplôme de savoir, mais la maturité et la conscience adulte. Pour cela, il est nécessaire de faire intervenir de vrais pédagogues expérimentés, positifs, ouverts et mûrs dans le cadre de l'éducation scolaire, de la formation initiale puis dans celui des post-formations techniques. En toute société «évolutionnaire», l'objectif principal doit être de construire en chaque individu de solides fondations mentales, puis de développer l'esprit du risque, celui de la maîtrise globale et naturellement l'accès à l'affirmation de soi dans le cadre de chaque transmission de savoir. Le pouvoir de conscience et d'autodétermination pour chaque citoyen associé au droit d'exister dans la différence qualitative doit prévaloir sur la conduite collective normée et imposée, ainsi que sur le devoir de soumission et d'obéissance aux institutions du système.

#### **. Interdiction (mesures d') - corollaire 4 : L'option rétro-sociétale doit être combattue en toutes ses racines et déviances légales.**

Il est urgent de fuir tout ce qui se rapporte au conditionnement collectif, au formatage «docilisant» des esprits, à l'infantilisation par la morale et le devoir, à l'autorité punitive et disciplinaire, aux interdictions irrespectueuses des capacités et du discernement humain, comme à l'usage de toute forme de répression, sous prétexte de maintenir l'ordre moral, collectif ou sécuritaire au sein du système. Cette option de civilisation est considérée comme non «évolutionnaire» et fondamentalement entropique par le bridage systématique des conditions humaine, citoyenne et sociétale, malgré la modernité apparente. Dans toute société évoluée, cette option rétro-sociétale doit être combattue en toutes ses racines et déviances légales, à la source même de l'esprit des individus, des agents du système et des responsables institutionnels. Il doit en être de même en regard de la justification des actes et des faits trop corrects, lissés et suiveurs pour être fondamentalement intègres, honnêtes et authentiques. Il s'agit dorénavant d'inverser la logique d'interdiction sociétale réduisant légalement l'espace libertaire du citoyen par une logique d'affirmation sociétale augmentant légitimement l'espace libertaire du citoyen. La méthode utilisée doit être douce et respectueuse, pédagogique et personnalisée, responsabilisante et assortie de contreparties légitimes, soit tout le contraire de la dureté uniforme et indifférenciée des mesures légales d'interdictions.

### **. Intoxication culturelle : La culture du plat réchauffé et du pas vraiment frais.**

A l'instar de l'intoxication alimentaire, de nombreux ingrédients d'informations traitées, de plats culturels et d'émissions médiatiques tendent à favoriser un effet lent et insidieux sur l'esprit des individus les plus fragiles, influençables et malléables, en émoissant parallèlement leur sens critique et leur discernement. L'intoxication culturelle contribue à perturber, rendre vulnérable et/ou appauvrir le jugement, le libre arbitre, l'indépendance d'esprit et la véritable liberté d'expression par une saturation d'informations ciblées et orientées prises dans l'actualité. Elle tend à maintenir les individus sous la coupe directive du système et/ou de ses institutions dominantes en évitant que ceux-ci n'échappent à sa tutelle par des envies de contestation et/ou des décisions d'autonomie, niant ainsi tout rapport de soumission à l'autorité et au pouvoir. Alors que la culture est nécessaire, l'intoxication culturelle produit du réchauffé, du régime d'information à la gloire de mon père (politique, gouvernement, institutions du système...), du pas frais (reprise en boucle de faits d'actualité, morale infantilisante, discours stéréotypés, sélectivité des événements historiques), ainsi que des techniques récurrentes de communication politique.

### **. Intoxication culturelle - corollaire 1 : Religieuse, politique et médiatique, les 3 principales mamelles pernicieuses pour la santé mentale du citoyen.**

L'intoxication culturelle est manifeste lorsqu'elle s'impose plus à l'individu qu'elle ne correspond à un choix motivé et personnel. Elle se matérialise par des couches successives d'informations orchestrées et redondantes placées sous contrôle institutionnel, relayées par les médias nationaux ou encore transmises par les voies de l'éducation nationale dans le cadre d'une action de masse. Face à des populations peu éduquées et/ou intellectuellement faibles, l'intoxication culturelle tend à encadrer le niveau de conscience globale en produisant un formatage mental propice à durcir les standards de comportement, à stéréotyper les discours, à dogmatiser les mentalités et/ou à radicaliser les attitudes. Face à des individus matures elle produit, *a contrario*, une forme de résistance mentale et de réaction allergène repoussant à la fois l'individu porteur du message, l'institution représentative et le type de gouvernance au sein du système. En dehors de l'intoxication culturelle de nature familiale et organisationnelle (école, amis, groupe, association, secte, entreprise...), dont il est toujours possible d'échapper un jour ou l'autre, l'intoxication culturelle croisée de natures médiatique, politique et religieuse tend à se développer en lieu et place des dogmes obsolètes du rapport inconditionnel à l'esprit civique ou nationaliste, à la croyance mystique en dieu et à la soumission docile à l'autorité de tutelle.

### **. Intoxication culturelle - corollaire 2 : Une gabegie d'informations non sensibles.**

L'intoxication culturelle moderne la plus pernicieuse relève principalement du médiatique en privant l'individu lambda d'un accès totalement ouvert au savoir et à l'information vraie. Il s'agit dans la plupart des cas de discours formatés au politiquement correct et/ou à la pensée dominante du moment, mais aussi encadrés dans leur présentation, ne jouant que sur le recto et/ou la partie ciblée du recto de l'information. Dans l'intoxication culturelle, l'information est hybride, partielle et/ou orientée masquant d'autres faits et éléments sensibles et/ou refusant d'ouvrir le débat sur la face cachée de la vérité ou de la réalité et/ou fermant l'accès à toute approche considérée comme iconoclaste, critique, contradictoire. S'il est toutefois vrai que les médias jouent constamment sur l'ensemble des tableaux (objectivité des faits, analyses expertes, validation et confirmation officielle mais aussi allégeance, rétention, orientation des sujets, traitement dans le sens des annonceurs et des lecteurs...), la réalité médiatique produit toujours la même tendance lourde dans les démocraties de système, à savoir : le décalage notoire entre l'information objectivement sensible et celle non sensible dans un rapport souvent inférieur à 1 sur 10. Il est vrai que l'individu moyen est une cible idéale en se contentant le plus souvent de ce qu'il entend et de ce qu'il voit par lui-même, comme en répercutant au mieux ce que l'on attend de lui, une façon d'être un bon élève en société ce qu'il n'a pas forcément été dans sa jeunesse.

### **. Intoxication culturelle - corollaire 3 : Les «Jacky» et les «Michel» comme cibles idéales.**

Il ne peut y avoir d'intoxication culturelle sans une masse de récepteurs demandeurs, passifs suiveurs ou «docilisés». C'est la raison pour laquelle celle-ci se développe surtout parmi les strates basses et moyennes de la population disposant d'un vernis de savoir, d'une culture hétéroclite, d'un vécu faiblement riche dans la diversité et l'intensité des expériences personnelles, le tout assorti d'une forte propension habitudinaire et routinière alimentée par une mentalisation superficielle (discours, raisonnement, avis...) sur tous les sujets mais sans vraiment disposer d'expertise sur aucun. En toute hypothèse, il est possible de dire que plus la couche moyenne domine au sein d'une organisation ou

d'une société donnée, plus une large partie de ses membres reste sensible à l'intoxication culturelle en provenance des médias et/ou des institutions du système. Ainsi, plus il préexiste une sorte de médiocrité sociétale à surfer à la surface des événements et des faits au gré de la direction des grands courants de société (pensée dominante), plus l'influence des médias se révèle forte dans l'intoxication culturelle à orienter les avis dans la masse comme à appauvrir l'esprit critique dans le collectif. Pour lutter contre cette tendance à la médiocrité, les contre-mesures les plus efficaces sont l'information utile (sujets élevant ou densifiant le niveau personnel), l'information adulte (recto/verso rejetant toute forme d'infantilisation), l'apprentissage à la maîtrise globale (dans chaque activité dominante) et l'expérimentation par soi-même la plus large possible (y compris dans la prise de risque).

#### **. Involutionnaire (démarche) : Retour de la lumière vers l'ombre.**

Démarche mentale, psychologique, comportementale, physiologique et biologique à l'unité de l'individu ou structurelle, institutionnelle, politique, morale à l'échelle du collectif, contraire à l'avancée «évolutionnaire» des conditions humaine, citoyenne et sociétale. La démarche «involutionnaire» s'applique à décrire un mouvement inverse dans l'ordre naturel de progression des choses par un retour en arrière soumis à l'influence directive de la tradition, de la force des habitudes, d'un conservatisme étroit, de dogmes idéologiques, d'un intégrisme religieux, etc. En rompant avec le rythme normal ou attendu, l'involution induit une forme de retard qui entraîne obligatoirement des conséquences ultérieures néfastes. Sont également considérés comme des formes d'involution : la permanence d'un état négatif de stagnation, le surplace handicapant, la trajectoire déviée de la réalité, la décision frileuse ou inadaptée face à des exigences évidentes. La démarche «involutionnaire» est distincte de celle s'accommodant du déclin programmé, ainsi que de la régression qui traduit seulement un retour en arrière ponctuel vers une étape précédente, sans forcément perdre ou rejeter l'ensemble des acquis obtenus. Le véritable caractère «involutionnaire» en toute forme d'action, mouvement dynamique et attitude correspond à une sorte de trajectoire à l'envers partant d'une position lambda pour revenir, rapidement ou lentement, dans le sens de l'alpha du départ. Elle s'oppose ainsi directement à la démarche «évolutionnaire» qui tend, au contraire, à atteindre un point oméga déterminé ou indéterminé. Ce type d'involution tend à nier à la fois le présent et l'avenir pour privilégier une certaine forme de retour au passé en effaçant délibérément un certain nombre d'acquis obtenus. Il s'agit en quelque sorte d'un retour de la lumière vers l'ombre.

#### **. Irresponsable (être) : Quand l'individu qui se dit responsable est en fait un grand irresponsable qui s'ignore.**

L'irresponsabilité concerne d'abord l'inconscience caractérisée dans les actes, comportements et pensées en regard d'une erreur récurrente d'appréciation face à l'évidence. Elle ne s'applique pas au non respect volontaire ou involontaire d'une norme et/ou d'un devoir moral convenu. L'irresponsabilité concerne également l'individu conscient qui a la capacité morale d'être responsable devant un fait, un acte ou une position quelconque mais qui n'assume pas cette capacité par défaut de courage, de loyauté, de volonté, de respect de la parole donnée et/ou de perte de mémoire. Elle ne s'applique pas à la contradiction, au rejet, au refus volontaire empreint de lucidité et de discernement. L'irresponsabilité concerne enfin tout individu qui focalise sa pensée, son comportement et/ou ses actes dans un aveuglement dogmatique, même légal, niant ainsi délibérément l'existence d'autres facettes possibles de la réalité dans un esprit d'intolérance et/ou de partialité. Elle s'applique intégralement au représentant et au collaborant du système qui justifie tel acte, pensée ou comportement, même légal, mais illégitime du point de vue du sens et/ou de la finalité.

#### **. Irresponsable (être) - corollaire 1 : Surtout les bons élèves polis, sages et dociles.**

Est foncièrement irresponsable dans son comportement celui qui agit, décide, parle et/ou commande, en n'assumant pas lui-même les conséquences de ses propres actes, décisions et propos, surtout lorsqu'il représente un statut d'influence au sein d'institution du système, de la fonction publique, dans le milieu professionnel ou syndical. Est foncièrement irresponsable dans son comportement celui qui oblige autrui à pratiquer de telle manière en n'étant pas lui-même capable de démontrer une expertise ou une maîtrise globale suffisante sur le sujet. Est foncièrement irresponsable dans son comportement celui qui croit agir de manière responsable dans un cadre évident de soumission et de docilité à l'autorité, notamment lorsqu'il se plie, sans discernement ni libre arbitre critique, aux injonctions du système. L'incapacité à dire NON relève alors de l'irresponsabilité comportementale à ne pas savoir s'assumer pleinement et/ou à être simplement adulte dans son droit naturel à l'affirmation et à

l'expression. Beaucoup d'individus sont, par conséquent, irresponsables sur le fond du comportement en jouant les bons élèves polis, sages et dociles tout en restant bridés, soumis, inaboutis sur le fond du comportement, alors qu'il leur est toujours possible de s'affirmer plus complètement.

**. Irresponsable (être) - corollaire 2 : En toute hypothèse, l'irresponsabilité est partout.**

L'acte volontaire et réfléchi de transgression d'un ordre établi n'est pas irresponsable, pas plus que la prise de risque maîtrisée ou sous contrôle, mais au contraire pleinement responsable. L'irresponsabilité ne se mesure pas à l'aune du non respect de la règle, de la loi ou de l'usage, mais à une forme d'incapacité psychique à entrevoir et à accepter d'autres possibles que ceux immédiatement imposés par ses propres limites et/ou les données légales de la situation. Est par conséquent considéré comme moralement irresponsable celui qui invoque le défaut de responsabilité d'autrui face à la règle, à la loi ou à l'usage imposé, afin de justifier sa propre incapacité à s'affirmer davantage comme à rester lui-même soumis ou passif. Le suivisme comportemental et intellectuel en matière de pensée dominante ou l'exercice d'une soumission totale devant l'autorité relèvent directement de l'irresponsabilité par défaut de respect de soi-même, de courage à oser l'autonomie de pensée et/ou par manque de vision globale de nature à plomber l'avenir. En cela, rien ne protège l'individu lambda d'accès ponctuels à toutes formes d'irresponsabilités mineures ou majeures selon les positions personnelles prises par défaut de hauteur de vue, par respect inconditionnel de la lettre de la norme, par soumission totale à un leadership, par dogmatisme étroit et partisan, par formatage profond du raisonnement, etc.

**. Irresponsable (être) - corollaire 3 : 3 manières d'être «Out of responsibility».**

L'irresponsabilité ne concerne nullement le refus et/ou la non référence à la légalité ou à la norme en société par légèreté, inconscience, irreflexion ou volonté délibérée. Elle traduit principalement le non usage et/ou la non référence à la légitimité naturelle d'expression des capacités, talents et technicités de l'individu en regard d'un possible positif pour lui-même et/ou favorable ou neutre pour autrui. Le rapport à l'irresponsabilité concerne aussi bien le moment vécu au présent que les éventuelles conséquences à venir. En cela, l'irresponsabilité s'oppose directement à l'esprit de responsabilité qui est le seul véritable repère acceptable en la matière. Dès lors, celui ou celle qui se caractérise par un comportement de pur suiveur, sans prise d'initiative ni conscience de la portée véritable de ses propres actes en matière de sourcing causal appliqué à la réalisation d'un fait (accidentalité, imprudence, reprise du discours dominant, comportement manipulé, décision ou non de passage à l'acte...) ne démontre aucunement un esprit de responsabilité mais, au contraire, un degré d'irresponsabilité. L'irresponsabilité se caractérise par 3 degrés :

- **Irresponsabilité ponctuelle** : Il s'agit du fait de ne pas avoir enclenché, par oubli ou inadvertance, un dispositif cognitif et «conscientiel» personnel en regard de tel type de comportement ou d'acte.
- **Irresponsabilité volontaire** : Il s'agit du fait de ne pas vouloir enclencher un processus comportemental et/ou décisionnel personnel en toute connaissance de cause.
- **Irresponsabilité immature** : Il s'agit du fait de ne pas pouvoir enclencher un quelconque processus de contrôle comportemental par défaut patent de capacités cognitives et/ou «conscientielles» suffisantes.

**. Irresponsable (être) - corollaire 4 : L'aveuglement psychologique à ne pas voir plus loin que le bout de la norme ou de l'habitude.**

Il n'y a pas que le déviant à la loi, le délinquant récidiviste, l'idiot du village ou la brute notoire qui peuvent être considérés comme irresponsables en regard des conséquences directes, objectives et/ou incontestables imposées à soi-même ou à autrui. L'irresponsabilité concerne également l'aveuglement psychologique pouvant porter préjudice à autrui de manière indirecte et/ou plus tard, en étant incapable de voir plus loin que le bout de la norme ou des phénomènes visibles du présent. Cette forme d'irresponsabilité à ne pas savoir ou vouloir considérer l'importance des effets probables à venir est autant critiquable que les effets induits sur-le-champ et/ou de manière certaine. Celui qui agit de manière conforme aux attendus erronés, «involutionnaires» et/ou psychorigides au sein du collectif, de son organisation d'accueil et/ou dans la droite ligne de la pensée dominante du moment, n'est pas exempt d'irresponsabilité dès lors que la position prise peut produire une conséquence liberticide, critique ou dangereuse à terme. Ne pas savoir ou vouloir dépasser un seuil critique de tolérance, d'objectivité et de hauteur de conscience relève toujours de l'irresponsabilité morale.

**. Légalité (le poids de la) : Son immense relativité donne l'apparence de l'absolu.**

La légalité correspond au traitement ciblé d'une partie de la réalité, et/ou de la complexité émanant de la réalité, dans un espace donné par les soins de l'administration du droit et/ou de ses institutions associées. Elle s'appuie obligatoirement sur une officialisation des règles (lois, décrets, normes...) et des procédures à partir d'une coloration de la permissivité ou non des faits et des actes en regard de la pensée dominante du moment, du poids des traditions, des équilibres sociétaux en place et/ou de la morale dominante du système en regard de la mentalité des élus et des institutions impliqués dans l'acte législatif. Elle ne correspond à aucun absolu ni à aucune vérité sacrée, mais davantage à une garantie, à une assurance donnée au modèle sociétal en cause afin d'assurer la pérennité de ses engagements, de sa stratégie et/ou de ses actes de gestion. La légalité est, par conséquent, d'essence de la société et/ou du système en s'imposant de manière radicale à la nature humaine. Elle est donc foncièrement relative en révélant le niveau d'évolution (ou non) du système en place. Lorsqu'elle est rigide, fixe et immuable dans le temps, elle traduit forcément un esprit d'organisation de la vie collective fondé sur le formatage des esprits, le conditionnement des comportements, la mise en forme de la réalité sous l'angle dominant de l'autorité, de la morale, de la normalisation et de la sécurité.

**. Légalité (le poids de la) - corollaire 1 : Moins une avancée sociétale qu'une pesanteur sociétale.**

Le champ d'application de la légalité s'oppose directement à l'espace infini des besoins humains et des attentes spontanées de liberté pour en restreindre concrètement le champ et favoriser ainsi un modèle fini de vie en collectivité, sous prétexte de mieux l'organiser et protéger la personne et les biens d'autrui. En toute évidence, le recours directif à la légalité est nécessaire et supportable dès lors qu'il s'agit d'encadrer les manifestations d'existence provenant d'individus peu évolués, peu éduqués, peu matures ou inaboutis au sein d'une société elle-même peu avancée. A l'inverse, la rigidité et la fixité du champ de la légalité deviennent parfaitement frustrants et handicapants lorsqu'ils s'imposent autoritairement à l'individu évolué, éduqué, mature, abouti, demandeur d'avancées «évolutionnaires» dans ses conditions humaine, citoyenne et sociétale. En cela, le poids de la légalité pesant de manière indifférenciée sur chaque citoyen traduit moins une avancée sociétale qu'une pesanteur sociétale. Il favorise et entretient l'aliénation du citoyen au système en matière de matricage culturel, de pré carré comportemental et de mentalité dominante.

**. Légitimité (sens de la) : Le juste droit bien avant le droit d'user du droit.**

La légitimité représente l'esprit de justice plus que la justice, l'esprit de l'action plus que la normalité de l'action. La légitimité émane obligatoirement de la conscience intime de l'individu passée au filtre de son discernement et ne résulte aucunement de l'administration du droit ou de la justice des hommes, comme c'est le cas pour la légalité. Le sens inné de la légitimité s'enracine bien au-delà de ce qui est fondé en droit courant en reposant sur des notions existentielles d'évidence, d'essentiel, de fondamentaux du vivant. Elle prend naissance au sein de l'activité cérébrale de l'individu en résumant, comme l'intuition, ce qui est bon ou mauvais pour soi, à faire ou à ne pas faire. Avant d'être raisonnée, la légitimité est forcément intuitive en puisant son signifiant dans l'essence même de l'homme et de son discernement. Elle correspond à une forme naturelle de raisonnement crédible dont la logique résulte du fonctionnement complexe de l'activité neurophysiologique, psychique et neurocognitive de l'individu. Elle est, de ce fait, le principal porte-drapeau de la condition humaine et citoyenne en matière de justice immanente. Elle n'oblige pas à passer par le formalisme de la case réglementaire, judiciaire et/ou administrative pour justifier les décisions, les comportements, les actes différenciés de l'individu résultant tous du fonctionnement global hyper complexe de la plus formidable machine (ou presque) existant dans l'univers (corps et cerveau humain). Il en ressort que plus cette machine naturelle est saine, éduquée, aboutie, plus la légitimité domine de très loin sur toutes les formes de procédures artificielles de société.

**. Légitimité (sens de la) - corollaire 1 : Si la légalité est le mot, la légitimité est l'image.**

La légitimité est le parent naturel de l'inspiration de la loi. Il ne peut toutefois y avoir d'accessibilité à la légitimité sans une demande de discernement, d'équité et de différenciation des cas, soit le fondement même de toute véritable justice. Pourtant, la légitimité n'est pas forcément légale tant que la loi impose d'abord le caractère restrictif de son application. De la même façon, la légalité n'est pas forcément légitime lorsqu'elle est utilisée de manière indifférenciée, égalitaire, dogmatique. Si la légalité est le mot, la légitimité est l'image. Si la légalité concerne et protège principalement le collectif, la légitimité concerne directement l'expression dominante de l'individu et du citoyen. Si la légalité s'applique

habituellement à une relation causale simple, la légitimité se nourrit de sourcing causal. Si la légalité suppose une forme de soumission à la directivité du collectif et à l'autorité du système, la légitimité suppose une forme d'affirmation libertaire. Si la légalité s'accompagne parfaitement de discipline et de comportement standardisé, la légitimité se nourrit d'indépendance et d'autodiscipline. Si le recours à la légalité est nécessaire jusqu'à un seuil critique de manque d'éducation, de défaut de maturité et de contrôle de soi en collectivité, le recours à la légitimité doit s'appliquer tout naturellement pour l'individu mature, éduqué, affirmé et conscient de ses actes. La ligne de démarcation entre rapport dominant à la légalité ou à la légitimité dessine le contour de toute société en retard de mentalité (démocratie de système) ou en avance de mentalité (démocratie citoyenne ou avancée). En réalité, le recours majoritaire à la légitimité ouvre sur un monde démocratique ouvert et «évolutionnaire», alors que le recours dominant à la légalité se referme sur univers encadré et libéricide. De toute évidence, plus la coercition judiciaire et administrative est forte dans une organisation donnée, moins l'individu peut revendiquer la légitimité de ses actes. Plus l'autorité, la morale, la sécurité et la légalité s'imposent au citoyen lambda, moins le droit naturel (légitimité) s'accomplit au profit du droit artificiel (légalité). L'artificiel sociétal supplante alors le naturel de la condition humaine en pouvant rendre illégale toute forme de légitimité.

**. Liberté (réelle) : La liberté vécue n'est pas la liberté espérée. Elle n'en est que le modèle réduit.**

En démocratie de système, la liberté réelle n'est pas la liberté naturelle, pure et authentique. Alors qu'à l'idéal, la liberté repose sur le principe de valorisation de la différenciation entre les hommes en vue de leur permettre une libre affirmation de leurs besoins vitaux et la réalisation de leurs motivations et désirs, elle n'est au final qu'un segment de droit individuel fondant une relative capacité d'autodétermination sous condition. La liberté s'apparente, le plus souvent, à un anti-devoir sociétal et collectif garanti partiellement par les Constitutions nationales et/ou internationales en vue d'éviter la complète servitude humaine et citoyenne en certains domaines. Dans le fait sociétal, la liberté se traduit par une relative liberté de mouvement, d'initiative, de réunion, d'action et d'expression circonscrite dans un espace clôturé par des règles culturelles et morales, lui-même rendu conditionnel par les bornes de la loi. Ainsi entre le pré carré laissé en pâture aux vaches et le territoire géographique et administratif appliqué à la dynamique humaine, il n'existe souvent qu'un rapport d'échelle. Alors que l'esprit humain aveuglé par la satisfaction au quotidien de certains besoins vitaux, illuminé par des impressions de connaissances, de conscience et de libre raisonnement, enflammé par l'émotion et le sentiment de bien-être ou d'amour, motivé par les initiatives prises et/ou le travail effectué, dynamisé par ses réussites et ses déplacements, tend à considérer la réalité comme un espace ouvert de pure liberté, il oublie un peu vite que toute sa dynamique reste foncièrement soumise à la conditionnalité de son matricage éducatif et moral, à son formatage intellectuel et civique, ainsi qu'aux limites autorisées de la loi dans la diversité des rôles découlant de son statut de citoyen. En d'autres termes, la liberté vécue n'est pas la liberté espérée. Elle n'en est qu'un modèle réduit faisant que toute forme de liberté reste relative.

**. Liberté (réelle) - corollaire 1 : La liberté est un besoin infiltré et encerclé à l'intérieur même de l'esprit humain.**

Si le caractère vierge de l'espace de liberté, avant l'emprise et la tutelle du système, est au départ *no limit* d'action, de pulsion, d'expression, de relation, de déplacement, d'initiative et de pensée, le tout à la puissance de la nature humaine, celui-ci se réduit rapidement sous la pression conjuguée des lois, des modèles sociétaux, de la présence administrative et institutionnelle, des gouvernances politiques, des enseignements obligatoires, des rôles attendus... Infiltré et encerclé à l'intérieur même de l'esprit humain, le besoin de liberté subit alors l'outrage constant des raisonnements, des dogmes, des normes, des formatages et des matricages culturels provenant de l'environnement extérieur, du collectif et du système. Véritable besoin humain dominant associé à la nécessité de survie, aux pulsions naturelles et énergétiques, à l'instinct et au ressenti, à la motivation et au discernement cognitif, la liberté ressort d'un appel du plus profond de la nature humaine. Pourtant dans la réalité sociétale, face à l'encadrement et à la pression constante des institutions du système, la demande naturelle de liberté suppose une lutte constante, un effort volontariste et une dynamique affirmée. Il en résulte alors le plus souvent un compromis, une accommodation face à l'offre semi-libertaire proposée et entretenue par le système sous forme d'un simple niveau de suffisance, à la fois conditionnel et encadré. Pire encore, il peut s'agir d'une véritable «délibertisation» à la source même de ce besoin, par la substitution d'une standardisation des attitudes et des comportements (rituels, stéréotypes, habitudes, usages...).

**. Liberté (réelle) - corollaire 2 : A la liberté s'oppose la «délibertisation», c'est-à-dire l'effacement de toute demande de liberté et/ou de dominance du besoin de liberté.**

Dans de nombreux domaines organisationnels et sociétaux (entreprise, hiérarchie, militarisation, groupes primaires...) les plis de «délibertisation» sont fréquents et deviennent même les principes fondateurs d'une condition de vie parfaitement réglée, organisée, voire aseptisée. Moyennant la satisfaction parallèle d'autres besoins humains (appartenance, identification, prestige, valorisation, sécurité, pouvoir...) la «délibertisation», c'est-à-dire l'effacement de toute demande de liberté et/ou de dominance du besoin de liberté, tend à favoriser l'implantation de modèles comportementaux standardisés et réglementés dont l'objet est d'en faire une référence essentielle dans la vie collective. Le comportement vertical (identique pour tous) se substitue alors au comportement horizontal (diversité), en faisant en sorte que les conditions de vie standardisées et normées remplacent le naturel de la condition humaine. Ce sont d'ailleurs presque toujours les différents rôles de la condition citoyenne qui supportent le plus, après la période d'obéissance enfantine, la perte de liberté naturelle aux dépens d'une liberté sous condition. Il en résulte que l'individu ainsi matricé et/ou habitué à de telles conditions de vie surimposées au naturel du vivant n'arrive plus à faire la différence, dans son jugement et sa propre conscience, entre l'authenticité de la condition humaine et l'artificiel de la réalité de sa propre condition de vie. Lorsque le besoin de liberté s'accommode de la standardisation et de la normativité, il devient alors non fécond, générateur de mal-être, en conflit récurrent avec certaines pulsions naturelles. L'individu perd une large part de sa superbe (charme, puissance, densité...) pour privilégier l'artifice de l'image (mode, esthétisme, superficiel...). A la liberté naturelle d'agir, de décider, de penser dans le cadre de valeurs fortes et authentiques se substitue le recours principal aux modèles, à l'identification, à la conformité, comme autant de compensations défensives à ne plus savoir profiter des bienfaits offensifs de la libre affirmation de soi. L'individu, même intelligent, devient alors inabouti en repoussant, sans le savoir, la fameuse formule de Périclès soulignant que «le secret du bonheur, c'est la liberté, et le secret de la liberté, c'est le courage».

**. Liberté (réelle) - corollaire 3 : Pas de bonheur sans liberté, pas de liberté sans courage.**

Toute la tragi-comédie sociétale se résume parfaitement dans le cas d'école de la pratique routière en regard notamment de la substitution imposée entre liberté de choix et liberté placée sous condition. Ainsi en toute pratique routière, moins l'individu est sain, mature, formé et/ou manque de maîtrise suffisante, plus son espace potentiel de liberté se réduit de facto par l'incapacité à prendre des initiatives, à assumer pleinement une affirmation de soi, à dominer techniquement son sujet, comme à retirer de purs moments de bonheur. Il est même évident que cela soit ainsi et même renforcé chez le citoyen-usager lambda, lorsque le contrôle dominant du système évite en plus chez lui toute forme de débordement, d'empiètement, de pulsions naturelles à sortir des règles convenues. A l'inverse, plus le citoyen-usager est sain, offensif, mature et dispose d'une maîtrise suffisante, plus il tend à occuper pleinement l'ensemble de son espace libertaire par la démonstration concrète de ses capacités et compétences. C'est de cette motivation à pouvoir agir librement dans le discernement et la maîtrise que s'ouvre une nouvelle forme de démocratie favorisant la satisfaction de l'humain, par conséquent l'atteinte garantie du bonheur en lui et de l'équilibre naturel avec autrui. Pourtant, tant que l'individu sain, mature et compétent se voit contraint et limité dans son espace libertaire par l'omniprésence de règles indifférenciées en provenance des institutions du système, plus s'entretient chez lui une tendance entropique à nourrir de la passivité, de la subordination, de l'infantilisation, de la hiérarchie ou encore de la rébellion pour les plus affirmés ou de la frustration chez les suiveurs. En tout état de cause, porter atteinte au besoin de liberté c'est forcément le payer en retour.

**. Liberté (en démocratie de système) - corollaire 4 : Entre liberté sous surveillance, virtuelle et conditionnelle, existe-t-il une véritable liberté individuelle ?**

Dans les démocraties de système, la notion de liberté repose sur un actif minoritaire (droits d'expression, d'action et de revendication encadrés, accès gratuit ou payant à l'information, libre consommation, privilèges corporatistes...) et un passif largement majoritaire (éducation et conditionnement culturel ; lois, normes, règles et devoirs citoyens ; contraintes et obligations morales, fiscales...) sous l'égide de l'égalité dogmatique, même si les «règles comptables» de l'Etat s'évertuent à démontrer l'équilibre et l'harmonie en société. Il est clair qu'en démocratie de système, la liberté est constamment confrontée à l'emprise de 3 forces contraires dont le triptyque forme une constante anti-libertaire : autorité/sécurité/normativité. Ainsi, plus la dominance de ce triptyque augmente, plus l'espace de liberté diminue et inversement. Plus l'autorité est grande, plus la soumission de celui sur lequel s'exerce l'autorité est importante, sauf rébellion, réduisant ainsi son espace d'autonomie et



d'affirmation. Au mieux, il n'y a pas de liberté dans l'ordre imposé seulement de la protection consentie. De la même manière, plus la sécurité imposée est forte, plus la règle fondant le refus du risque est omniprésente dans la vie de l'individu réduisant ainsi son espace légitime d'initiative et de passage à l'acte. Au mieux, il n'y a pas de liberté dans la sécurité seulement de la préservation individuelle opportune. Enfin, plus le rapport à la normativité est étroit, plus la liberté devient conditionnelle et encadrée, c'est-à-dire le parfait contraire de toute forme de liberté pure, insoumise et naturelle. Au mieux, il n'y a pas de liberté dans la règle seulement de la survie collective encadrée.

**. Liberticide (action) : Nitratisation volontaire ou imbécile de l'espace des libertés citoyennes.**

Mesure ou initiative légale prise à l'encontre du citoyen lambda, ou d'une organisation quelconque, cherchant à réduire son espace actuel et/ou naturel de liberté d'action, de comportement, de décision, d'entreprise, d'initiative, de déplacement, de pensée et/ou de parole. L'action liberticide s'effectue toujours dans le sens des institutions du système vers le citoyen, en jouant sur la force et sur l'autorité légale des décisions prises. Elle ne suppose aucun consensus démocratique et/ou transparence dans l'information recto/verso, notamment en regard des conséquences arrières, en s'habillant le plus souvent de techniques de communication politique destinées à mieux manœuvrer l'opinion publique. Sur le fond, l'action liberticide agit contre l'évolution et/ou l'avancée de la condition humaine et citoyenne en favorisant clairement la primauté de l'ordre sociétal du moment. Le plus souvent, sous prétexte d'améliorer le quotidien sécuritaire, le retour à l'ordre, le confort moral et/ou la défense des intérêts de la collectivité, l'action liberticide réduit encore davantage le quota des libertés disponibles pour telle catégorie de citoyens. Si elle communique principalement sur sa nécessité morale, préventive ou curative en relation avec une situation donnée, elle repose avant tout sur une mentalité propre à la gouvernance du moment et/ou celle de ses législateurs. Il existe toujours, par conséquent, une relation étroite entre l'action liberticide et la mentalité au pouvoir faisant que le politique du moment, à moins d'être idiot ou gendarme, ne peut être exempté de sa responsabilité.

**. Liberticide (action) - corollaire 1 : Sans réciprocité ni équivalence, toute mesure législative autoritaire peut être considérée comme liberticide.**

En démocratie de système, la principale problématique de l'action liberticide est son extension insidieuse sous forme de pointillisme législatif par petites touches ciblées et/ou peu douloureuses pour le citoyen lambda, tant que celui-ci n'est pas directement confronté par lui-même à cette réalité. Le meilleur allié de l'action liberticide est la non implication de la masse citoyenne selon le principe constant que tant que cela concerne les autres, à eux de se débrouiller. Toutefois, à force de s'étendre insidieusement en interdisant ou en régulant peu à peu l'accès à telle demande, besoin, nécessité ou motivation, l'action liberticide réduit mathématiquement le périmètre naturel d'affirmation de l'individu et/ou celui des entités concernées. Par l'ensemble des devoirs, des contraintes et/ou des obligations imposés, elle «nitratis» l'espace xyz de liberté initiale ou possible en bridant ou en castrant, à la source, toute forme de dynamisme, d'énergie et de volonté citoyenne ou humaine. Ce qui n'est pas visible immédiatement le devient forcément un jour ou l'autre, faisant alors se rendre compte de l'importance du temps perdu et/ou de l'ampleur du gâchis social, économique ou culturel. Il n'y a pas de miracle en la matière, considérant que l'addition des actions liberticides (lois, mesures, usages, enseignements moraux...) permet, au final, de déterminer la réalité de l'espace résiduel des libertés humaines, citoyennes et organisationnelles. Par opposition, elle révèle l'omniprésence et l'importance du système, et de sa machine à broyer l'humain, dans l'existence de tous. La seule légitimité reconnue à une action privative de liberté frappant le citoyen lambda, ou l'ensemble de la collectivité, est d'en apporter une autre, en réciprocité et en proportionnalité. Sans réciprocité ni équivalence, toute mesure législative autoritaire peut être considérée comme liberticide.

**. Liste C : Un nouveau concept de police citoyenne.**

Lorsqu'il existe une collusion de fait au sein des institutions du système entre les tenants du pouvoir politique, judiciaire, policier, éducatif, médiatique, syndical, technocratique, économique, culturel et culturel, le citoyen se voit forcément barré dans sa libre expression naturelle et bridé dans le haut de sa condition humaine. Sauf à utiliser l'art des techniques de communication politique et/ou à jouer dans le sens du politiquement correct, il est difficile pour le citoyen lambda de faire entendre sa voix dans cette «cour des grands» ou l'élitisme, le pouvoir, le statut hiérarchique imposent leurs lois. Aussi, l'une des méthodes légales parmi la plus facile, simple et non agressive à mettre en œuvre est de favoriser la capillarité transverse des informations entre citoyens lambda. Il s'agit plus précisément d'effectuer une

veille citoyenne anonyme et permanente portant sur les positions, initiatives, comportements, actions, interventions publiques des principaux représentants et acteurs du système (hommes politiques, élus, notables aux fonctions électives locales, hauts fonctionnaires, responsables administratifs, dirigeants de grandes entreprises, présidents et directeurs d'associations et d'organisations diverses, hiérarchie dans les forces de l'ordre, rédacteurs en chef et directeurs de l'information des grands médias, personnalités locales et médiatiques diverses, etc.).

## 2 listes C (C comme Citoyen) sont possibles à réaliser au gré des événements et des témoins auditifs ou oculaires :

. **La liste C-**, ou liste citoyenne négative, qui s'applique aux cas précis des outrages à citoyen, comportements outranciers, discrétionnaires et/ou anti-citoyens : action contraire au discours préalablement tenu ; prise de position ou affirmation considérée comme contraire aux intérêts légitimes et «évolutionnaires» du citoyen ; comportement discrétionnaire ; action illégale...

. **La liste C+**, ou liste citoyenne positive, qui reprend toutes les positions et initiatives jugées favorables, constructives et/ou courageuses en faveur des citoyens : défense d'un cas concret (mais pas de discours d'intention, général, global, théorique) ; courage et exposition personnelle dans la contradiction ou l'adversité ; action humanitaire ; initiative d'entraide...

De fait, la mémoire collective n'est plus seulement laissée aux historiens, journalistes, documentalistes officiels et autres services spécialisés de la police mais aussi aux citoyens de base.

### . **Liste C - corollaire 1 : Une volonté citoyenne de rééquilibrer les forces au sein de la démocratie.**

La vocation de la liste C (+ et -) consiste à envoyer un message clair à l'ensemble des représentants officiels des institutions du système, en leur faisant comprendre qu'il existe une réciprocité citoyenne permanente à leur statut et à leur pouvoir. Le fait d'être observé et placé sous veille citoyenne anonyme dans le cadre de leurs manifestations publiques conduit immédiatement à rééquilibrer le rapport de force sociétal au sein de la démocratie. Il existe ainsi 3 principaux objectifs à la liste C :

. **Le premier objectif** concret est d'acter, tracer, mémoriser les interventions anti-citoyennes et pro-citoyennes de tel responsable lorsque celles-ci sont réalisées dans l'espace public, afin de constituer une mémoire des événements objective et non pas idéalisée ou fautive de sa contribution à la société.

. **Le second objectif** est d'éviter l'oubli, le pardon facile et/ou la dilution de tous les petits actes anti-citoyens et autres violations de l'espace citoyen qui minent régulièrement le socle des démocraties, afin de sensibiliser étroitement chaque responsable sur son rôle citoyen fondamental avant celui plus formel de sa fonction représentative.

. **Le troisième objectif** est de faire comprendre clairement aux représentants du système que malgré leur pouvoir du moment, leur mandat implique encore davantage de devoirs et d'éthique dans le comportement que de droits et de privilèges dans leurs fonctions.

### . **Liste C - corollaire 2 : Contre les mauvaises actions des mauvais représentants du système et pour les bonnes actions des bons représentants du système.**

La mise en place de cette veille citoyenne doit se réaliser aisément sous la forme d'une liste C négative (C-) et/ou positive (C+) nécessitant la contribution active et bénévole de tout citoyen adulte et motivé. Le principe d'utilisation de la liste C repose sur une méthodologie simple :

**1.** Ciblage exercé uniquement sur les représentants patentés du système à l'échelon national, régional, départemental ou local. La veille peut s'effectuer en toute occasion de la vie publique avec obligatoirement témoin(s) et/ou témoignages objectifs (afin d'éviter la diffamation), sans aucune intrusion de quelque nature que ce soit dans la vie privée et/ou l'intimité des individus concernés. La saisie de l'événement «anti» ou «pro-citoyen» doit arriver par hasard, sans préméditation ou selon des circonstances évidentes, par le fait simultané d'un ou de plusieurs citoyens.

**2.** L'enregistrement ou la rédaction de l'événement «anti» ou «pro-citoyen» est réalisé par chaque citoyen dans un fichier numérique ou un registre personnel dédié uniquement à la liste C concernée.

**3.** Le contenu de l'information doit rester neutre, concis, précis et objectif en ne reprenant que le nom, la date, les circonstances exactes, le fait saillant. Il ne doit porter aucun jugement de valeur ni opinion personnelle et ne résulter d'aucune forme de délation, de rancœur, de flicage, de vengeance personnelle ou d'agenda policier des faits et gestes, dont l'idée même est inacceptable et condamnable.

**4.** Stockage du fichier ou du registre en réalisant plusieurs sauvegardes réparties géographiquement afin d'éviter son effacement, une utilisation frauduleuse et/ou sa disparition éventuelle. Le principe de base veut que la liste C reste constamment aux mains de son auteur qui s'oblige à un devoir de

confidentialité et à une obligation de réserve, sans jamais en autoriser de publication publique ayant pour seule motivation un intérêt marchand ou personnel.

5. L'éventuelle mise à disposition du contenu de la liste C doit s'effectuer uniquement dans le cadre d'une demande habilitée, à l'occasion d'une opération médiatique ciblée et/ou au sein de l'E-Tribune, lorsque le représentant en question fait l'objet d'un débat, d'une critique, d'un procès, d'une nomination, d'une information publique, etc.

#### **. Liste C - corollaire 3 : Ni big brother bis ni système bis.**

C'est le principe même de la liste C que de ne pas jamais être divulguée dans sa totalité ou dans son actualité, tel que le ferait tout bon journaliste et/ou média, en s'obligeant, au contraire, à former un élément d'archive totalement isolé, inconnu et découplé. Tout l'intérêt de la liste C est de pouvoir sortir à n'importe quel moment en conservant son pouvoir d'impact et son effet de surprise, sans que personne ne puisse en contrôler préalablement le contenu. Ou la liste C s'éteint d'elle-même dans l'anonymat des biens de son auteur, ou elle est transmise à l'occasion d'un débat citoyen, ou elle est utilisée aux bons soins de l'histoire. Toutefois la circulation ponctuelle sur l'Internet de fichiers ciblés et fragmentés entre réseaux de citoyens identifiés est possible, à condition d'éviter tout regroupement et fusion massive de listes complètes et détaillées, car il s'agirait alors d'un flicage citoyen inadmissible. Dans le cadre de l'Internet, l'idéal est que les citoyens restent anonymes et s'organisent en réseaux informels en se lançant des appels à renseignement sur des cibles et/ou des noms précis à l'occasion d'événements donnés, afin d'enrichir les «albums» personnels. Toute forme de regroupement sous forme d'associations, de partis ou d'entités marchandes ou non dans un cadre de gestion des listes est fortement déconseillé. Qu'il soit clair que si l'idée citoyenne est de former une contre-mesure efficace contre la surveillance de «big brother» et les institutions du système, il ne s'agit pas du tout de former un «big brother» bis ou un système bis.

#### **. Liste C - corollaire 4 : Une biographie bis indépendante et éclatée dans l'espace et le temps.**

Ne rien laisser dans l'ombre, ne rien oublier est certainement l'une des meilleures contre-mesures en démocratie qui soit donnée à tout citoyen lambda pour qualifier la condition sociétale. Finis les privilèges, les passe-fil, les protections, les influences exercées dans l'ombre, les affaires étouffées en faveur de tel responsable du système sachant dorénavant que celui-ci devient potentiellement «observable» à tout moment. La transparence s'appliquant au citoyen lambda s'applique dorénavant au responsable lambda du système. La contrepartie de taille est que la liste C+ permet de qualifier les comportements citoyens du quotidien, lesquels resteraient autrement inconnus et oubliés déformant ainsi l'image de telle ou telle personnalité. Savoir qu'une biographie «bis», éclatée dans l'espace et le temps, peut être réalisable à tout moment sans pouvoir l'en empêcher oblige forcément à penser autrement sa responsabilité, son rôle, ses interventions, ses décisions. Cela évite, en particulier, la facilité et le manque de courage à suivre et à appliquer bêtement les ordres et les consignes, en décidant davantage par soi-même dans sa conscience intime. Sur le fond il devient alors beaucoup plus aisé, au bout de quelques années, de faire objectivement la balance entre le passif et l'actif des actions menées par tel ou tel individu dont l'ambition a été ou est de représenter les intérêts du citoyen au sein du système. La liste C représente, d'une certaine manière, une grande évolution dans le fonctionnement du système en braquant la lumière sur les faits et gestes du quotidien des hommes et des femmes chargés de sa gestion en réduisant les habitudes du huis clos, du masque professionnel «laqué blanc», du mensonge pour raison d'Etat, du brouillage des pistes, l'embellissement des actes, des expériences et des individus. Face à la garantie de disposer de sources d'informations impartiales, le citoyen devient alors beaucoup plus adulte devant l'information en sachant apprécier sur la réalité des faits et non plus sur une communication policée et/ou plus ou moins manipulée. En cas de non-information accessible par les listes C- et C+, le responsable bénéficie toujours d'un a priori favorable face à l'information disponible sur lui.

#### **. Logique (de prudence) : Eviter la greffe de comportement forcé ou gare alors à son rejet possible !**

Tout comportement dominant est directement induit par une attitude dominante, elle-même influencée par la culture dominante qui la sous-tend. Aussi vouloir copier ou faire adopter en l'état tel modèle de comportement prudent (ou autre) ou telle pratique «prudentielle» (ou autre), parce que celui-ci est considéré comme efficace ailleurs relève d'un parfait non-sens, dès lors que les référentiels culturels sont différents. La culture nationale (ou dominante) suppose la primauté d'un modèle national (ou

organisationnel) jusqu'à preuve du contraire. Si ce modèle est erroné, il est alors nécessaire de l'adapter à court terme en prenant le meilleur et l'utile disponible mais toujours en fonction des spécificités culturelles nationales (ou dominantes) lesquelles peuvent, par ailleurs, évoluer dans le moyen et le long terme. Par exemple en matière de logique «prudentielle» appliquée à la pratique routière ou à l'entreprise, cela suppose une offre et une demande «prudentielles» qui puissent être massivement partagées (et non supportées) à la source même des comportements. Toute greffe de modèle et/ou de logique de prudence appliquée au plus grand nombre d'individus, sans une adaptation différenciée aux cas des uns et des autres, n'est viable dans la durée qu'en tenant compte de la réalité des atavismes et des disparités psychologiques, «compétentielles» et sociales. C'est d'ailleurs un principe de base en économie de marché qui constate que l'on ne consomme jamais longtemps ce qui ne correspond pas à une véritable attente.

**. Logique (de prudence) - corollaire 1 : La recherche d'homogénéité comportementale ne présuppose nullement de forcer les attitudes donc à renier et à oublier les fondamentaux de sa culture dominante.**

Lorsqu'un pays repose sur une multitude de disparités territoriales brassant de nombreuses communautés différentes aux cultures différentes, donc aux attitudes différentes face à une même problématique, il est inconcevable d'imposer par la force des greffes de comportement «prudentiel» qui se verront forcément rejetées ou mal appliquées sur le terrain du quotidien. L'hétérogénéité doit être respectée et non pas violée sous prétexte d'égalitarisme dogmatique. La recherche d'homogénéité comportementale sous l'égide de l'éducation, de l'apprentissage, de la communication et/ou de normes à respecter, ne présuppose nullement de forcer les attitudes donc de renier et oublier les fondamentaux de sa culture dominante. Malgré l'usage d'une langue commune appliquée dans le cadre d'une organisation commune, il est nécessaire d'intégrer parallèlement la prise en compte des fondamentaux culturels, les représentations de valeurs, les signifiants linguistiques et sémantiques propres à chaque communauté, voire ceux de chaque acteur éduqué et adulte de ces communautés. Au-delà du respect des règles civiques et citoyennes s'imposant à tout membre d'une même nation, il ne suffit pas d'invoquer la conscience généralisée de l'enjeu pour que celle-ci se représente mentalement de manière identique dans chaque cerveau humain et/ou se réalise à l'unisson au sein d'une masse hétérogène. La logique pour rester unitaire suppose un même référentiel commun ou alors elle explose en une mosaïque de raisonnements divers, favorisant des attitudes et des comportements tous aussi apparemment logiques les uns que les autres.

**Logique (de prudence) - corollaire 2 : Lorsqu'il s'agit de logique «prudentielle», la plus grande prudence est de mise.**

Lorsqu'il s'agit de prudence, donc de culture s'opposant au risque, toute référence normative ne doit pas seulement reposer sur le raisonnement, le rationnel ou la morale en vue de formater une attitude «prudentielle» commune, mais tenir compte également de la personnalité de chacun, de son expérience, de sa compétence. En pratiquant ainsi de manière linéaire et indifférenciée la logique s'écroule face à la réalité des faits, faute de ne pouvoir intégrer le relief du vécu individuel, lequel forme le ciment de l'attitude, par conséquent le sens du comportement. Lorsqu'il s'agit de logique «prudentielle», la plus grande prudence est de mise car c'est tout l'édifice humain qui est concerné. En ce domaine, on ne bouscule pas un tel équilibre sous la seule pression ciblée du raisonnement moral et du rapport à l'intelligence. Considérant que le caractère pertinent de la prudence ressort d'une alchimie complexe au sein de tout individu, tout message de prudence doit donc être fortement relativisé, ciblé et adapté. Au lieu de brider l'expression des capacités humaines par une mise sous pression coercitive, la logique de prudence doit, au contraire, raffermir et motiver des comportements encore plus ambitieux dans la compétence et l'engagement. En cela, il ne faut pas confondre prudence et vigilance, prudence et anticipation, prudence et exercice de la maîtrise. La logique de prudence doit être forcément consécutive de la vigilance, de l'anticipation et de la maîtrise affirmée, sans quoi elle n'est qu'appauvrissement et fragilité du comportement. En conséquence, la véritable prudence est hautement qualitative, avisée, sage et exigeante et non pas le simple produit d'une démarche normée, médiocre, craintive ou soumise. C'est la raison pour laquelle toute logique de prudence s'applique parfaitement à la prudence positive, elle-même corrélative de la vitesse tolérante dans la pratique routière et l'esprit d'initiative au sein de l'entreprise.

**. Loi (perversion de la) :** Favorise plus une administration du droit qu'une véritable justice humaine.

Prescription, règle, obligation émanant de l'Etat en vue d'être applicable à tous en définissant les droits et les devoirs de chacun, la loi n'est utile au citoyen que lorsqu'elle est juste, équitable, objective, impartiale et appliquée avec discernement. Dans ce cas, elle est légitime en obligeant au respect et à son acceptation de principe. Ce n'est pourtant pas la caractéristique principale de toutes les lois dont beaucoup servent d'abord les intérêts de l'Etat et du système et/ou sont carrément liberticides à l'encontre de telle ou telle catégorie de citoyens. Par son caractère de souveraine prescription elle induit 3 formes de perversions dans son application :

- . La première grande perversion de la loi est dans son interprétation au pied de la lettre et non dans son esprit sans véritable discernement par le fait de certains agents et/ou acteurs du système.
- . La seconde perversion est dans son usage globalement indifférencié sous prétexte d'égalité dogmatique en s'appliquant de manière uniforme pour la plupart, forcée pour d'autres et minorée pour les plus nantis.
- . La troisième perversion est de ne pas admettre l'évidence de la contradiction ailleurs ou autrement, en restant figée sur ses positions sans possibilité d'intégrer naturellement la légitimité du cas de chacun.

Il est clair que lorsque la loi est décalée dans son texte, adaptée dans son interprétation et/ou exagérée dans son usage, elle n'est plus foncièrement crédible et pipe davantage le jeu démocratique qu'elle ne le renforce. A ce moment-là, il ne s'agit plus de créer de nouvelles lois écrites mais de fonder le jugement sur la seule légitimité dans le traitement des cas. Il s'agit de revenir à l'origine de l'équité de la justice humaine, plutôt que de se prévaloir de la solennité d'une administration du droit. En tout état de cause, la loi est foncièrement relative et le rapport à la loi source d'adaptation en fonction de l'intelligence ou de la bêtise humaine.

**. Loi (de l'action) :** L'individu abouti passe par la supériorité du comportement dans le passage à l'acte avisé.

A l'instar de la loi de la sélection naturelle qui explique la dominance innée des individus les plus forts et adaptés au sein d'une même espèce, la loi de l'action en toute société humaine doit primer sur le seul fait d'être. Elle doit ainsi dépasser les notions dogmatiques d'égalité, d'homogénéité, d'indifférenciation citoyenne ou encore de valorisation et/ou d'élitisme par le diplôme, le QI, le niveau social ou le statut. La loi de l'action consiste à donner la priorité au passage à l'acte face à la simple réflexion, observation ou non-implication ; à la décision face à la non décision. Ainsi accomplir quelque chose, réaliser ses envies, créer, inventer, passer à l'acte, interagir de manière décisive dans un milieu donné par la seule manifestation concrète de sa volonté et de sa motivation, même *a posteriori* dans une conséquence d'erreur ou d'échec, traduit le caractère hautement supérieur de l'homme d'action sur tout autre représentant de l'espèce humaine, même hyper cultivé et intelligent. Ce constat s'applique lorsque l'action de départ repose sur le discernement et la lucidité notamment face au risque perçu. En cela l'action compétente, utile, positive, constructive traduit une forme d'aboutissement dans la nature humaine mais aussi de courage, d'exposition de soi et d'esprit de responsabilité fondant la réalité même de la différenciation humaine. Si l'égalité et l'indifférenciation s'appliquent assez bien à toute masse normée, «médiocrisée», passive, soumise, craintive, «docilisée», elle ne peut s'appliquer sans erreur ou injustice à l'individu s'impliquant personnellement dans la difficulté, l'inconnu ou l'épreuve en assumant en toute conscience la prise de risque et/ou le fait de subir statistiquement un échec. La différence entre l'individu manifestant un faible passage à l'acte et l'individu s'exposant fortement dans le passage à l'acte avisé est tellement grande, que même l'intelligence du premier ne saurait compenser le caractère inabouti de sa personne.

**. Loi (de l'action) - corollaire 1 :** La loi de l'action se conjugue uniquement au présent ou au futur immédiat.

La loi de l'action s'applique lorsque celle-ci est considérée au sens de la plénitude de l'engagement et de la mobilisation en toute action humaine mais également au niveau comportemental, d'initiative et de réalisation. Au-delà de l'activité physique ou manuelle normale, elle concerne également les positions engagées de l'esprit et de la pensée dans le débat, la critique constructive et la force de proposition, ainsi que toutes les formes d'art et d'expression du talent et du génie humain. La loi de l'action inclut la réaction et naturellement les effets retour sur la conscience humaine. A l'inverse, tout arrêt, toute limitation ou automatisation dans les habitudes, toute non-plénitude d'engagement dans l'expression et/ou la réalisation de l'action ne ressort pas de la loi de l'action. La loi de l'action dépasse en

reconnaissance le statut et le rôle social pris habituellement comme indicateurs d'élitisme et/ou de hiérarchie «naturelle» entre les hommes, sachant que l'important n'est plus d'être ou de ne pas être et encore moins de paraître, mais d'accepter d'être dans la plénitude ce que l'inné, l'acquis et l'opportuniste façonnent conjointement en chaque individu. Dans le cadre de la loi de l'action, chacun devient la somme de ce qu'il peut vraiment être en temps réel et de ce qu'il veut être en fonction de son dynamisme et de l'exercice offensif de sa volonté. Le présent déclassé le passé dans les capacités réelles du moment à prouver ce que l'on sait vraiment faire et/ou être au quotidien, faisant que la loi de l'action se conjugue uniquement au présent ou au futur immédiat.

**. Loi (de l'action) - corollaire 2 : L'individu accompli n'est pas forcément un individu abouti.**

Si la notion d'«Etre biologiquement accompli» est importante, elle ne devient plus qu'un préalable face à la dominance de la finalité de l'action. En effet, Etre (Je suis) ne signifie pas grand-chose en soi dès lors que l'individu n'est pas capable de s'imposer dans les faits de l'action d'une manière efficiente et/ou utile. Seulement Etre face aux exigences de la réalité peut même s'opposer à l'aboutissement de l'individu qui d'accompli n'est pas forcément abouti. Ainsi toute supériorité relative acquise par l'éducation et/ou au stade social n'a que peu de valeur en regard de la seule référence au passé. Pour être viable, la supériorité doit pouvoir s'exprimer précisément dans le déroulé du présent, en temps réel. Avoir été est insuffisant, surtout lorsque l'individu est handicapé du poids de ses habitudes et que n'existent plus chez lui de réel pouvoir de faire et/ou d'exercice efficient d'une domination de tel sujet dans l'action concrète au présent. Si l'axiome cartésien «*Je pense donc je suis*» traduit le préalable existentiel commun à l'ensemble des espèces supérieures, il ne reflète pas, pour autant, la supériorité relative de la condition humaine et sociétale sans l'ajout concomitant d'une dynamique d'activation ressortant de la volonté et/ou de l'effort. Lorsque l'aboutissement de l'individu se mesure par l'action efficiente produite dans son milieu d'accueil et/ou par l'influence positive exercée sur son entourage, il est autrement plus riche de perspectives que la simple gestion habituelle des usages, des conformismes et/ou des acquis du moment dans une rente de situation, même jugée élitiste. Pour sortir du nombrilisme, de l'ego et de l'anthropocentrisme humain, il est nécessaire d'associer à l'état biologique et pensant de tout individu un «pouvoir-faire» animé d'un moteur énergétique suffisant, capable de favoriser l'action en continu dans le cadre d'un effort tendu (Vouloir). Dès lors, toute volonté d'agir sous contrôle maîtrisé de la pensée et/ou de la conscience suppose que plus l'action devient qualitative, plus elle devient exigeante, plus elle nécessite des états d'être qualitatifs à sa source, requérant ainsi une exigence constante dans l'actualisation et la fiabilité de leur fonctionnement. CQFD !

**. Loi (de l'action) - corollaire 3 : Dorénavant, «Je peux donc je fais», remplace l'axiome de base «Je pense donc je suis».**

La recherche d'efficience dans la notion d'«Etre biologiquement accompli» passe obligatoirement par la recherche d'efficience dans l'action, laquelle valide en retour le niveau d'efficience dans la somme des états d'être de l'individu. Cette relation biodéterministe conduit à dépasser le simple causalisme pour s'ouvrir sur une séquence bien plus large, considérant qu'à toute position acquise en existe forcément d'autres possibles. Elle ouvre ainsi sur un nouveau postulat existentiel dans lequel préexistent 4 notions biodéterministes : l'Etre (je suis), la Pensée (je pense), le Pouvoir (je peux) et le Faire (je fais). L'association de ces notions existentielles forme un nouveau syllogisme dont la portée est à la puissance des capacités de chaque individu concerné :

- . Je pense donc je suis (stade du positionnement)
- . Je suis donc je peux (stade de mise en oeuvre des capacités)
- . Je peux donc je fais (stade du passage à l'acte)

Il manque pourtant une 5<sup>e</sup> notion décisive et indispensable à l'individu pour permettre de valider sa capacité consciente de passage à l'acte. Il s'agit du Vouloir qui, s'inscrivant dans le principe de l'effort continu, s'intercale entre le Pouvoir et le Faire. Cette notion recouvre l'association de la motivation à agir (représentation cognitive, sensorielle et ou perceptive) à la volonté d'agir (mobilisation effective des ressources et des moyens disponibles). Il devient alors possible d'adjoindre une quatrième étape dans le raisonnement existentiel définissant à la fois le stade de la motivation et celui de la volonté agissante :

- . Je pense donc je suis
- . Je suis donc je peux
- . Je peux donc je veux (stade de la motivation)
- . Je veux donc je fais (stade de la volonté agissante)

En contractant la présence du Vouloir dans celle du Pouvoir-Faire, celle-ci devient un préalable de l'action humaine et devient subséquente dans la relation générale menant à l'accomplissement de l'action : Je peux donc je fais.

**. Loi (de l'action) - corollaire 4 : L'individu abouti se résume dans la formule «Je pense donc je fais».**

Il ne saurait y avoir d'harmonisation complète dans la nature humaine de l'individu abouti sans capacité à relier le passage à l'acte maîtrisé (Faire) à la dimension cognitive maîtrisée (Conscience). Dès lors 5 étapes se succèdent en formant une primo série existentielle dite fondamentale :

- . Je pense donc je suis
- . Je suis donc je peux
- . Je peux donc je veux
- . Je veux donc je fais
- . Je fais donc je pense (stade de la conscience)

La boucle biodéterministe est ainsi bouclée en reliant le passage à l'acte (Faire) à la conscience (Pensée) dans la considération de capacités (Pouvoir) nourries d'une volonté (Vouloir) à réaliser les états d'être du sujet (Etre). La validation de l'importance de l'action (Faire) sur le simple fait d'exister (Etre) devient évidente et peut s'exprimer dans une formulation globale unificatrice qui s'étend dorénavant de la causalité de l'existence à sa finalité : *Je pense donc je fais*. Cette contraction unificatrice dans le raisonnement existentiel présuppose que de la qualité de la pensée du sujet dépend la qualité de l'action du sujet et réciproquement, comme de la qualité des états d'être du sujet dépend la qualité de son engagement et réciproquement. Il devient alors clair que plus grande est la qualité de la relation Pensée/Etre/Pouvoir-Faire/Action-Réalisation, plus celle-ci est de nature à induire la notion d'efficience dans la conscience humaine. En d'autres termes, plus le niveau de conscience est élevé chez l'individu, plus il relève de la nature qualitative des actions menées.

**. Loi (de l'action) - corollaire 5 : Le mariage de la bonne pensée et de la belle action.**

La formulation «*Je pense donc je fais*» devient fondamentale en toute société «évolutionnaire». Elle introduit une notion de relativité constante chez l'homme par le fait que sa pensée n'est plus focalisée sur le contenu d'elle-même, mais reste tendue au service du produit actualisé et efficient des actions engagées par lui-même. Le présent et l'avenir ne sont plus fermés par le jeu de l'égoïsme de l'esprit humain (et/ou le conditionnement, formatage, matricage) décidant d'un univers prédéterminé et fini en lui-même. Ils ne deviennent plus seulement les résultantes d'un passé imposant des figures imposées et/ou des perspectives récurrentes dans un présent plombé de certitudes et de raisonnements convenus. Le présent et l'avenir s'ouvrent pleinement sur une combinaison illimitée de possibilités grâce notamment à la psychodynamique de la volonté dans l'effort, dès lors que celle-ci encourage le pas d'après, la découverte, la remise en question, l'élévation de conscience, en toute forme de réalisations et d'initiatives chargées d'un nouveau sens et/ou d'une finalité nouvelle. C'est cette acceptation de l'extrême relativité de la pensée humaine et des limites intrinsèques de l'intelligence qui permet d'atteindre un niveau suffisant de conscience globale grâce à la contribution du passage à l'acte, dès lors que ce dernier implique la totalité du fonctionnement humain. C'est le croisement de la relativité de la pensée humaine dans le déroulé de l'action efficiente qui permet d'aboutir à l'essentiel, à l'utile, au nécessaire, dans un comportement de plus en plus épuré et qualitatif. Le mariage de la bonne pensée et de la belle action est sans doute le seul vrai moyen d'influencer l'intimité du fonctionnement de la nature humaine jusqu'à pouvoir atteindre un relatif aboutissement, voire même ouvrir d'autres voies et/ou inventer d'autres possibles.

**. Loi de l'effort continu (appliquée à la pratique routière) : Respect pour tous ceux qui atteignent les niveaux de maîtrise parmi les plus élevés.**

Au-delà d'un certain seuil  $y$  de prévention et de précautions utiles et nécessaires à prendre (seuil critique) en matière de sécurité routière traditionnelle, tout objectif supplémentaire  $z$  induit une progression réelle du résultat inversement proportionnelle à la somme  $m$  des moyens mobilisés. Par exemple, si l'apprentissage parfait du code de la route contribue à favoriser l'atteinte d'un premier plateau ( $y$ ) au sein de la courbe d'apprentissage équivalent à 30% de la maîtrise globale du risque en seulement quelques semaines, l'expérience et la pratique adéquate sur route ( $z$ ) nécessitent quant à elles de s'étaler linéairement sur une période de plusieurs années pour atteindre le même taux nominal de progression (30%). Ainsi pour atteindre 60% de maîtrise globale ( $yz$ ), ou «plateau II», au sein de la

courbe d'apprentissage, il aura fallu s'obliger à accepter une durée et un volume d'efforts  $n$  fois supérieurs à ceux mobilisés durant la période initiale d'apprentissage ( $y$ ), soit ( $yz = ny$ ). Cette loi non linéaire de l'effort continu par le fait d'une contrainte externe reste identique pour passer d'étapes en étapes jusqu'à 100%. Il est dès lors possible de dire que la recherche d'un résultat lambda ( $\lambda$ ) en terme de gain sécuritaire positif constant (réduction du nombre des accidents, taux suffisant de maîtrise...) à partir d'une situation  $y$  de référence (seuil critique), suppose une mobilisation et/ou une politique sécuritaire démultipliée par  $n$  fois  $m$  et que, plus l'on s'éloigne de zéro en se rapprochant de 100% de réussite, plus  $n$  devient exponentiel. Ce qui signifie tout simplement respect pour tous ceux qui atteignent les niveaux de maîtrise parmi les plus élevés considérant ainsi l'importance du quantum d'efforts cumulés depuis le départ.

**. Loi de l'effort continu (appliquée à la pratique routière) - corollaire 1 : La réussite est d'abord un somme victorieuse d'efforts sur soi-même.**

En tout apprentissage de la pratique routière (ou autre), il est évident que les seuls enseignements initiaux ou couches intermédiaires de sensibilisation sont insuffisants pour tendre vers un niveau approfondi de maîtrise globale, sans le renfort d'une implication volontariste et motivée du citoyen-usager et ce, alors même que la coercition et la normativité du cadre d'action imposé tendent inversement à les réduire ou à les inhiber à la source.

**De ce constat, il est possible de dire qu'en matière de maîtrise routière et autre :**

- . Plus l'objectif qualitatif à atteindre est important, plus l'effort à supporter est grand.
- . En toute courbe d'apprentissage, il n'y a rien de plus facile à atteindre qu'un premier niveau de connaissance. La véritable difficulté commence entre le premier plateau de connaissance et le second plateau de mise en œuvre efficace. En toute maîtrise et expérience, la plus longue implication et détermination se déroule toujours entre le second plateau et les suivants.
- . A partir d'un niveau 1 de connaissance, l'atteinte d'un niveau supérieur de maîtrise suppose de la pratique et de l'engagement dans le passage à l'acte, par conséquent une somme d'efforts incompressible.
- . Le passage maîtrisé d'un plateau lambda à celui immédiatement supérieur correspond à  $n$  fois le quanta d'engagement (temps, énergie, volonté, courage, détermination, moyens mobilisés...) ayant présidé à l'atteinte du plateau précédent.
- . Plus le niveau initial est bas, plus l'accès à une maîtrise suffisante nécessite du temps, de l'effort et de la volonté dans le passage à l'acte.
- . Sans effort ni difficulté à surmonter les conditions de l'action, il ne peut y avoir de réel accès à la maîtrise, sauf l'impression mentale de dominer faussement le sujet.
- . La maîtrise résulte forcément d'une somme d'efforts faisant que plus la maîtrise est importante, plus le sacrifice, la souffrance, l'abnégation et/ou l'endurance mentale ont été sollicités.
- . L'accès à la maîtrise s'oppose directement à la facilité même si la motivation induit du plaisir, de l'insensibilisation et du cœur à l'ouvrage.
- . Plus je fais d'efforts convergents, plus je sors du champ du risque, de l'erreur et de l'échec. La réussite est d'abord un somme victorieuse d'efforts sur soi-même.
- . Le plus bel effort est celui porté par la volonté et la motivation, faisant que le meilleur accès à la maîtrise suppose nécessairement de la volonté et de la motivation.
- . Tout ce qui contrarie l'effort réduit ou limite la maîtrise finale.



## **3 - 1 ! MATCH MAÎTRISE ROUTIÈRE CONTRE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Si la sécurité routière traditionnelle œuvre à réduire l'accidentalité et la mortalité sur route par des mesures forcées de nature préventive, normative et répressive (1), la maîtrise routière améliore l'ensemble des résultats (3) par la triple conjonction de la réduction massive de l'accidentalité, par la qualification à la source des comportements le tout, dans le cadre d'une évolution sociétale allant dans le sens d'une véritable démocratie citoyenne. La maîtrise routière, via son Codex, consacre une nouvelle génération de modèle de pratique routière. Bien que la plupart des pays entretiennent un modèle traditionnel de sécurité routière forgé sur une bonne intention de départ mais sur un modèle inadapté par rapport aux enjeux de culture, de citoyenneté et de compétence, les voies de progrès sont importantes pour passer d'un comportement collectif docile à un comportement citoyen adulte et compétent. En misant sur l'ensemble des facteurs de la maîtrise routière, le citoyen-usager moderne doit disposer d'un dispositif «pro» lui assurant un lissage vers le haut de ses compétences, ainsi qu'une meilleure immunité naturelle face au risque latent et non prévisible de la route. L'avenir démocratique est forcément dans la maîtrise routière, le retour à la vitesse tolérante et à la différenciation des comportements routiers et citoyens.

[Cliquer sur les liens pour accéder aux textes](#)

- . [Match 3-1](#)
- . [2 référentiels en matière de pratique routière](#)
- . [La maîtrise routière définit la vraie qualité de l'utilisateur](#)
- . [Les principes actifs de la maîtrise routière](#)
- . [Les retours favorables de la maîtrise routière](#)
- . [L'esprit de responsabilité](#)
- . [De l'usage du discernement](#)
- . [Avoir ou non du discernement ?](#)

## MATCH 3-1

**L**orsque les institutions du système (politique, gouvernement, administration, sécurité routière...) décrètent et organisent de manière coercitive le contrôle routier de masse, sans aucun vote populaire, il ne s'agit vraiment pas là d'un acte démocratique moderne mais du prototype même du contrôle politique des masses à «l'ancienne».

Obéissance, autorité, normalisation, sanction, culpabilisation, devoirs... sont alors autant de leitmotiv imposés au citoyen-usager sous prétexte de réduire l'accidentalité des «mauvais» usagers.

**Tout converge à ne satisfaire que la partie émergée de l'iceberg de la pratique routière par la dominance accordée aux facteurs suivants :**

- . Statistiques et chiffres officiels de réduction conjoncturelle de la mortalité et de l'accidentalité ;
- . Implication ciblée des associations et des minorités d'influence impliquées sur le sujet ;
- . Politique de prévention par campagnes publicitaires, dans les écoles ;
- . Propagande et complicité des médias nationaux ;
- . Forçage administratif, moral et normatif des comportements ;
- . Présence décisive des forces de l'ordre (dissuasion, contrôle, traque, répression...)
- . Politique délibérée de recettes financières retirées de la répression et de la radarisation ;
- . Positionnement politique sécuritaire à la fois démagogique et autoritaire.

Cette addition réalisée principalement au profit des représentants, instances et autres institutions en place du système, conduit à réaliser au final un score égal à 1 en matière de pratique routière de masse. En réalité, derrière ce paravent de mesures destinées à rassurer principalement l'opinion publique, satisfaire certains intérêts et produire un résultat statistique forcé, il manque des dizaines d'autres aspects «évolutionnaires» parfaitement adaptés au XXI<sup>e</sup> siècle.

**Parmi les aspects dominants de la maîtrise routière il existe, notamment, tous ceux relevant du Codex de la maîtrise routière, à savoir :**

- . Choix optionnel entre modèle de sécurité routière ou de maîtrise routière
- . Définition de contreparties légitimes imposées à l'utilisateur
- . Nouvelle génération de code de la route (Néocode)
- . Principe d'éducation routière tout au long de la vie
- . Acceptation de la différenciation des pratiques routières
- . Large développement de la technicité et de la compétence dans le pilotage/conduite
- . Reconnaissance du rythme instinctif et naturel du pilotage/conduite
- . Expression d'une citoyenneté affirmée
- . Pratique optionnelle de la vitesse tolérante
- . Evitement du trou comportemental
- . Apprentissage et expérimentation de la culture du risque
- . Discernement et pratique propre
- . Considération, implication, dynamisation, motivation du citoyen-usager
- . Participation démocratique via l'E-Tribune
- . Implication commerciale des sphères professionnelles
- . Incitations fiscales de l'Etat
- . Evitement des pratiques massives de répression, traque et rançonnage économique
- . Pratique de l'intelligence routière et de la «route intelligente»
- . Aides technologies à la décision, pilotage/conduite
- . Application légale de l'équité judiciaire
- . Mise en place des post-formations
- . Actions mobilisatrices de civisme et de savoir-vivre routier
- . Possibilité de contribution et de participation citoyenne
- . Prise en considération du sourcing causal
- . Préférence accordée à l'esprit de responsabilité au lieu de la simple responsabilisation
- . Sensibilisation aux 17 couples à risque
- . Importance du discernement et de la pratique propre
- . Système de distinction et de valorisation, hors officiel ou administratif, du citoyen-usager

- . Budgets équilibrés pour l'amélioration des infrastructures et de l'environnement routier
- . Courage politique et débat démocratique
- . Programme d'action avancé (PAA) et centre de maîtrise routière (CMR)
- . Usage généralisé de simulateurs préventifs
- . Adaptation pédagogique plus participative, plus performante et moins coûteuse

Toutes ces évolutions se regroupent en 3 grands aspects de la pratique routière moderne comptant chacun pour 1 :

1. Réduction structurelle de la mortalité et de l'accidentalité grave sur route ;
2. Qualification à la source du comportement positif et efficient des usagers ;
3. Evolution du cadre sociétal vers une démocratie citoyenne plus avancée.

Dans cet esprit et face à cette évidence, il devient clair qu'entre la partie émergée de l'iceberg traitée par la sécurité routière traditionnelle et la partie immergée de l'iceberg ressortant de la maîtrise routière la différence est au triple de l'existant. Soit un rapport de 3 contre 1 !

## 2 RÉFÉRENTIELS EN MATIÈRE DE PRATIQUE ROUTIÈRE

**L**e XXI siècle est un siècle de rupture sociétale. De grands bouleversements démocratiques et laïques s'ouvrent comme jamais dans l'histoire des hommes en faveur d'une nouvelle génération de démocratie citoyenne.

Dans le cadre particulier de l'épiphénomène de la pratique routière, l'association des principes de l'intelligence routière portée par l'exigence d'un niveau suffisant de maîtrise globale tend à favoriser l'accès à la notion collective de maîtrise routière. La maîtrise routière est destinée à devenir LE terrain d'évolution sociétale par excellence devant servir de pointe avancée et de test collectif en cœur de société.

Cette évidence conduit à mettre en place au sein de chaque société moderne 2 référentiels distincts en matière de pratique routière, comme cela existe déjà dans le monde de l'éducation nationale ou dans le monde professionnel :

1. Un référentiel de base, dit de sécurité routière, qui s'impose à tous ceux qui ne détiennent pas encore un niveau suffisant de maîtrise globale. La référence au code de la route est alors dominante et considérée par défaut d'usage.

2. Un référentiel supérieur, dit de maîtrise routière, accessible à tous les usagers volontaires disposant d'un niveau suffisant de maîtrise globale avec une référence par défaut au code de la route et une préférence optionnelle pour le Codex de la maîtrise routière.

Il s'agit, en fait, d'associer dans la réalité routière la base d'une sécurité routière rendue plus tolérante pour les usagers moins compétents et la référence au Codex de la maîtrise routière pour les usagers plus compétents. Le passage entre les deux repose sur la preuve officielle ou officieuse d'intégration des principes actifs de l'intelligence routière et ceux de la maîtrise routière. Sachant que l'usage de la vitesse est un incontournable de la pratique motorisée, le passage d'un état à l'autre repose sur la capacité opérationnelle de la «maîtrise routière» par tous les usagers volontaires, compétents et matures. L'objectif recherché est de favoriser la différenciation dans la pratique routière entre usagers ayant un écart significatif dans le niveau de maîtrise globale. Le principe fondateur impose que tout usager, à tout instant et par défaut, peut et/ou doit se plier aux règles de base de la sécurité routière traditionnelle en fonction de l'inadéquation de ses principaux vecteurs d'influence dans le pilotage ou la conduite de son engin. De manière plus fondamentale, il s'agit de favoriser le passage vers un véritable progrès évolutionnaire dans la pratique routière, comme dans celle de la condition du citoyen-usager, en offrant une alternative concrète à la compétence.

C'est la raison pour laquelle tous les fondements de la maîtrise routière concourent à développer la qualité du comportement routier dans une prise de conscience unitaire et collective. De ce fait, il n'existe véritablement qu'une seule direction de progrès et d'évolution dans le comportement routier : celle de

la maîtrise routière qui va de l'avant dans la recherche d'une maîtrise globale toujours plus assurée. Une maîtrise routière misant principalement sur le développement des ressources potentielles comme des capacités motivées de l'usager de la route. Techniquement, il s'agit d'intégrer la globalité du phénomène de sécurité et sa complexité humaine en qualifiant, de l'intérieur, les facteurs d'efficacité, d'affirmation et de décision. Cela suppose de rendre secondaires, ou activées par défaut, les règles collectives dès lors que celles-ci sont jugées à la fois impersonnelles, indifférenciées et relativement superficielles face au temps réel de la situation.

Au final, l'objectif doit être de favoriser l'émergence d'un usager de la route bien dans sa peau et bien dans sa tête, citoyen et responsable, compétent et lucide, agissant avec discernement dans un comportement proactif et indépendant, autodiscipliné et respectueux d'autrui. Aussi tout ce qui favorise une position répressive, dogmatique, coercitive, réductrice, infantilisante, non qualitative et/ou agressive qui tend à limiter ou repousser la légitimité de cette demande d'avancée humaine et sociétale est par avance combattue, jusqu'à ce que cette évidence soit admise comme étant le seul avenir utile, motivant et qualitatif pour les hommes et femmes affirmés, de connaissance et de compétence.

## LA MAÎTRISE ROUTIÈRE DÉFINIE LA VRAIE QUALITÉ DE L'USAGER

**L**a pratique routière de bon niveau ne relève ni d'une caricature, ni d'une marginalité de société. Elle est même l'antidote et la contre-mesure moderne contre tout discours réducteur, toute politique répressive, dont l'objet est de soumettre et de lisser vers le bas les comportements. .

Elle se place au cœur même d'activation des sociétés modernes par le fait qu'elle associe intelligemment 3 données essentielles de la condition humaine et sociétale, sous réserve toutefois d'une pratique correcte et efficace par l'usager :

- . Une haute technologie, fruit constamment évolutif du meilleur du progrès industriel comme de l'intelligence pratique humaine ;
- . Une obligation de maîtrise globale supposant efforts, connaissances, compétences, savoir-être, système de valeurs à défendre et à protéger... ;
- . Une action engagée relevant d'un faisceau de qualités inhérent à la personnalité de certains hommes et de certaines femmes pratiquant(e)s de la route.

C'est l'ensemble harmonieux, stable et éminemment complexe de ces 3 données qui caractérise la notion de maîtrise routière. Sur le fond des choses, il est clair que c'est la maîtrise qui apporte les lettres de noblesse à la pratique routière, sachant que dans le cas contraire (inconscience, chauffardise aggravée, délinquance, manque de savoir-vivre routier...) la route concentre toute la vanité humaine et toute la misère psychologique dans la largeur du ruban d'asphalte. Aussi, seule la maîtrise est acceptable dans un monde évolué par le fait pragmatique qu'elle favorise directement la sécurité objective de l'usager lui-même et, en retour, celle des autres usagers de la route. En ce sens, il est possible de dire que l'accès à la maîtrise valide sans erreur la véritable personnalité du citoyen-usager, son niveau de développement personnel comme sa qualité comportementale.

C'est par sa relative difficulté d'obtention par l'épreuve et l'effort personnel consenti que la maîtrise dépasse, de loin, la plupart des autres hiérarchies en société (diplôme, titre, statut social). Il n'y a pas de passe-droit en matière de maîtrise. Celle-ci existe ou n'existe pas ou insuffisamment. Elle ne peut s'acquérir que par un travail régulier, volontariste et courageux de répétition et de mise en situation. Au départ, elle suppose d'agir individuellement dans l'effort et la détermination afin de pouvoir repousser progressivement et objectivement ses propres limites psychologiques et techniques. Seules, la réalité et le pragmatisme doivent ensuite arrêter et stabiliser la démarche de progression par le frein naturel des capacités, de la motivation, du discernement, de la nécessité et/ou des limites de la performance. En réalité, l'accès et la pratique efficace de la maîtrise dépendent de nombreux préalables dépassant largement le caractère uniquement technique du savoir-faire ou des moyens financiers engagés. Le paramètre de la maîtrise suppose de se référer principalement à la structure mentale, psychologique et intellectuelle de l'individu ainsi qu'à l'influence déterminante du cadre sociétal dans lequel il évolue.

Ainsi les principaux phénomènes sous-jacents et/ou fondamentaux inter-agissants au niveau de la maîtrise routière concernent le rapport direct entre :

- . Maîtrise et maturité ;
- . Maîtrise et sécurité
- . Maîtrise et risque ;
- . Maîtrise et vitesse ;
- . Maîtrise et sens des valeurs ;
- . Maîtrise et performance technologique ;
- . Maîtrise et condition humaine ;
- . Maîtrise et condition sociétale.

## LES PRINCIPES ACTIFS DE LA MAÎTRISE ROUTIÈRE

**L**e rôle de la maîtrise routière est de lutter contre toutes les formes directes et indirectes d'insécurité routière, sachant que celle-ci résulte d'une problématique complexe qu'il convient de traiter à la source, afin de mieux la vaincre quotidiennement dans la pratique routière.

Seule la maîtrise routière associe toutes les ressources adéquates et pérennes en matière d'aide à la solution. En cela, la maîtrise routière est un processus évolutionnaire à l'échelle individuelle et collective favorisant la convergence des meilleurs facteurs psychologiques, comportementaux, techniques et environnementaux, utiles au pilotage et à la conduite performante, propre et sécuritaire. Elle n'innove pas sur le comportement du praticien de la route déjà avisé et expérimenté mais tend à lisser vers le haut la pratique de l'ensemble des usagers de bonne volonté en retrait provisoire de compétence routière. La maîtrise routière n'est pas seulement destinée à réduire l'insécurité ciblée sur les routes (vitesse inadaptée, alcool, ceinture de sécurité...), comme tente de le faire par un forçage des comportements la sécurité routière traditionnelle, mais à créer les conditions optimales d'une véritable sécurité individuelle et collective dans la pratique routière de masse au quotidien.

En cela, la maîtrise routière est l'étape supérieure de la pratique routière devant forcément remplacer, un jour ou l'autre, certains préceptes décalés de la sécurité routière traditionnelle. Sa logique et sa force relèvent d'une citoyenneté relativement avancée s'opposant à toutes les formes de conditionnement, soumission, obéissance et infantilisation des usagers, ainsi qu'aux contraintes liberticides, durcissement et répression sécuritaire en provenance du système, ne respectant pas suffisamment la dignité du citoyen-usager. La maîtrise routière repose sur l'intégration d'un nouveau schéma de pratique routière dans lequel l'usager a la possibilité d'exercer son type et son rythme de pilotage ou de conduite en fonction de ses compétences opérationnelles et de ses dispositions naturelles. Pour cela, il doit démontrer un niveau suffisant de maîtrise globale en corrélation avec la puissance de roulage de son engin dans les conditions normales de route ouverte. Par le défaut évident d'un niveau suffisant de maîtrise globale, l'usager lambda ne peut se prévaloir de la référence à la maîtrise routière et à ses avantages de roulage.

En toute occasion, les avantages de roulage issus de la maîtrise routière se méritent et ne découlent ni d'une permissivité sans contreparties, ni d'un accès automatique. Fruit de la réalité d'une qualité individuelle dans l'engagement routier, la maîtrise routière s'oppose à toute approche de masse indifférenciée, ainsi qu'à toute normalisation aveugle des comportements routiers fondée sur un stéréotype de conformité limité au seul respect du code de la route. Le principe évolutionnaire de la maîtrise routière est de s'appliquer de manière différenciée à l'unité de chaque usager dans un esprit d'équité, de légitimité et de réciprocité des droits et des devoirs.

### Il suppose obligatoirement de :

- . Distinguer les usagers entre eux par le double principe de la sélection naturelle et de l'acquisition des compétences ;
- . Favoriser d'abord l'accès à la maîtrise routière aux 2 roues à partir du niveau de motard assermenté, ainsi qu'aux conducteurs avisés ;
- . Prévoir une évolution par étape, notamment en terme de vitesse possible selon le niveau de maîtrise globale de l'usager à partir d'un schéma de progression passant de la vitesse normée à la vitesse conseillée, puis à la vitesse permise et intuitive.

Dans l'ordre d'acquisition des compétences, la maîtrise routière s'exprime au-delà de l'éducation routière, de l'apprentissage initial et du respect des enseignements du code de la route. Elle les complète par le haut de la compétence, du discernement et de l'expérience, de manière conditionnelle. En dessous d'une ligne franche de maîtrise routière, révélée par exemple dans le cadre d'un Test de maîtrise globale, les principes traditionnels de sécurité routière restent souhaitables et opposables par défaut. En matière de vitesse, la maîtrise routière considère que l'option dominante de la vitesse normalisée est limitative des capacités humaines et des libertés citoyennes, alors que la vitesse tolérante relève d'une plus grande affirmation de soi et d'un cadre sociétal bien plus ouvert et démocratique. De ce fait, l'option de la vitesse tolérante s'applique parfaitement à la maîtrise routière en favorisant la notion de deal citoyen et de contrat moral, dans lequel chaque citoyen est considéré comme responsable, autodiscipliné et autonome dans ses décisions. Soit tout le contraire du citoyen faussement apaisé mais plutôt mouton, assagi, asservi, craintif et/ou bon élève docile !

## LES RETOURS FAVORABLES DE LA MAÎTRISE ROUTIÈRE

**L**a qualité de la pratique routière nécessite un entraînement permanent, sans quoi la pertinence initiale du savoir-faire s'efface peu à peu. Pour être au top dans le pilotage et la conduite sur route, il est nécessaire de pratiquer régulièrement et à bon niveau comme un professionnel ou comme un athlète de bon niveau, c'est-à-dire sans relâchement technique ni perte de réflexe par la conséquence d'une pratique molle, habitudinaire ou ralentie.

**Le principal intérêt de la maîtrise routière est que celle-ci reste accessible, à tout moment, à tout usager de la route volontariste, dès lors que ce dernier s'applique à respecter 3 règles de base :**

**Règle 1 :** Tolérer les différentiels positifs et négatifs de comportement, de maîtrise, de compétence et d'option de vitesse entre usagers de la route.

**Règle 2 :** S'imposer volontairement par soi-même des limites de vitesse en fonction de son propre niveau de compétence, de maîtrise globale ou de présence de couple à risque.

**Règle 3 :** Chercher constamment à solutionner, développer, compenser ou actualiser les points faibles de sa compétence, de sa technicité, de sa protection, de sa sécurité, de son engin.

**Sachant que la maîtrise routière est principalement fondée sur la nécessité d'un niveau suffisant de maîtrise globale associé à l'esprit de responsabilité et au discernement permanent, il est évident que celle-ci procure en retour des apports épanouissants tels que :**

- . Contrôle de plus en plus efficient de la vitesse par l'omniprésence du discernement et du retour positif de l'expérimentation ;
- . Entraînement à la prise continue de microdécisions à la mesure de la vitesse engagée favorisant ainsi des temps de réponse plus rapides et plus précis ;
- . Optimalité en terme de vigilance, anticipation, concentration et nature de l'engagement dans le passage à l'acte routier ;
- . Relativisation du risque entre son niveau critique en temps réel et la représentation de sa pure virtualité ;
- . Coordination et synchronisation de plus en plus efficiente des gestes et des postures ;
- . Accélération de la maturité des jeunes adultes, surtout chez les jeunes hommes en leur donnant une envie saine de s'affirmer dans la vie ;
- . Existence d'un moteur motivationnel favorisant le dynamisme, le désir de bien faire et de se perfectionner ;
- . Production dominante d'acte réussi plus que celui de l'acte manqué ;
- . Recherche constante à se faire plaisir, à vivre pleinement l'instant générant ainsi de la positivité ;
- . Accès au contrôle de soi et des situations délicates jusqu'à tendre vers les limites du dépassement de soi ;
- . Révélation de capacités et de potentiels insoupçonnés habituellement masqués par les conduites normées, suiveuses et habitudinaires ;
- . Traitement neuronal plus alerte, précis et rapide de l'information en affûtant les temps de

- réponse neurophysiologiques ;
- . Acuité de perception notamment dans la précision du placement du regard ;
- . Mise sous tension optimale de l'ensemble des capteurs sensoriels de l'individu dans ses perceptions et ses prises d'initiatives ;
- . Esprit de responsabilité façonnant une âme d'adulte de nature à rendre l'individu moins timoré, moins fragile mentalement, moins vulnérable devant la difficulté ;
- . Développement consécutif du bon sens, du pragmatisme, de la lucidité sur route ;
- . Plus grande acuité au risque, au danger comme à la sauvegarde de soi et d'autrui.

## L'ESPRIT DE RESPONSABILITÉ

Ce n'est pas parce que les gens subissent une situation sans rien dire, qu'ils l'acceptent sur le fond et qu'ils n'en pensent pas moins. Au premier revirement de situation, il y a de fortes chances pour que la rancœur se déchaîne et qu'une totale révision des comportements se manifeste à l'inverse de ce qui était auparavant.

En cela, il ne faut pas confondre docilité et acceptation apparente des règles avec sens de la responsabilité ou esprit de responsabilité. L'acceptation soumise et/ou inconditionnelle aux règles du code de la route ressort de la docilité et du suivisme craintif propre aux diktats de la sécurité routière traditionnelle. Cela entraîne forcément de la passivité et l'émergence évidente de frustrations. En fait, lorsque l'individu se soumet aux impératifs de la règle ou de l'usage, il n'assume pas vraiment une responsabilité proprement dite mais une soumission à l'autorité de celle-ci. Sans s'impliquer dans l'affirmation de soi et/ou la prise de décision à risque, l'individu n'œuvre pas psychologiquement dans le courage d'assumer la portée de ses propres actes. Il ne fait que suivre la masse et ou le guide directeur de ses devoirs et obligations.

De ce fait, la contrainte ou l'obligation de faire comme les autres ne ressort nullement de l'esprit de responsabilité ni du fait d'assumer courageusement ses actes mais davantage de l'esprit grégaire et du panurgisme sociétal. Sur route, cela signifie que tant que l'utilisateur se comporte sur la base d'une faible compétence, d'un manque de savoir-vivre routier et surtout en étant incapable d'assumer la portée de ses actes et de ses décisions, il est condamné au premier degré de la contrainte permanente du code de la route ainsi qu'aux limites restrictives imposées par la sécurité routière traditionnelle. *A contrario*, l'acceptation conditionnelle des règles du code de la route traduit un véritable esprit de responsabilité par la capacité à s'opposer aux inadéquations de l'existant.

Prendre ses responsabilités, c'est s'exposer personnellement et courageusement à un risque, à une sanction possible, en évitant de faire comme les autres si telle n'est pas son opinion, ou chercher à coller à un standard de comportement. Il ne peut y avoir, par conséquent, de véritable maîtrise routière sans esprit de responsabilité à la pratiquer. L'esprit de responsabilité est le second préalable de la dynamique de maîtrise routière (après l'intelligence routière). Il ne peut s'adosser longtemps à une normalisation imparfaite dominant la décision et le libre arbitre de l'individu.

**En matière de pratique routière, l'esprit de responsabilité suppose la combinaison de 3 éléments indissociables :**

- . Une capacité à savoir prendre clairement une décision ;
- . Un discernement suffisant pour entrevoir les conséquences de sa décision ;
- . Un passage à l'acte consécutif à sa décision et à son discernement en temps réel.

Plus la décision concerne un enjeu fort, plus le discernement est parfait et que l'engagement est exposé au risque, plus l'esprit de responsabilité s'avère fort. A l'inverse, sans décision, sans discernement ou sans passage à l'acte risqué, ou les trois à la fois, il n'y a pas d'esprit de responsabilité ou alors faiblement. Il en ressort que seul l'utilisateur lucide, affirmé, fort mentalement et actif dans la décision et la prise de risque dispose en permanence de l'esprit de responsabilité. L'individu optant pour un respect inconditionnel de la règle asservissant son propre comportement de manière soumise et «suiveur» ne dispose pas, à l'évidence, de l'esprit de responsabilité. Il s'agit d'autre chose. Il ne suffit donc pas d'invoquer l'esprit de la responsabilité pour que celui-ci s'impose automatiquement. Par exemple, la

référence étroite aux diktats de la sécurité routière traditionnelle ne relève pas spécifiquement de l'esprit de responsabilité.

En général, le rapport inconditionnel à la sécurité (routière ou autre) conduit à faire comme les autres, à ne pas déroger à la règle et/ou à chercher à se fondre dans la masse, afin d'éviter de subir les foudres de l'autorité ou de l'adversité. Ce type d'attitude relève directement de l'esprit de normalisation et non de l'esprit de responsabilité. Il se traduit alors par une obéissance et une docilité à accepter inconditionnellement la discipline, la soumission à l'autorité, la règle. Il s'agit là de la manifestation du «syndrome de l'écolier» : l'individu derrière le masque de l'adulte apparent, du statut social et/ou du rôle tenu, et quel que soit son âge, se comporte de manière infantile et mentalement inaboutie. La quête d'une conduite sage et modèle lui permet ainsi d'éviter de se faire remarquer en restant conforme aux attendus du système, comme le bon élève cherche à plaire au maître de la classe.

L'esprit de responsabilité suppose de prendre en considération les différences naturelles des individus entre eux. Aussi dans la réalité de la pratique routière, c'est plus d'une centaine de facteurs et de paramètres différents, tous essentiels à un niveau ou à un autre, que doit intégrer à chaque instant l'utilisateur avisé afin de préserver son intégrité vitale (sa vie, sa famille, sa santé, ses revenus...) comme celle d'autrui. En cela, et quelle que soit l'option retenue de vitesse lambda, l'esprit de responsabilité prend forcément racine dans les capacités psychiques et mentales de chaque usager, c'est-à-dire dans la structure même de son niveau de maîtrise globale. La relation au niveau effectif de maîtrise globale est évidente, faisant que la qualité de la maîtrise routière passe par l'esprit de responsabilité qui lui-même passe par un niveau suffisant de maîtrise globale. A l'inverse, tout ce qui ne favorise pas l'élévation de la maîtrise globale ne favorise pas en soi la réalité de l'esprit de responsabilité et conduit, par conséquent, à se suffire d'une soumission docile envers les standards de la règle collective.

## DE L'USAGE DU DISCERNEMENT

**L**e discernement est le troisième préalable de la dynamique de maîtrise routière. Sans discernement, la pratique routière se lisse vers le bas du possible, vers la conditionnalité, la standardisation et l'asservissement des comportements.

Par principe, le discernement appliqué à la pratique routière recouvre une approche discriminante capable de faire la différence avec précision et justesse entre les multiples facteurs incidents, favorables et défavorables liés au comportement (C), à l'environnement routier (E) et à la technique (T) impliqués en temps réel dans la maîtrise du pilotage ou de la conduite. Ainsi, par exemple, il ne suffit pas d'affirmer péremptoirement que la vitesse est dangereuse pour qu'elle le soit effectivement. Pour être crédible sur une telle affirmation, il convient de manifester d'abord un profond discernement sur tous les aspects liés à son usage. A ce stade, le discernement n'a rien à voir avec l'expérience personnelle, l'intelligence, le raisonnement, l'âge ou le statut des individus. Il repose sur un état de conscience éveillé, expérimenté par un vécu riche et diversifié, objectif et impartial, capable d'une vision globale reposant forcément sur les fondamentaux du sourcing causal.

Toute représentation cognitive étroite dans la chaîne causale des faits et des conséquences ne ressort nullement du discernement mais du dogmatisme, de la subjectivité et/ou de l'empirisme médiocre. Le discernement permet d'identifier clairement le risque découlant de la vitesse et de l'action engagée, afin d'y apporter une solution adaptée en fonction des moyens et des ressources disponibles. Même en cas de non maîtrise, le discernement préexiste en permettant d'adapter sa réponse et/ou son comportement par rapport aux données de la situation. Aussi, quelles que soient les conditions d'usage de la vitesse ou le niveau de prise de risque dans le passage à l'acte, l'existence même du discernement permet de contrôler l'ensemble des paramètres de la situation, en corrélation avec le niveau réel de maîtrise globale de l'individu. De ce fait, le discernement agit directement sur le contrôle de la vitesse de la même manière que la maîtrise réduit proportionnellement l'occurrence du risque. Ainsi l'individu qui dispose de discernement est par nature fondé à une pratique routière avisée dans l'usage de la vitesse tolérante en rapport avec son niveau réel de compétence opérationnelle.

Celui qui dispose de discernement par la preuve d'un comportement avisé, compétent, affirmé et adulte contrôle forcément la pratique de la vitesse, dès lors qu'il décide de la pratiquer en toute conscience. Le discernement devient alors pour lui le premier rempart contre le risque provoqué par l'incohérence,



l'irresponsabilité et la bêtise humaines. En ce domaine, il ne faut pas confondre intelligence, bon sens et discernement. Si l'intelligence permet de comprendre, d'analyser et de mieux manœuvrer, elle ne recouvre pas forcément la maîtrise opérationnelle sur le terrain de la pratique. De la même manière, si le bon sens s'applique à refléter une partie pragmatique et évidente d'un phénomène, il ne contribue pas forcément à prévoir, anticiper et/ou construire une réponse adaptée face à la complexité des données de la situation.

**Pour qu'il y ait discernement, il faut nécessairement que l'individu ait une vision globale et/ou une capacité à intégrer la complexité d'ensemble du phénomène ou du sujet considéré dans ses aspects apparents et cachés, sur la base d'une addition de qualités humaines :**

- . Lucidité d'esprit (pas de troubles psychologiques et/ou un état de santé perturbé par la douleur) ;
- . Expérience suffisante et non traumatisante dans le domaine du vécu sensoriel (connaissances, apprentissage, expérimentation, formation...) ;
- . Affirmation de soi suffisante dans l'ensemble des pulsions, besoins et motivations du moment ;
- . Stabilité dans l'image de soi par le fait d'accepter d'être sereinement ce que l'on est, sans vouloir jouer sur le paraître ni rechercher à ressembler ou plaire à quiconque ;
- . Autonomie dans ses décisions et actions relevant d'un véritable libre arbitre et d'une autodiscipline, ainsi que d'un deal moral intime basé sur des convictions et/ou un système de valeurs fort ;
- . Capacité de décision favorisant rapidement le passage à l'acte sans jamais se laisser influencer par les avis d'autrui (saufs conseils précis et utiles) en misant prioritairement sur son intime conviction ;
- . Esprit de responsabilité en acceptant tout naturellement la responsabilité de ses actes, que ceux-ci conduisent à la réussite ou à l'échec ;
- . Indépendance d'esprit en sachant oser dire non, refuser les dogmes imposés, l'esprit de normalisation et/ou l'asservissement par le conditionnement collectif, dès lors qu'il y a atteinte possible à son intégrité psychique, morale ou physique. Il s'agit là d'exercer constamment son droit à la liberté d'action, d'expression et de conscience en préférant la légitimité à la loi, la réciprocité à la contrainte unilatérale ;
- . Positivité permanente en restant ouvert, constructif, tolérant, ferme et objectif en toute circonstance.

## **AVOIR OU NON DU DISCERNEMENT ?**

**A**voir ou non du discernement», telle est la question. Beaucoup de gens parlent, se réfèrent à des informations pertinentes et expriment des connaissances savantes, sans pour autant montrer un véritable discernement. Le discernement ne résulte pas seulement de l'intelligence via la compréhension et la logique du raisonnement mais surtout de la conscience, c'est-à-dire de la hauteur de vue apportant une vision globale de la situation.

**Dans les faits quotidiens, celui qui manque de discernement ou croit disposer virtuellement de discernement se caractérise par des positions révélatrices d'un défaut patent de certaines qualités humaines :**

- . Défaut de vision globale sur le sujet considéré ;
- . Défaut de lucidité et de bon sens sur les évidences ;
- . Attitude et comportement majoritairement suiveur, soumis, passif ;
- . Forte subjectivité naturelle ;
- . Manque d'expérience significative, de culture, de savoir, d'informations pertinentes ;
- . Jugement péremptoire manquant de relativité et de hauteur de vue ;
- . Prise de position dogmatique, intolérante relevant de raisonnements spécieux, communs, standardisés, stéréotypés...

Dans la pratique routière, le manque de discernement caractérise principalement le donneur de leçon, le bavard, le barbare, le chauffard récurrent, le viking, le mauvais conducteur manquant de compétence

et de savoir-vivre routier. Il s'applique également au citoyen soumis, suiveur et bien-pensant dans le sens du politiquement correct. Il concerne souvent les représentants du système dans leurs fonctions d'autorité et de contrainte, lorsque l'aveuglement à la règle ou à l'usage inconditionnel de la tradition remplace l'intelligence, le simple bon sens et/ou l'évidence, en n'intégrant pas les données inhérentes à l'intelligence de la situation. Celui qui manque de discernement ne peut se prévaloir d'une capacité à juger et à condamner autrui sans risquer de se tromper lui-même et/ou créer des conditions patentes d'injustice. De la même manière, l'usager de la route qui manque de discernement ne peut pratiquer sans risque ou danger pour autrui la vitesse hors norme.

En ce domaine, moins la maîtrise routière est qualitative, plus elle oblige au recours de la normalisation et à la vitesse autorisée. C'est une question de discernement ! Celui qui en manque ne peut donc manifester à cet égard, ni véritable esprit de responsabilité ni crédibilité suffisante à juger le comportement d'autrui sur des aspects qu'il ne maîtrise pas lui-même. C'est d'ailleurs le plus souvent le manque de discernement qui est à l'origine de l'accidentalité, via l'autosatisfaction et la permissivité pour soi d'une présence de couples à risque. A l'inverse, l'application du discernement face à l'évidence de la réalité consiste à faire preuve d'intelligence de la situation. Par exemple, l'intelligence de la situation en matière de vitesse consiste à graduer et à adapter l'ensemble des paramètres du pilotage et de la conduite sur la base de la conscience des phénomènes vus, vécus et ressentis en temps réel, en fonction des limites et/ou des capacités des moyens utilisés.

Il s'agit là d'une intégration du principe de réalité en dehors de toute référence artificielle, conditionnelle, dogmatique ou imposée. La réalité consciente et globale du vécu réel supplante la virtualité de l'esprit dans le raisonnement, l'imaginaire, l'émotion ou l'opinion. De ce fait, le discernement s'oppose à tout ce qui est au départ standardisé, modélisé, contraint, stéréotypé et/ou ne s'appliquant pas exactement aux données de la réalité vécue. L'exercice du discernement reste le principal gage de la sécurité sur route, ainsi que le meilleur garant de la protection de l'intégrité humaine. Il ne peut y avoir de sécurité assurée pour le citoyen-usager, comme pour la collectivité, sans discernement à reconnaître les racines et les causes mêmes de l'insécurité. En conséquence, il ne peut y avoir de sécurité pérenne à se contenter d'observer ou d'agir sur certaines causes apparentes, sans prendre en considération d'autres aspects plus complexes et moins évidents. C'est en cela que le discernement participe à l'intelligence routière en considérant la vitesse pratiquée comme la résultante de la maîtrise routière. Si le discernement participe fondamentalement à la différenciation des situations et des cas, il en est de même dans la pratique de la vitesse.

En tant que paramètre central de la pratique routière, de la maîtrise globale et de la maîtrise routière, la considération de la vitesse doit rester constamment objective, pondérée et avisée. Le discernement en ce domaine permet de s'extraire de toute forme d'émotion, de subjectivité, de raisonnement fermé et politiquement correct. Ainsi plus la maîtrise routière est forte et qualitative, plus le discernement appliqué à la vitesse pratiquée tend tout naturellement à privilégier la vitesse tolérante, c'est-à-dire à autoriser l'usage tolérant de la vitesse selon l'avis, le sentiment et le jugement de l'usager pris dans le temps réel de sa pratique routière. *A contrario*, la position consistant à vouloir imposer, de l'extérieur de la complexité de la réalité vécue par chacun, un même règlement et une même vitesse à tous dans l'évidence d'un cadre notoire d'hétérogénéité de moyens entre usagers démontre là, un manque patent de discernement.

Quelles que soient les considérations et les éclairages apportés, il n'est jamais sain de se référer aux extrêmes, aux simplismes ou à des considérations réductrices, car cela nuit à la crédibilité personnelle de ceux qui en usent et en abusent !

## 275 FORMULES IMPERTINENTES

Si la Motologie est un sujet sérieux, elle sait également ne pas se prendre au sérieux. La preuve : des titres décalés et des formules journalistiques impertinentes. Vu du citoyen, il est vrai que la pratique routière imposée par le système et les gesticulations politiques sont riches en analogies, comparaisons, sous-entendus et associations d'images peu flatteuses. Recueil de petites phrases relativement débridées publiées dans les Digests de la Motologie et dans le Grand Abécédaire Sociétal. En tout, 275 formules en pied de nez à la pensée unique du moment.

Cliquer sur les titres pour accéder directement aux textes.

[A & B \(25 formules\)](#)  
[C & D \(57 formules\)](#)  
[E & F \(26 formules\)](#)  
[G & H \(13 formules\)](#)  
[I & J \(24 formules\)](#)  
[K & L \(8 formules\)](#)  
[M & N \(34 formules\)](#)  
[O & P \(32 formules\)](#)  
[Q & R \(25 formules\)](#)  
[S & T \(20 formules\)](#)  
[U & V \(11 formules\)](#)

# A & B

## . **Abus de comportement**

Dépassement de la ligne blanche relationnelle.

## . **Accidentalité routière**

Epouvantail politique agité par les bons docteurs Raison et Statistiques.

## . **Accident en moto**

1. Epreuve formative permettant de comprendre toute la vanité des choses en ce bas monde.
2. Ça fait mal et ça crée même des bleus à l'âme.

## . **D'accord, pas d'accord**

Droit de dire oui, non ou merde à condition d'être poli.

## . **Acte manqué**

Le produit involontaire du conditionnement familial et sociétal.

## . **Action engagée**

Masochisme honni par tous les courageux qui ne pratiquent pas eux-mêmes.

## . **Action (Limitation de)**

Forme de paraplégie de l'esprit.

## . **Amalgame (Faire l')**

Faire des œufs brouillés avec des œufs pas frais.

## . **Anachronisme en société**

Forme de contradiction à faire volontairement le contraire de ce qui doit ou peut être fait.

## . **Apprentissage (Temps de l')**

1. Petit gland sortant de sa bogue.
2. Passer de l'univers de la théorie à l'espace de la pratique.

## . **Apprentissage de la vitesse (courbe d')**

Nécessité pour rester le plus longtemps possible en vie.

## . **Arsouille**

Petite ou grande vadrouille de la vitesse.

## . **Aseptisation (Pratique de l')**

Rendre plus blanc que blanc ce qui ne pourra jamais être vraiment blanc.

## . **Assertivité ou affirmation de soi**

Je d'accomplissement loin devant le Moi d'orgueil en laissant aux autres l'usage de la vanité du On, du Nous ou du Il.

## . **Autodéfense (Principe d')**

Rendre un prêté pour un rendu avec les intérêts en plus.

## . **Autorité (Représentant de l')**

Père fouettard pour certains, Père Noël pour d'autres.

## . **Autorité (Effets pervers de l')**

1. L'individu autoritaire est un individu mentalement faible et/ou non assertif.
2. Le rôle du petit chef, un modèle à ne pas montrer en exemple.

. **Beauf :**

Celui qui veut faire le bœuf alors qu'il n'est en fait qu'un petit crapaud des marais urbains.

. **Besoin dominant (importance du)**

Lorsque toute l'importance du monde se résume momentanément à soulager sa vessie.

. **Bêtise humaine**

La quadrature de l'infantilisation : croyance + inexactitude + raisonnement spécieux + partialité.

. **Bonheur (Un pur)**

Instants que l'on ne peut acheter même avec la plus grosse fortune du monde.

. **Bridage des moteurs**

Forme d'excision civilisée.

. **Bruit d'échappement**

1. Signature routière de la moto.
2. Le bruit c'est la vie !

. **Budget d'Etat**

Gros chiffres et petites applications.

. **Budget affecté à la sécurité routière, transport, équipement**

Sommes chroniquement insuffisantes.

## C & D

. **Cercle entropique du risque**

Spirale à l'envers de la maîtrise qui est, elle-même, une spirale à l'endroit.

. **Cercle auto-protecteur de la maîtrise**

Disposer du glaive, du bouclier et d'un ange gardien.

. **Chaleur du motard**

Supplément de bouffée d'adrénaline.

. **Chauffardise**

1. Moment d'égarement que l'on pardonne aux Dames et que l'on n'excuse pas aux Messieurs.
2. Cible à abattre dans le dos de préférence.

. **Chute du motard**

1. Bobo et bleu à l'âme bien plus important que la faim dans le monde.
2. Un échec pour mille réussites.

. **Citoyen et citoyenneté**

Le devoir du devoir, c'est le droit.

. **Clés de la réussite en moto**

Trousseau magique attaché à la clé de contact.

. **Code de la route**

Grand jeu de l'oie pour adultes maso.

. **Collaborant**

Innocent satisfait.

### **. Communiquer (besoin)**

L'arme à double tranchant du discours.

### **. Communication (Over)**

Est à l'overdose de drogue ce que le rabâchage est à l'ennui.

### **. Communication politique (théorie de la)**

1. Le pouvoir magique de la théorie des mots creux.
2. Démonstration de l'infinie perversité et de l'infinie bêtise humaine.
3. Attention, risque de détournement de sens.
4. Plus c'est gros dehors, plus c'est creux dedans.
5. Plus il y a de lumière au centre, plus l'ombre est forte autour.
6. Plus l'humain évolue dans l'âge, plus c'est pareil !
7. Le mieux disant est l'ennemi du bien pensant.
8. L'erreur rend humain, la perfection n'est jamais naturelle.
9. Lorsque le chien bat le chien.

### **. Comportement (Prise en considération du)**

1. Il y a les réducteurs de tête et les réducteurs de comportement.
2. L'incurie du monde des voyants.
3. Le déclin en société s'accompagne toujours d'une régression des comportements et vice versa.
4. La réduction de la vitesse n'agit aucunement sur la qualification du comportement mais le fait croire.
5. Le comportement est responsable et coupable loin devant la vitesse.

### **. Compteur de plaisir**

Le seul indicateur humain qui donne du sens à la vitesse.

### **. Conditionnement routier**

1. L'art d'orienter les comportements d'une masse d'individus.
2. L'art de rouler l'esprit à l'envers.

### **. Confort de vie (recherche de)**

Forme d'engagement humanitaire délégué aux ONG sur le terrain du risque.

### **. Constitution (Liberté et citoyenneté)**

Le petit l de la liberté.

### **. Contraire (Dire tout et son)**

La vanité de l'intelligence.

### **. Contrevenant**

1. Machine à sous humaine.
2. Nouveau type de rançonnage sur route.

### **. Coup de chance**

La chance en moto n'est pas la même que celle prévalant au loto.

### **. Couples à risque**

Pour le motard, mariage de la blague et du pot de bière.

### **. Courage en moto**

Comportement anonyme sans publicité, ni TV réalité.

### **. Courage politique**

1. L'art d'être parfaitement soi-même.
2. L'esprit de l'entrepreneur sociétal.

### **. Critiquer**

Règle numéro un : savoir exactement de quoi l'on parle.

### . Critiquer la moto et la vitesse

Identique à la critique de la raison pure mais en ayant perdu le sens de la raison.

### . C.R.S (Inadéquation de la méthode Chirac, Raffarin, Sarkozy)

1. Modèle anachronique de l'exception politique française.
2. Plus qu'une bavure de société, une erreur historique.
3. L'expression d'un mélanome malin dans le corps institutionnel et social de la Nation.
4. Un cataplasme autoritaire sur la plaie sociale des accidents.

### . Croisade contre l'insécurité routière

Nouvelle guerre de religion menée contre les «infidèles» du système.

### . Culture du risque

1. Culture ex-vitro à l'attention des esprits bien faits.
2. Le meilleur remède contre l'affadissement de la condition humaine.
3. Culture sacrée de perles noires.

### . Culture du non risque

1. Perte des principaux attributs humains.
2. Mariage du bien-pensant et du mal agissant.
3. Nul avant, moyen pendant et bon après.
4. L'illusion du meilleur des mondes.
5. Une autocensure privilégiant la virtualité de l'esprit à la réalité du corps.
6. Une forme de dictature de l'esprit.

### . Culture prudentielle

1. Une valse à 3 temps.
2. Une sous-culture du risque.
3. Un horizon limité à la vision de l'individu.

### . Danger de la route

La maîtrise dans l'action vaut mieux que l'interdiction d'agir.

### . Débat (Pertinence du)

La vérité des uns occulte la vérité des autres.

### . Débat d'idées

Emission TV à forte audience de laquelle on ressort encore plus inculte et déboussolé qu'avant.

### . Débat sécuritaire

Ouverture d'esprit qui se limite à ce qui est et à ce qui doit être ; point à la ligne.

### . Déclin sociétal

Des racines dans les atrocités du XX<sup>e</sup> siècle.

### . Degré (Premier)

L'art primaire de l'échange contre-productif.

### . Délinquance routière virtuelle

1. Comment devenir du jour au lendemain un hors-la-loi en ne changeant rien à ses habitudes ?
2. Comment déresponsabiliser l'individu en lui faisant croire tout le contraire.
3. L'art hautement technocratique de créer une néo-délinquance.
4. Un désordre latent pour demain et après-demain.
5. Tant que préexiste la virtualité de l'avis moral et/ou technologique préexiste la virtualité du délit.

### . Délinquance routière véritable

1. Déviance égale délinquance : un nouveau concept d'ennemi intérieur.
2. Summum de l'engeance humaine pire que le meurtre, le terrorisme ou le viol et qui mérite emprisonnement et flagellation sur la place publique.
3. Sorte de Milieu routier comme il existe un Milieu de malfrats.

### . **Démaîtrise**

1. Rouler à côté de ses bottes de moto.
2. Non pas le quart d'heure du motard mais le «temps de retard» du motard.

### . **La démocratie, c'est quoi ?**

1. Des droits légitimes en contrepartie de devoirs équitables.
2. D'abord un idéal mettant en premier le citoyen, le collectif en 2 et le système en 3.
3. Une ambiguïté chronique entre l'idée de démocratie et sa réalité vécue.
4. Un rapport tendu entre égalité et légalité d'un côté et équité et légitimité de l'autre.
5. Une représentation sociétale à géométrie variable.
6. Se méfier constamment du pragmatisme négatif du système en place.
7. L'objectif de tout système n'est-il pas de maintenir la démocratie à un niveau médian ?

### . **Dénigreur**

Con à la puissance de lui-même.

### . **Déshabitude**

Lavage de cerveau par les oreilles de celui qui est obligé d'écouter.

### . **Devoir**

Chez certains, la référence au devoir relève de la nullité intellectuelle et chez d'autres, de la manipulation dans la conduite des masses.

### . **Différence entre communication et information**

Faire prendre des vessies pleines pour des lanternes éteintes.

### . **Différenciation humaine et citoyenne**

Lui c'est lui, toi c'est toi et moi c'est moi.

### . **Différentiel de compétences**

1. Tout tracé d'une ligne médiane en raison du principe d'égalité ne peut que rendre insatisfaits les meilleurs et avantager les plus faibles.
2. Ecart de savoir-faire entre individus disposant du même jouet.

### . **Discernement (Avoir du)**

Capacité à savoir par soi-même où se trouve le bien et le mal.

### . **Discernement (Manque de)**

Ne pas savoir apprécier un cru millésimé.

### . **Discipline (Principe de)**

Fantasme de l'automate qui fait tout ce que l'on veut, comme l'on veut, quand on veut.

### . **Discipline (Esprit de)**

1. Un prolongement de l'ordre intérieur vers l'ordre extérieur et vice versa.
2. Parfaitement adaptée aux populations dangereuses, malléables et personnels sécuritaires.
3. L'autodiscipline est fille du véritable esprit de responsabilité, pas la discipline imposée.

### . **Discours sécuritaire**

1. Privilégier l'action virtuelle à l'action engagée.
2. Le discours ne reste qu'un discours.
3. Passer pour la 50<sup>e</sup> fois un 78 tours usé sur un vieux pick-up grésillant.

### . **Discrimination**

1. Ne pas mélanger les choux et les carottes.
2. L'antinomie parfaite de la différenciation.

### . **Double jeu de l'Etat**

Plus hypocrite que moi tu meurs !



### . **Droit (Atteinte du)**

Le droit d'abuser du droit.

### . **Droit à la vie (Liberté du)**

1. La liberté d'autrui finit là où se finit la mienne.
2. Le droit d'exister mieux que le droit de vivre.
3. Le droit à la vie pour autrui, c'est intégrer le droit à l'existence pour soi-même.

### . **Droit naturel à la vitesse**

Amendement nécessaire à la Constitution des Droits de l'Homme.

## **E & F**

### . **Ecologie citoyenne**

Forme de libre concurrence sur le marché de l'écologie.

### . **Economie routière**

1. Calculs comptables de chiffres manipulés.
2. Calculs comptables manipulant de vrais chiffres.
3. Manipulation comptable de vrais chiffres.

### . **Effet d'annonce**

Tour de passe-passe médiatique.

### . **Effet de modèle**

Devenir Schumacher ou Rossi avec le talent en moins.

### . **Egalité de traitement**

1. L'égalité, c'est le prêt-à-porter collectif.
2. Rendre l'homme aussi heureux que la fourmi au travail.
3. Rendre la fourmi aussi insouciant que l'homme qui lui marche dessus.
4. L'égalité collective génère l'injustice humaine.

### . **Energie humaine**

Carburant humain sans additif, ni pollution, ni TIPP.

### . **Enroulement**

Un peu de douceur dans un monde de brutes.

### . **Entêtement suicidaire**

Faire l'âne avec une tête de lard.

### . **Entropie (notion d')**

Avis de tempête.

### . **Equation sécuritaire (appliquée à la route)**

Formule à la craie sur un grand tableau noir à l'ancienne.

### . **Equipement du motard**

Forme de préservatif vestimentaire utilisé contre des partenaires susceptibles d'être dangero-positifs.

### . **Equité citoyenne**

1. Le sur-mesure de la légitimité et de la différenciation dans la condition humaine.
2. Justice de l'évidence sans nécessité de recours à la justice procédurière et administrative.
3. L'évidence démocratique la plus difficile à mettre en place pour l'esprit partisan et borné.

### **. Espace mental (occuper l')**

Le plein d'informations évite le vide propice à la critique.

### **. Esprit du motard**

Esprit du grand Manitou autour du totem de la moto.

### **. Etat**

1. Seconde grande icône laïque sacrée après Dieu.
2. Sanctuaire trompeur de la démocratie.
3. Qui se plaît à jouer le rôle du père normatif et castrateur.

### **. Evidence motologique**

Ne pas chercher midi à 14 heures.

### **. Evolutionnaire (approche)**

1. Ni révolution ni sédition, seulement une démarche de progrès humain.
2. Aucun homme de pouvoir ou d'influence ne peut échapper au bilan évolutionnaire.
3. La réforme de la sécurité routière traditionnelle, un test majeur par excellence.
4. Le citoyen d'abord, l'Etat, le système et les institutions après.
5. Le principe du gagnant-gagnant.

### **. Exemplarité des mesures**

1. Faire ce que je fais et non ce que je dis.
2. Recevoir avant de donner.
3. Faire ce que je dis et non ce que je fais.

### **. Expression (liberté d')**

1. Droit de s'exprimer sous contrôle.
2. Un signe de vitalité et d'assainissement des mœurs et des mentalités.

### **. Fait (interpréter le)**

1. Chaque fait est un éclat de réalité.
2. La vanité de l'esprit à identifier le fait comme étant la vérité.
3. Plus l'esprit s'approche du fait, plus il s'éloigne de la vérité d'ensemble.
4. L'éblouissement de la réalité du fait est cause d'aveuglement de l'esprit humain.

### **. La Faute aux autres**

1. Les bons usagers de la route sont toujours les victimes involontaires des plus médiocres d'entre eux.
2. Plus la soumission au code de la route est grande pour soi, plus le risque accidentogène est important pour autrui.
3. Responsable, coupable mais non inculpable.
4. Quand il devient idiot de privilégier le porteur de risque-source, même respectueux de la loi.

### **. Féminisation**

1. Une tendance lourde des sociétés démocratiques modernes.
2. Un frein sociétal involontaire aux processus évolutionnaires lorsqu'il s'agit d'affronter la prise de risque.
3. Idéale lorsque l'individu ou le collectif atteint l'âge du plein épanouissement.

### **. Flatulences de l'esprit**

L'aspect nauséabond du jugement fermenté.

### **. Fondamentaux (recours aux)**

1. Favoriser l'action à la racine des choses.
2. La densité suffit à la cohérence interne.

### **. Forces de l'ordre (rôle tenu par les)**

1. Le premier degré de la sécurité ne suffit pas à compenser le second degré du manque de respect au citoyen.

2. Le spectre du catéchisme sécuritaire.
3. Que valent les grands principes sécuritaires sous-tendus par le lien économique et l'intérêt personnel de ses exécutants ?
4. Quand l'usage de la force se place à la marge de la réalité démocratique et citoyenne.
5. Souvent les certitudes d'action remplacent l'humilité, le doute et la sagesse.
6. Le citoyen-usager, ami, ectoplasme ou ennemi ?
7. Etre grand ou petit derrière son uniforme ?

#### . **Formater l'esprit**

1. Programmer l'esprit humain comme un logiciel d'exécution.
2. Faire dire à l'individu ce que l'institution a envie d'entendre.

## **G & H**

#### . **Généralisation**

1. Quand petit esprit voit grand ou grand esprit voit petit.
2. La meilleure manière de fermer l'espace de réflexion, d'action et de débat.
3. Comment agir sur une situation avec la caution logique du premier degré des chiffres et des faits ?

#### . **Généraliser à outrance**

1. Prendre Jean pour plus bête que Pierre qui n'est déjà pas une flèche.
2. Plus qu'une erreur de jugement, un outrage indécent à citoyen.

#### . **Globale (approche)**

1. A la recherche du 360° sphérique.
2. La nécessité de disposer d'une forte capacité de synthèse.
3. Une représentation en 4D.

#### . **Gouvernement traditionnel (représentativité du)**

1. Task force de l'Etat.
2. Avant tout le souci de la gestion courante avant celui de l'avancée citoyenne.
3. La «main invisible» sociétale peut souvent faire aussi bien.
4. Une offre restreinte face à la demande d'avancées sociétales et citoyennes.
5. Le changement commence par une nouvelle ère politique et sociétale.

#### . **Gouvernant commun**

1. Type de dirigeant le plus souvent imposé au peuple.
2. Une inévitable déperdition statutaire du naturel et de l'authenticité.
3. L'homme d'opposition est souvent plus honnête intellectuellement et sincère que le gouvernant prisonnier de son rôle.
4. Un citoyen momentanément hybride.

#### . **Grande gueule (avoir une)**

Petit roquet voulant se montrer Pitbull.

#### . **Habitude**

1. Le prototype même du formatage psychique.
2. Il n'y a pas de bonnes habitudes qui ne se transforment un jour ou l'autre en mauvais rituels.
3. S'obliger constamment à sortir de sa coquille.
4. Prendre des plis en passant et en repassant dessus.

#### . **Handimotard**

Motard encore plus courageux que les autres.

#### . **Harcèlement sociétal**

1. Le viol légal de la conscience du citoyen.
2. Le cas d'école de la sécurité routière.

3. Un déni de citoyenneté associé à un délit anti-démocratique.

#### **. Héros (mythe du)**

Homme pleinement homme, comme il en faudrait plus.

#### **. Homme politique commun**

1. Alien ayant pris forme humaine.
2. Un vendeur de discours assurant la défense et la promotion de tout et de son contraire.
3. Un alpha dominant du système.
4. Entre l'électorat et le parti, c'est toujours le parti qui domine, sauf exclusion et/ou avant les élections.

#### **. Hécatombe routière**

Version moderne du massacre de la Saint-Barthélemy.

#### **. Humain (cerveau)**

1. L'excès d'information orientée trompe l'intelligence sur sa capacité à comprendre et à décider librement.
2. L'homme le plus libre, abouti et conscient est celui qui est le moins matricé, formaté et orienté dans son jugement.

## **I & J**

#### **. Idée (avoir des)**

1. Ce qui manque le plus en ce bas monde.
2. L'idée appelle l'idée.

#### **. Idées (blanchiment des)**

Sport intellectuel de technocrates dénués de créativité et d'honnêteté intellectuelle.

#### **. Impôt (réflexion sur la légitimité du niveau de l')**

1. Vu du citoyen est-il normal de payer constamment un droit à exister ?
2. Vu du citoyen est-il normal que l'Etat taxe tout ce qui bouge dans la vie même du citoyen ?
3. Toute monnaie dispose d'un côté «verso» produisant constamment de la fiscalité dans les mains de chacun de ses détenteurs.
4. Passer sa vie à la payer est-il digne d'une existence moderne ?
5. Le droit d'exister soi-même en réglant d'abord les besoins du système.

#### **. Imprévu (faire face à l')**

1. Dominer l'imprévu, c'est dominer le sens de son existence et inversement.
2. Plus l'individu affronte l'imprévu, plus il en réduit l'occurrence et plus il domine son sujet.

#### **. Inabouti (individu)**

Comportement et esprit non achevé comme beaucoup d'autres en ce bas monde.

#### **. Incivilité routière**

Jeter son mégot en plein été dans une forêt de pins en prenant soin de ne pas dépasser la vitesse autorisée.

#### **. Inculture routière**

Fonder l'existence d'un code de la route sans culture préalable, c'est comme peindre sur une surface pourrie.

#### **. Indifférenciation (principe d')**

1. Forme d'indifférence à l'homme noyé dans la masse.
2. Le fonds de commerce des grandes institutions.
3. L'indifférenciation collective nourrit l'indifférenciation individuelle.

### **. Inégalités entre les hommes**

1. L'illusion de l'égalité face à la nature profonde de l'inégalité humaine.
2. Seule l'égalité des chances est légitime en société.
3. Certaines inégalités sont tout à fait souhaitables et normales.
4. La différenciation se nourrit fondamentalement d'inégalités structurelles.

### **. Information**

1. La véritable information doit rester indomptable.
2. Toute information est pour le moins relative sinon subjective.
3. L'information c'est un peu l'oxygène en société alors que l'économie représente le réseau sanguin.
4. L'information distille son propre venin et forme de dépendance.
5. L'information est à la source de l'accomplissement de l'individu comme de ses ennuis.
6. Un droit légitime pour le citoyen mais seulement légal pour l'institution.
7. La morale n'a pas sa place au cœur de l'information.
8. Comme la prison n'altère jamais le besoin de liberté, la privation d'information n'altère pas davantage le besoin de savoir.
9. Le droit informel de contester tous droits et lois.
10. Lorsque l'information affronte l'information, le choc tend à déformer d'abord et avant tout l'information initiale.
11. La puissance réelle de l'information passe toujours par sa neutralité, sa précision et sa clarté.
12. De quelle information parlons-nous ?
13. Rien n'est jamais anodin dans l'altération volontaire ou non de l'information.
14. La référence à la connaissance officielle, à l'information observée et/ou à l'expérience vécue ne relève pas du tout de la conscience profonde des choses.
15. En matière de propagande, donne l'envie de vomir devant un plat froid de cervelle aux lentilles.
16. L'information est autant une alliée qu'une animatrice de résistance.
17. La technicité politiquement correcte dans le travail de l'information remplace la liberté débridée de ton.
18. Pour être crédible l'information doit pouvoir s'opposer au politiquement correct comme à l'opposition officielle.
19. La tendance à raconter une histoire autour du fait devient la nouvelle inspiration de l'information.
20. Un genre moderne d'Hydre de Lerne à sept têtes bien mieux qu'un simple Janus à 2 faces.
21. Lorsque l'information trompe l'information.
22. Lorsque la soute à bagages de l'information embarque souvent des arrières-pensées.
23. Récepteur : toujours le candide de service.
24. L'information tue l'information.
25. Le principe du phare aveuglant et paralysant.

### **. Infraction (attitude devant l')**

Courage restons !

### **. Infrastructures routières**

Terrain de jeu professionnel ouvert aux amateurs et aux néophytes.

### **. Insécurité routière**

Lutte moderne de la morale du bien contre le péché du mal et de la vitesse.

### **. Instinct de survie**

La meilleure des protections naturelles.

### **. Institution (rôle de l')**

1. Encadrer le citoyen dans tous les sens.
2. Le caractère artificiel des organisations humaines s'impose toujours sur le naturel humain.
3. Il est urgent de toiletter l'ensemble des institutions nationales et territoriales.
4. Gère plus la virtualité de la citoyenneté que sa réalité à l'unité de chacun.
5. Une inversion historique des rôles entre citoyen et institution.
6. Le cavalier, le fou et la tour sur l'échiquier du système face aux pions.
7. Il n'est écrit nulle part que le citoyen doive obéir et se soumettre derechef à l'autorité de telle institution.

### . Intelligence (maladie de l')

1. Cadeau divin ou maladie principale de l'espèce humaine.
2. Homme de talent, d'esprit ou de savoir, dis-moi comment tu relativises, je te dirai de quelle intelligence tu es malade ?
3. La hiérarchie dans l'intelligence crée la hiérarchie entre les hommes.

### . Intelligence routière

1. Mieux que la route intelligente.
2. Miser constamment sur la performance synchrone entre le comportement qualifié de l'utilisateur, l'environnement routier et la technologie des engins.

### . Interdiction (mesures d')

1. Interdire l'interdiction inutile, autoritaire et liberticide.
2. Pour la création d'un vote anti-interdiction.
3. Comment éliminer l'obésité sociétale dans la somme de ses interdits ?
4. Inverser la logique d'interdiction sociétale par une logique d'affirmation sociétale.

### . Intoxication culturelle

1. La culture du plat réchauffé et du pas vraiment frais.
2. Religieuse, politique et médiatique, les 3 principales mamelles pernicieuses pour la santé mentale du citoyen.
3. Une gabegie d'informations non sensibles.
4. Les Jackys et les Michels comme cibles idéales

### . Involutionnaire (démarche)

Retour de la lumière vers l'ombre.

### . Irresponsable (être)

1. Quand l'individu qui se dit responsable est en fait un grand irresponsable qui s'ignore.
2. Surtout les bons élèves polis, sages et dociles.
3. En toute hypothèse, l'irresponsabilité est partout.
4. L'aveuglement psychologique à ne pas voir plus loin que le bout de la norme ou de l'habitude.

### . Journaliste (le bon)

1. Un vigile, un guide, un pédagogue.
2. Un exemple d'intégrité.

### . Journaliste (le mauvais)

Un enfoiré de première.

### . Juge et partie (être)

1. Nouveau règne de la Terreur, au sens de la Révolution française.
2. Le citoyen au-dessus du citoyen.

## K & L

### . Légalité (le poids de la)

1. Son immense relativité donne l'apparence de l'absolu.
2. Moins une avancée sociétale qu'une pesanteur sociétale.

### . Législateur

1. Un élu à garder constamment à l'œil.
2. Un bon législateur induit un bon cadre sociétal, un mauvais législateur un mauvais cadre sociétal.

### . Légitimité (sens de la)

1. Le juste droit bien avant le droit d'user du droit.
2. Si la légalité est le mot, la légitimité est l'image.

### . Liberté réelle

1. La liberté vécue n'est pas la liberté espérée. Elle n'en est que le modèle réduit.
2. La liberté est un besoin infiltré et encerclé à l'intérieur même de l'esprit humain.
3. A la liberté s'oppose la «déliberisation», c'est-à-dire l'effacement de toute demande de liberté et/ou de dominance du besoin de liberté.
4. Pas de bonheur sans liberté, pas de liberté sans courage.
5. Entre liberté sous surveillance, virtuelle et conditionnelle, existe-t-il une véritable liberté individuelle ?

### . Liberticide (action)

1. Nitratisation volontaire ou imbécile de l'espace des libertés citoyennes.
2. Sans réciprocité ni équivalence, toute mesure législative autoritaire peut être considérée comme liberticide.

### . Logique de prudence

1. Eviter la greffe de comportement forcé ou gare alors à son rejet possible !
2. La recherche d'homogénéité comportementale ne présuppose nullement de forcer les attitudes donc à renier et oublier les fondamentaux de l'humain.
3. Lorsqu'il s'agit de logique prudentielle, la plus grande prudence est de mise.

### . Loi

1. La loi Favorise plus une administration du droit qu'une véritable justice humaine.
2. La loi n'est pas la vérité mais prétend instaurer la sienne.
3. Lorsque la loi est l'ennemi du droit.

### . Loi de l'action

1. L'individu abouti passe par la supériorité du comportement dans le passage à l'acte avisé.
2. La loi de l'action se conjugue uniquement au présent ou au futur immédiat.
3. L'individu accompli n'est pas forcément un individu abouti.
4. Le mariage de la bonne pensée et de la belle action.
5. La réussite est d'abord une somme victorieuse d'efforts sur soi-même.

## M & N

### . Magie du verbe

1. Tour de passe-passe privilégié par les politiciens.
2. En s'affranchissant de la magie du verbe, l'individu reprend possession de sa nature profonde.

### . Maillage législatif

1. Le maillage des lois est à la conduite de la société ce que l'intelligence artificielle est à la robotique, c'est-à-dire un avenir menaçant pour l'homme.
2. Sorte de quadrillage militaire du terrain sociétal.
3. La construction d'un véritable mur législatif et coercitif dont personne n'est vraiment responsable.
4. Plus le maillage législatif est étroit, moins l'individu est défendu sur ses fondamentaux.
5. Pour l'individu abouti, la loi et son maillage forment autant de freins et de failles sociétales critiques.
6. La plus grande perversion humaine réside dans l'orgueil et la vanité de son intelligence à tout vouloir expliquer, diriger, légiférer.

### . Maîtrise globale

7<sup>ème</sup> ciel pour l'usager de la route.

### . Maîtrise (non)

Attention, risque d'éjaculation précoce !

### . Maîtrise routière

1. Premier verset de la bible de l'usager de la route.

2. Le problème ! c'est l'Etat contre le citoyen et citoyen contre le citoyen.

**. Maltraitance administrative et institutionnelle**

1. Une autre forme de violence légale en société.
2. Une atteinte au moral et à la psychologie du citoyen.

**. Manipulation (l'art simple de la)**

Toujours se méfier des accents de sincérité.

**. Marketing politique**

La «nitratisation» des relations humaines.

**. Matricer l'esprit**

Faire accomplir à l'individu ce que le système a décidé pour lui.

**. Maturité du motard**

Un beau fruit d'été plein de bon jus.

**. Médias audiovisuels**

1. La raison économique fait d'abord sa loi.
2. La force de nuisance médiatique.
3. La mise en danger de la conscience d'autrui.
4. L'information est devenue la prostituée culturelle des médias.
5. Zapper aux heures de grande écoute.
6. Joyeux système de collaboration.

**. Médiocratisation (la loi de)**

Lorsque l'individu ne peut exister vraiment et s'exprimer pleinement, il tend tout naturellement à stagner puis à régresser.

**. Mémoire (amnésie lacunaire)**

La spécialité du chef et de l'homme au pouvoir.

**. Mémoire (devoir de)**

Encore une obligation de masse.

**. Mentalité (retard de)**

La faute à l'offre technologique et au maillage législatif.

**. Meute de motards**

Bande de loups jouant à saute-moto.

**. Minorités d'influence**

1. Qui détient le vrai pouvoir sur la majorité des autres.
2. Le plus grand danger, les sous-minorités agissantes.

**. Mise en danger de la vie d'autrui**

Acte permanent de la vie dès le lever du lit.

**. Modèle politique (à la française)**

1. Verrue disgracieuse sur le beau visage de Marianne.
2. Faire le nettoyage en grand en ouvrant les fenêtres pour créer un courant d'air.

**. Monde du motard**

Motosystème dans le genre humain comme il existe un écosystème dans la nature.

**. Mortalité**

1. Seule véritable évidence de la vie sur terre.
2. Seul l'homme créateur et acteur est unique maître de son œuvre.
3. Seule véritable égalité dans la vie.



### . «Mort kilométrique»

Décès local plus important que le désastre humanitaire au bout du monde.

### . Motard(e)

1. Espèce à protéger surtout parmi les bons reproducteurs.
2. Qui peut faire rabaisser son caquet à bon nombre de machos de la route.
3. Spécimen à donner en exemple.
4. Bien mieux que le titre et le diplôme, ne posséder aucun titre ni diplôme mais une véritable compétence opérationnelle.
5. Voltigeur d'élite placé en première ligne du combat routier.
6. Citoyen(ne) motard(e) capable de donner des leçons de vie et de pilotage à certains représentants de l'ordre public.

### . Motivation

1. Carburant humain au nitrous, avec ou sans turbo.
2. Alchimie personnelle de l'action.

### . Motivation (manque de)

L'aspiration par le vide.

### . Moto

1. Condensé viril de technologie et de puissance mécanique.
2. Pratique rebelle dans l'esprit et exemplaire dans l'action.
3. Jeu de grand dans la tête et cœur d'enfant.
4. Posture de légitime attaque.
5. L'esprit de la chasse, de la pêche, du tir, de...

### . Motologie

1. Bible du motard.
2. Ce qui se fait actuellement de mieux... sur route.
3. Vision proactive et pragmatique de la route ouverte.

### . Motophobie

Est à la moto, ce que le racisme est à l'étranger de culture différente.

### . Motophilie

Est à la moto, ce que le croyant est à sa religion d'appartenance.

### . Muselage du citoyen

Sans capacité à pouvoir et savoir affronter le parcours du combattant érigé par le système, point de salut pour le citoyen lambda.

### . Négociation

Donnant-donnant intelligent.

### . Néosécurité (principes de)

Nouvelle âge de la sécurité.

### . Néosystème (Comment faire émerger un)

Contre les lois de pierre et les idées de plomb.

### . Normalisation indifférenciée

1. Le produit d'un faux cercle vertueux.
2. Ceinture de chasteté imposée aux hommes d'action.

# O & P

## . Occurrence du risque

Perdre le ticket gagnant du loto.

## . Ordre moral

1. Influence religieuse en souterrain.
2. Normalisation collective des comportements.

## . Outrage à citoyen

1. La réponse de l'homme et de la femme libre et adulte, face aux institutions du système.
2. Pire que l'outrage à magistrat puisqu'il s'adresse au citoyen qui finance une partie des émoluments du magistrat.

## . Panier à sophisme

Panier de crabes en 3D.

## . Paradoxe des accidents

Plus il y a de cons sur la route, plus il y en a pour les contrôler.

## . Paradoxe de la vitesse

Plus l'homme maîtrise fortement le risque et la vitesse, plus il est sanctionné.

## . Passage à l'acte

1. Mieux vaut un individu peu cultivé mais actif, qu'un individu intelligent et cultivé mais peu actif.
2. Différence existante entre la vigueur sexuelle et l'impuissance.

## . Passé (leçon du)

L'homme ne retient rien de son passé pris dans l'utopie de la portée présente de ses actes.

## . Passion

Les couleurs de la vie !

## . Pensée dominante

Sorte d'épidémie de toc (tics obsessionnels compulsifs) au sein de la classe dirigeante.

## . Peur du gendarme

1. L'exemple type du marqueur somatique.
2. Une méthode psychologique de contrôle infantile des masses.

## . Pilotage sur route ouverte

Expression moderne du courage.

## . Pilote (être un bon pilote sur route)

Top gun de la route.

## . Piloter

Faire preuve de la maestria du cuisinier aux fourneaux en ne se présentant aux convives qu'à la fin du repas.

## . Plaisir de la moto

Récompense immédiate dans l'effort, un peu comme durant l'acte d'amour.

## . Plébiscite

Plus c'est haut, plus c'est faux !

## . Politique

1. Tout discours politique n'est que la partie émergée de l'iceberg.
2. Phénomène de vieillissement par l'usure du corps électoral.

3. L'homme politique n'est jamais aussi bon que lorsqu'il n'est pas aux rênes du pouvoir.
4. Ce n'est pas parce qu'on est à la proue du navire que l'on observe mieux l'horizon, surtout lorsque celui-ci est bouché.
5. Lorsque la finalité est faible, incertaine, floue, alors la mesure politique est à consommer avec modération.
6. Chevalier ni blanc ni noir à qui l'on taille constamment des costards.
7. Passage de l'utopie au pragmatisme le plus étroit.
8. Chevalier ni blanc ni noir qui cherche constamment sa route pour ne pas aller à Rome.
9. La contradiction permanente entre le pragmatisme réducteur de rêve et le discours porteur de rêve.
10. Donne l'impression du vrai et l'apparence du juste.
11. Tout programme politique tend d'abord à favoriser la primauté de l'Etat plutôt que celui du citoyen.

#### **. Politique sécuritaire**

1. Il n'y a pas de véritable démocratie possible dans l'ordre et la politique sécuritaire.
2. Il faut vraiment qu'un peuple soit idiot et/ou que ses élites le soit également

#### **. Politique des transports**

Préoccupation secondaire de tout gouvernement moderne.

#### **. Post-Formation**

A la fois assurance vieillesse et assurance décès du motard.

#### **. Pouvoir (exercice du)**

1. Tout individu inabouti disposant d'un pouvoir est par nature suspect.
2. Le pouvoir est astringent.

#### **. Pratique de masse**

L'évidence de la main mise du système sur le développement citoyen et humain.

#### **. Pratique de la vitesse**

Est à la pratique du pilotage ce que la pratique de la BA (bonne action) est à la pratique du scoutisme.

#### **. Pratique routière collective**

Parfait paradoxe et exception sociétale.

#### **. Praticien de la moto**

L'esprit du professionnel.

#### **. Priorités du pouvoir**

Une forme d'illusionnisme de l'instant.

#### **. Principe de réciprocité**

Elargissement de la loi du Talion avec œil pour dent et dent pour œil.

#### **. Problèmes de la vie courante (rapport aux)**

1. Plus l'individu augmente le nombre de ses activités, plus il les réalise de manière superficielle.
2. Plus c'est insignifiant plus ça prend d'importance.

#### **. Prospective politique**

Faire de demain non pas un avenir mais un devenir d'hier et aujourd'hui.

#### **. Prise de risque maîtrisée**

1. La prise de risque est au gain ce que la prudence est au faible rendement.
2. La non prise de risque ne procure ni liberté d'être ni épanouissement intime.

#### **. Psychologie (erreur de)**

La conduite moderne des masses ne ressort plus exactement des préceptes de Machiavel.

#### **. Publicité**

Une drogue mentale douce.

### **. Puissance moteur (limite de)**

Punition ultime du rapeur et du rocker privé de musique.

## **Q & R**

### **. Quart d'heure du motard**

Lâcher des fauves !

### **. Question de temps (une)**

Même le plus rusé est toujours rattrapé par les temps à venir.

### **. Radar (radarisation coercitive)**

1. Règne de la dominance technologique sur les valeurs humaines.
2. Petit frère de big brother dit little brother.

### **. Raison (avoir)**

Le dilemme de l'intelligence.

### **. Réalité (principe de)**

1. Chaussure miracle qui fait entrer n'importe quelle pointure dans n'importe quelle chaussure.
2. La cause de tous les retards de mentalité.

### **. Regard (importance du)**

Une clé majeure de réussite en matière de vitesse routière.

### **. Règle/loi (application)**

Encadrer le collectif des citoyens comme un troupeau de vaches ou de moutons dans un champ clôturé.

### **. Rendement de la formation et de la post-formation routière**

Rien à voir avec le racket des radars et des péages sur autoroute.

### **. Répression sécuritaire (conséquences de la)**

La meilleure manière d'être viré lors des prochaines élections.

### **. Respect de la loi**

D'abord un rôle par défaut avant de supposer un quelconque respect de la part du citoyen.

### **. Responsabilité (sens et esprit de)**

1. Revendiquer pour soi le droit d'agir, d'être et de penser.
2. Une qualité humaine qui ne se décrète pas mais qui se vit au quotidien.
3. Antichambre du courage.

### **. Responsabilité de la vitesse**

Très fort, devin ou idiot celui qui peut dire en quoi le respect de la vitesse légale contribue à l'amélioration du destin de l'usager.

### **. Résistance citoyenne**

Aux votes citoyens, fermons nos postes de télévision !

### **. Restructuration sociétale**

Faire du neuf avec du neuf.

### **. Revendication (méthode)**

Petit guide à l'usage du citoyen mécontent.

### **. Rôle du citoyen moderne**

D'abord les droits et ensuite les devoirs.

### **. Risque (initiation à la culture du)**

1. Immunité permanente contre la grippe.
2. Faire du vélo le soir à 18H. en plein Paris.
3. La maîtrise du risque est à l'avenir de l'humanité, ce que la femme est l'avenir de l'homme.

### **. Risque (notion de)**

1. La représentation négative du risque relève directement des «sociopathies» et des «sociotropies».
2. Le risque élève naturellement l'homme dans l'action.
3. Le risque est au refus du risque, ce que le positif est au négatif.

### **. Rme (optimalité du)**

Cuisson à point durant l'action.

### **. Rouler sur circuit :**

Jouer dans la cour des grands.

### **. Rouler sur piste :**

S'amuser dans la cour de récréation.

### **. Route ouverte :**

La cour des miracles.

### **. Rouler propre**

Circulez, y a rien à dire !

### **. Rouler impropre**

Vos papiers s'il vous plaît !

### **. Route ouverte**

1. Appel naturel du ruban routier.
2. Un espace d'action adulte, pour adulte confirmé.
3. Science de l'imprévu en temps réel.

## **S & T**

### **. Sanction (principe de la)**

1. Exercice de contrôle des masses par l'intérieur des esprits.
2. Ce qui est juste est équitable, ce qui est équitable n'est pas forcément égalitaire.

### **. Savoir-vivre routier**

1. Démonstration d'élégance sur route.
2. Les tables du bon sens et de l'éducation sur route.

### **. Sécurité (principe de)**

1. Vivre pleinement sa vie en ne s'exposant à aucun danger inutile.
2. La sécurité est le verso naturel du risque.

### **. Sécuritaire (excès)**

1. Reprise en main du citoyen par l'Etat.
2. Offre d'Etat surdimensionnée face à la non demande citoyenne.
3. Retour en arrière collectif.
4. Semer les ferments de la révolte.

### **. Sécurité (Maladie de la)**

Quand il existe une véritable maladie psychotique de la peur et de la vitesse.

### **. Sécurité routière traditionnelle (institution)**

1. Sorte de police politique du comportement sur route.
2. Le bâton casqué davantage que la carotte gourmande.
3. Entre le CE2 et le CM2.

### **. Sensibilisation citoyenne**

Si le mieux est l'ennemi du bien, le bien est beaucoup mieux.

### **. Sociétal(e) (notion)**

1. Le citoyen devant le système, l'Etat derrière.
2. Le sociétal prime sur le temps politique.
3. Une vision 3D de la société du moment.
4. Mesure le degré d'humanité du système vis-à-vis du citoyen.
5. Dis-moi quel homme tu es, je te dirai de quel système tu viens.
6. La subjectivité collective est plus l'ennemi de l'ordre sociétal qu'un atout d'équilibre juste et pérenne.
7. Voir exclusivement global avec la primauté de l'homme en repère.

### **. Société Française (modèle actuel de la)**

1. Made in France sur la pente du déclin.
2. Jeu de quitte ou double sans jamais pouvoir accéder au double.
3. Sorte de schizophrénie collective.
4. Tirer des traits et aligner des perspectives.
5. Il est temps de ne plus donner du temps au temps.

### **. Société moderne (grand courant de)**

1. Phénomène de tectonique des plaques sociétales.
2. Epiphénomènes secondaires plus importants que le phénomène lui-même.
3. Le mélange entre une représentation idéalisée et la réalité du quotidien.

### **. Sociologie routière**

Science molle par excellence.

### **. Solidarité entre motards**

Une véritable exemplarité citoyenne.

### **. Sourcing causal**

1. Prendre les choses à la racine carrée.
2. De la cause de la cause à la finalité de la cause.

### **. Statistiques routières (usage des)**

1. La nouvelle religion des chiffres pseudo scientifiques.
2. La forme la plus perfide du mensonge.
3. Une véritable sous-culture sociétale.

### **. Stratégie du refus**

Au commencement est l'homme qui refuse.

### **. Stunt**

Acrobaties Rock n'Roll.

### **. Système sociétal**

1. Entité artificielle dont l'homme sert de bras musclés.
2. Machine à broyer l'humain.
3. Organisation conçue par les hommes du passé pour les hommes du présent.
4. Fait pour durer envers et contre toute volonté.
5. Plus l'individu reste soumis aux règles, plus il va mal dans sa tête et ses projets.

### . **Tempérament (avoir du)**

Attention au chasseur, au gardien, au procureur dorénavant impitoyablement chassé.

### . **Tolérance zéro**

Nouvelle forme d'intolérance légale.

### . **Traqueur (ou piéteur)**

1. Flicage de la société civile.
2. Sniper officiel de la route.
3. Racketteur officiel qui mérite une leçon en privée.

### . **Traitement sécuritaire sur route**

Décontamination générale des usagers comme à l'époque de la vache folle.

## U & V

### . **Usager de la route**

1. Citoyen placé dans un univers dynamique à la longueur indéfinie mais à la largeur moyenne de 10 mètres.
2. L'adulte appelle la réponse adulte et l'infantilisation appelle la réponse infantile.
3. Le respect naturel dû à l'usager est une attente majeure en chaque individu.

### . **Vaccination sécuritaire (campagne de)**

Agent de force la publique qui se prend pour un docteur *honoris causa*.

### . **Valeur (recours aux)**

1. La vraie force d'âme qui mène tout droit au bonheur.
2. Loi intime de l'homme devant la loi, la règle et surtout le dogme moral imposé.

### . **Vérité révélée**

A l'origine du malheur des hommes.

### . **Victime (problématique de la)**

Individu insouciant et en bonne santé quelques instants plus tôt.

### . **Viking**

Spécimen de brut portant également un casque et une peau de cuir.

### . **Violence (problème de la)**

La vaincre par le haut de la condition humaine plus que par le bas de la coercition et de l'autoritarisme.

### . **Violence routière**

1. Entre violence verbale et violence physique.
2. Esprit non abouti plus qu'erreur de comportement.
3. Erreur magistrale de discernement parlementaire.

### . **Vitesse (notion)**

1. Second verset de la bible du motard.
2. Mille conditions phénoménologiques s'appliquent à la vitesse.
3. Nécessité impérieuse dans l'équilibre du vivant.
4. Dynamique complexe du couple engin/usager.
5. La vitesse c'est du relatif, rien que du relatif.
6. Les choses n'ont d'importance que si on leur en accorde.
7. Plus la vitesse maîtrisée occupe l'espace du risque, plus le champ d'insécurité se réduit et inversement.

8. L'utilisateur lucide doit rester seul maître à bord dans sa décision de vitesse.
9. Oui par la décision, non par la soumission.
10. Tout passe et repasse par le prisme de l'esprit.
11. L'incessante variabilité de la perception de la vitesse.
12. Contrarier la perception habituelle de la vitesse, c'est forcément remettre en cause sa maîtrise.
13. Qui peut le plus peut aisément le moins mais rarement l'inverse.
14. La vitesse tolérante doit devenir un principe évolutionnaire au XXI<sup>e</sup> siècle.

#### **. Vitesse (conséquences négatives de la)**

1. Un problème majeur d'impéritie.
2. Ne pas confondre augmentation du risque et aggravation du risque.
3. Entre des mains inexpertes, un destin tragique est déjà tout tracé.
4. L'acte manqué est l'ennemi N°1 de la vitesse.
5. Fuite en avant résultant d'une vitesse d'action à l'envers.
6. L'usage détourné de la science à des fins politiques.

#### **. Vote commun**

1. L'apparence de la démocratie.
2. Tout vote de refus doit avoir une pleine et entière légitimité démocratique.



## 136 QUESTIONS DE BON SENS

Pour apporter de bonnes réponses il est nécessaire de se poser les bonnes questions. Ainsi en matière de citoyenneté, de démocratie, de pratique routière ou de condition d'usager, la Motologie pose une centaine de questions aux institutions et aux représentants du système. En ce qui concerne la sécurité routière traditionnelle, 36 questions sans concession permettent de mieux comprendre le caractère inadapté, liberticide, ringard, infantilisant et d'outrage constant à citoyen, de la plupart des pratiques et méthodes utilisées par le système en place.

Cliquer sur les liens suivants pour accéder directement aux textes.  
Le chiffre entre parenthèses indique le nombre de questions posées.

[Questions au sujet de l'égalité \(12\)](#)

[Questions au sujet de l'indifférenciation \(15\)](#)

[Questions au sujet de la normalisation \(9\)](#)

[Questions au sujet de la liberté \(11\)](#)

[Questions au sujet de la collectivité \(7\)](#)

[Questions au sujet de la compétence \(8\)](#)

[Questions au sujet de la sécurité routière \(16\)](#)

[Questions au sujet de la radarisation coercitive \(8\)](#)

[Questions au sujet de la société actuelle \(14\)](#)

Sécurité routière traditionnelle, 36 questions-réponses sans concession

- [1. Que faut-il entendre par sécurité routière traditionnelle ?](#)
- [2. Quelle est sa légitimité citoyenne ?](#)
- [3. De quel épiphénomène sociétal s'agit-il ?](#)
- [4. Existe-t-il une manipulation des masses ?](#)
- [5. L'action sécuritaire de masse est-elle une bonne chose ?](#)
- [6. Les messages sécuritaires chocs sont-ils nécessaires ?](#)
- [7. La sécurité routière est-elle une coquille vide de sens politique et moral ?](#)
- [8. La culture du non risque est-elle viable sur le fond ?](#)
- [9. Quel est le ressenti général vis-à-vis de la sécurité routière ?](#)
- [10. Peut-on parler de conflit freudien entre l'institution sécuritaire et le citoyen ?](#)
- [11. La sécurité routière est-elle animée d'un esprit moderne ?](#)
- [12. La méthode sécuritaire actuelle doit-elle rester la référence par défaut ?](#)
- [13. Pourquoi réformer l'actuelle sécurité routière ?](#)
- [14. Comment réformer la méthode actuelle ?](#)
- [15. Pourquoi une telle pensée dominante sécuritaire ?](#)
- [16. Comment lutter contre la pensée sécuritaire dominante ?](#)
- [17. Quels sont les principaux excès de la méthode actuelle ?](#)
- [18. Quelles sont les principales conséquences prévisibles ?](#)
- [19. Le bousculement sécuritaire produit-il un réveil de la misère humaine ?](#)
- [20. L'esprit de défense sécuritaire favorise-t-il l'intérêt général ?](#)
- [21. Doit-on craindre d'éventuels retours de bâton ?](#)
- [22. Quels sont les principaux termes galvaudés du discours sécuritaire ?](#)
- [23. Quelles sont les 6 options en matière de sécurité routière ?](#)
- [24. Peut-on espérer de meilleurs résultats que ceux obtenus ?](#)
- [25. Existe-t-il une tentative de formatage des esprits ?](#)

26. Où se situe la frontière entre sécurité et insécurité routière ?
27. Qui est vraiment responsable de l'insécurité routière ?
28. Doit-on ou non privilégier le principe de réciprocité ?
29. L'ordre sécuritaire ne favorise-t-il pas le besoin de transgression ?
30. L'offre sécuritaire est-elle vraiment adaptée à la demande sécuritaire ?
31. Existe-t-il une confusion entre responsabilité personnelle et déresponsabilisation collective ?
32. La méthode dure sécuritaire ne déclenche-t-elle pas l'impéritie ?
33. Sommes-nous tous concernés par le syndrome de l'inaction valorisée ?
34. La politique sécuritaire n'est-elle pas plus dangereuse que le mal à combattre ?
35. La sécurité routière cautionne-t-elle l'iniquité sociétale ?
36. Est-il temps de rectifier le tir ?

## QUESTIONS AU SUJET DE L'ÉGALITÉ

1. Que répondre au fait que la notion institutionnalisée de l'égalitarisme doctrinaire n'existe nullement dans la nature et que partout dans le monde animal la sélection naturelle reste la règle, même dans les organisations les plus sociables ?
2. Que répondre aux évidences millénaires démontrant que tant que l'usage indifférencié de l'égalitarisme doctrinaire domine, et non celui de l'équité par différenciation individuelle, c'est toute la société qui se complait dans la résistance «évolutionnaire» en maintenant vers le bas, dans les dictatures, et vers le milieu en démocratie, les potentiels d'activation du vivant supérieur ?
3. En ce qui concerne le principe d'égalité, en quoi existe-t-il une égalité objective sur route dès lors que celle-ci rassemble, au même moment, la plus fantastique hétérogénéité d'engins différents, de puissances différentes, d'usagers aux cultures, compétences, expériences, personnalités et capacités différentes dans le cadre de configurations routières différentes, depuis l'arche de Noé et la Tour de Babel ?
4. En quoi la création artificielle de l'égalité sur route, via une normalisation égalitaire des comportements, par le fait de la limitation de la vitesse peut-elle véritablement qualifier la nature humaine, alors que toutes les idéologies et doctrines politiques de l'histoire reposant sur une démarche égalitaire n'ont jamais réussi à homogénéiser les rapports entre les individus et la nature profonde de l'espèce humaine ?
5. En quoi la recherche d'égalité dans la recherche de comportements identiques sur route est-elle un progrès dans la condition humaine, alors que le principe d'égalité n'existe dans aucune autre espèce animale au monde, seulement chez certains insectes ?
6. Est-ce que le principe d'égalité ressort d'une solution vraiment évoluée ou au contraire, d'une réponse rétrograde et limitative dans la condition humaine moderne ?
7. Si l'égalité permet de donner autant de chance au plus faible qu'au plus fort dans le retour d'assistance et de traitement apporté par le système ou l'organisation, en quoi sur route, le plus faible (moins compétent) contribue-t-il à conforter la survie du plus fort (plus compétent) et l'intérêt du plus fort à subir un lissage vers les étages inférieurs de sa condition ?
8. Si l'égalité permet de rendre plus homogènes et identiques les comportements apparents des usagers sur route, en quoi justifie-t-elle la non équité dans la liberté d'action, de décision et d'expression des besoins propres à chaque individu en niant la fonction essentielle du discernement, de compétence et de jugement en temps réel chez les meilleurs ?
9. Si l'égalité permet un même rapport face aux lois, aux droits et aux obligations, pourquoi occulte-t-elle le primat du rapport fondamental aux valeurs humaines (dynamisme, courage, engagement, motivation, volonté, affirmation de soi...) en limitant l'efficacité collective et individuelle à un niveau médian, faisant alors que le bon subit de fait un handicap de performance et une réduction de son espace d'action, tandis que le mauvais dispose d'un espace d'action supérieur et mal exploité par rapport à ses capacités ?
10. Comment se fait-il que seul l'individu moyen peut y trouver son compte, faisant alors que la référence à l'égalité par la norme et la loi produit clairement une moyenne aussi injuste que limitative dans la condition humaine ?
11. Est-il vrai que la référence à l'égalité s'avoue être d'essence totalement morale et intellectuelle et aucunement d'essence naturelle et «évolutionnaire» ?
12. Est-il vraiment pertinent de vouloir appliquer à tous et de manière égalitaire dans le domaine de la pratique routière, les mêmes problématiques à résoudre qu'ils soient derniers, moyens ou premiers de la classe ?

## QUESTIONS AU SUJET DE L'INDIFFÉRENCIATION

**13.** Pourquoi vouloir associer un engin à 2 roues à un engin à 4 ou x roues, ainsi qu'uniformiser des règles collectives qui sur le terrain de la réalité individuelle se vivent et se traduisent de manière forcément différentes ?

**14.** Associe-t-on en anthropologie et en zoologie l'humain bipède aux plus grands mammifères ? Associe-t-on en ethnologie les peuples entre eux et les civilisations entre elles ? Non ! Alors pourquoi le faire en matière de comportements individuels sur route ?

**15.** Pourquoi imposer la nécessité d'une vitesse normée et légale s'opposant à la réalité de la différence en chacun sous l'angle de la maîtrise globale ?

**16.** En ce qui concerne le principe d'indifférenciation en quoi existe-t-il une unité, une analogie de personnalité, d'attitude et de comportement parmi les usagers de la route ?

**17.** Si l'indifférenciation s'applique à considérer la non différence entre les individus et/ou les usagers de la route et représente par conséquent le contraire de la différenciation, (qui elle-même consacre la différence entre les individus dans leurs états, leurs personnalités, leurs capacités, leurs modes d'actions et leurs comportements), comment alors valider dans un univers d'individus et de comportements hétérogènes réunis sur un même espace routier le principe d'existence d'une négation de la différence ?

**18.** Si l'indifférenciation s'applique à considérer la négation de la différence, c'est-à-dire la non différence entre les individus et/ou les usagers de la route réunis sur un même espace routier, en quoi est-elle vraiment distincte, sur le fond, de la différenciation professionnelle naturelle réunissant des individus dans un même espace de travail, une même dynamique d'effort et/ou un même projet d'entreprise ?

**19.** Pourquoi dissocier l'évidence d'une hétérogénéité de base sur route et en milieu professionnel, en acceptant ici le principe de différenciation (hiérarchie, statuts professionnels, grilles de salaires...) en milieu professionnel, et là, le principe d'indifférenciation de ces mêmes individus sur route aux commandes de leurs engins (statut unique, comportement unique, réglementation unique) ?

**20.** Si l'indifférenciation consiste à considérer les individus pratiquant la même chose (pilotage/conduite d'engin motorisé) sur un même espace routier selon une seule et unique approche, pourquoi alors admettre le principe de la liberté de différenciation dans la pratique (engins différents, modèles différents, équipements différents, niveaux de compétence différents...) ?

**21.** Comment expliquer que la négation de la différence (indifférenciation) soit devenue une règle majeure sur la scène routière, alors que dans tout cadre démocratique l'exigence de liberté individuelle est un premier droit universel ?

**22.** Où est la liberté d'agir, d'être, d'entreprendre, de décider, d'opposer dans un système qui annule dès le départ toute possibilité de différenciation face à l'évidence naturelle que personne n'est identique à personne ?

**23.** Sachant que l'indifférenciation ne peut s'appliquer logiquement, légitimement et équitablement qu'envers ce qui est similaire, analogue, identique, pourquoi associer des différences évidentes, des contraires, des opposés, des écarts inévitables sous le principe d'une même et unique approche ?

**24.** Est-il foncièrement crédible d'accepter le couplage entre indifférenciation et égalité routière sachant qu'il existe autant de pratiques différentes que d'individus et alors même que le rapport à l'égalité suppose une unité d'approche, de traitement ou de pratique ?

**25.** L'indifférenciation n'est-elle pas la parfaite justification complice de l'égalité dans un couple dominant dont le but est d'évincer sur la forme (lois, règles, usages) le fondement naturel, logique et «évolutionnaire» de la demande humaine en matière d'équité, de différenciation et de liberté ?

**26.** En ce qui concerne le principe de protection de la liberté d'autrui, donc de chaque individu, qu'en est-il exactement, au-delà de l'esprit et de la lettre des lois, règles et usages en matière de code de la route fondés sur les notions d'égalité et d'indifférenciation, en matière de défense des intérêts équitables et différenciés de l'individu dans la liberté de sa condition d'usager ?

**27.** Les grands dilemmes de société n'ont jamais de solution unique et péremptoire. Pourquoi en serait-il autrement dans la pratique personnalisée sur route, alors que justement l'individu exprime là, dans l'acquisition de son engin et dans un cadre de pratique autonome une large fraction de sa différence ?

## QUESTIONS AU SUJET DE LA NORMALISATION

**28.** Est-il acceptable que dans le schéma collectif égalitaire habituel, l'imposition de la norme et de la règle soit un facteur intermédiaire qui tire vers le haut l'individu peu formé, peu compétent, fragile ou faible, mais qui retient vers le bas de sa condition celui qui dispose déjà de ressources supérieures et/ou bien plus efficaces ?

**29.** Pour ce dernier, est-il normal que la normalisation et la règle ne ressortent aucunement de l'encouragement à l'usage de la liberté individuelle dans le cadre d'une affirmation de soi pleine et entière, mais au contraire d'une contrainte liberticide à rester asservi et dépendant du système ?

**30.** En matière d'objectivité scientifique, existe-t-il des études irréfutables prenant en considération le croisement des paramètres essentiels tels que ceux relevant de la sociopsychologie (stéréotypes, profils psychologiques types...), les différentiels de niveaux de compétence, «l'opérationnalité» en temps réel en fonction de la variabilité des états d'être de l'usager, l'effet technologique des engins, le rapport à la qualité des infrastructures routières, l'influence du trafic routier et des conditions météo sur la maîtrise en temps réel du sujet, etc. ?

**31.** Au-delà des raisons ayant présidé à l'origine de l'instauration du code de la route, dont personne ne peut remettre en cause la légitimité initiale et la nécessité collective, pourquoi les principes initiaux sont-ils restés inchangés, invariables, voire même figés sur une ligne de plus grande pente régulièrement durcit ?

**32.** Pourquoi ce choix dominant d'une pente normative et coercitive ne bénéficiant d'aucune réciprocité d'actualisation positive et d'adaptation motivante ?

**33.** Pourquoi la sanction avant la motivation dans l'application actuelle du code de la route ?

**34.** Quelle est la légitimité universelle des normes et des réglementations appliquées dans tel pays donné, lorsque celles-ci s'opposent à la volonté, à la liberté d'action du citoyen évolué et compétent et à son droit inaliénable à la différence ?

**35.** En quoi certaines mesures du code de la route sont-elles fondamentalement légitimes au-delà de la simple référence à l'application de la loi ?

**36.** Au-delà de la référence à la loi votée par les parlementaires représentant *a priori* la voix du peuple, sur quels principes universels repose réellement l'obligation de vitesse prudente imposée dans le code de la route ?

## QUESTIONS AU SUJET DE LA LIBERTÉ

**37.** En admettant que les lois, les règles et les usages soient d'abord destinés à protéger la liberté d'autrui, qu'en est-il des intérêts équitables et différenciés de l'individu lorsque la représentation de la liberté d'autrui sous forme d'égalité et d'indifférenciation limite de fait la liberté collective ?

**38.** De quelle liberté collective s'agit-il, lorsque celle-ci limite la liberté de l'individu sous prétexte de défendre la liberté d'autrui ?

**39.** Les lois, règles et usages basés sur l'égalité et l'indifférenciation en matière de pratique routière sont-ils aptes à défendre l'équité et la différenciation dans la liberté d'autrui ?

**40.** La liberté d'autrui n'est-elle pas une notion inventée par le système (code de la route, institutions) pour imposer l'idée de collectivité ?

**41.** Si la liberté individuelle finit là où commence la liberté d'autrui, où commence vraiment la liberté individuelle et où finit la liberté d'autrui ?

**42.** De quelle protection de la liberté d'autrui s'agit-il qui ne soit celle d'abord définie et validée par le système, dont le fonctionnement tend tout naturellement à s'autoprotéger lui-même (pérennité des institutions, dominance des organisations sur les individus, ordre républicain...) contre la véritable liberté des individus à pouvoir interagir sur lui donc à le remettre en question ?

**43.** Comment accepter de voir se restreindre sur le terrain précis de la pratique routière les besoins, les acquis et les libertés chèrement acquises par les progrès de l'humanité dans la connaissance, l'information, les échanges, les sciences, la technologie ou la démocratie, en contraignant ainsi le citoyen-usager à ne pas pouvoir être véritablement lui-même dans ses talents, capacités et ressources ?

**44.** De quelle nature de liberté parlons-nous avant de déterminer quels sont les droits légitimes et universels à l'existence ?

**45.** En tout état de cause, s'agit-il d'une liberté conditionnelle ou inconditionnelle d'exister pleinement et par soi-même en fonction de ses propres attentes et ressources individuelles ?

**46.** S'agit-il majoritairement d'une liberté conditionnelle au sein des organisations en place dans la satisfaction limitée de certains besoins vitaux et/ou en regard d'actions permises dans un cadre plus ou moins fermé, comme il existe une relative liberté de mouvement pour un troupeau de vaches enfermées dans un pré clôturé ?

**47.** S'agit-il d'une liberté sous surveillance policière, judiciaire, sectaire ou familiale dans une capacité restreinte de dire, de faire et d'agir en contrepartie de l'exécution permanente de devoirs, d'obligations et de contraintes à respecter ?

## **QUESTIONS AU SUJET DE LA COLLECTIVITÉ**

**48.** L'idée de collectivité est-elle une notion réelle ou virtuelle destinée à mettre au pas l'individu face à la notion d'autrui ?

**49.** Si l'idée de collectivité est virtuelle ne s'agit-il pas alors d'une représentation artificielle de la liberté ?

**50.** Si l'idée de collectivité est réellement fondée, de quel espace de liberté s'agit-il vraiment ?

**51.** En quoi la collectivité, sous système sociétal, accompagne-t-elle réellement l'épanouissement, la satisfaction et le bonheur des hommes en niant ou cadrant leurs diversités et leurs différences unitaires ?

**52.** Si la collectivité est une somme d'individualités au sein d'une organisation ou d'un système donné, pourquoi annule-t-elle ou réduit-elle alors le droit essentiel à l'individualité au profit de la notion d'autrui, laquelle n'est *a priori* personne en particulier mais tout le monde en général ?

**53.** En quoi les lois communes de la collectivité sont-elles utiles à l'homme adulte, lucide, compétent et affirmée par rapport à l'homme infantilisé, peu mature, formaté et faiblement compétent ?

**54.** A force d'accorder une dominance de fait au système et au collectif, qu'elle est derrière tout cela la véritable finalité existentielle de l'homme à se plier et à se soumettre constamment à eux ?

## QUESTIONS AU SUJET DE LA COMPÉTENCE

**55.** Dans l'absolu de la compétence, en quoi la vitesse est-elle plus dangereuse sur route ouverte (hormis en agglomération et dans les zones à risque objectif) que sur circuit pour un usager motard ou conducteur avisé disposant d'une maîtrise globale suffisante ?

**56.** S'il est évident que la non compétence est mère de tous les risques surtout avec l'usage d'une vitesse non maîtrisée, en quoi existe-t-il une analogie de risque entre le compétent et l'incompétent sur route, entre l'incompétent et le compétent sur circuit, voire entre le compétent sur route et le compétent sur circuit ?

**57.** Quand allons-nous considérer que tout individu lucide et compétent sait en permanence, dans le temps réel de son engagement, agir comme il doit agir et faire ce qu'il doit faire, sans que le système soit obligé de le rappeler à l'ordre à la moindre déviance ?

**58.** En quoi l'irruption du chauffard qui coupe la trajectoire à 50 mètres induit-elle plus de risque à 120 km/h. sur route ouverte que la présence sur circuit d'un concurrent à 50 cm de la roue arrière dans une prise d'angle maximale à plus de 180 km/h. ?

**59.** Peut-on contester qu'en matière de maîtrise routière, l'objectif doit être de privilégier l'évidence que les meilleures réponses sont à la fois préventives et d'anticipation mais aussi ciblées et adaptatives en temps réel ?

**60.** Qui donc mieux que l'usager lui-même peut mettre en place de telles réponses personnalisées à la fois adéquates et offensives face au risque perçu et/ou vécu par lui ?

**61.** A l'instar de la rémunération au sein de l'entreprise, pourquoi s'investir en force dans la pratique routière, se former et/ou suivre un perfectionnement impliquant, coûteux et difficile, si en fin de compte le mérite et le statut n'évoluent pas ?

**62.** Est-il cohérent dans une société dite évoluée de maintenir artificiellement par la normalisation sécuritaire, le gommage et l'effacement des niveaux réels de compétence, sachant qu'il peut exister entre usagers de la route un écart de maîtrise aussi grand qu'entre les élèves d'une école d'ingénieurs et ceux d'une classe de CM2 ?

## QUESTIONS AU SUJET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

**63.** La principale question sociétale actuelle est de savoir si pour maintenir la primauté traditionnelle de l'option de la vitesse autorisée (Vn) sur toute autre option motologique de vitesse tolérante (VT), il convient ou non de limiter la vitesse compteur (Vk) dans la technologie des engins (T), restreindre ou non le niveau de maîtrise globale (3S) dans le comportement de l'usager (C) et/ou favoriser ou non un environnement routier (E) globalement peu adéquat et restrictif, de manière à entretenir une relation comportementale médiane et peu qualitative dans la collectivité des usagers de la route, permettant ainsi de justifier politiquement toutes les mesures déjà mises en place en matière de sécurité routière ?

**64.** Face au caractère avancé de l'équation motologique, la prédominance de l'actuelle équation sécuritaire construite sur la base d'une normalisation collective indifférenciée et égalitaire doit-elle continuer à s'imposer comme seul et unique modèle de référence dans la pratique routière, sachant pertinemment, qu'à la source des usagers, elle génère et alimente en permanence une forme d'entropie latente propice à l'émergence de couples à risque comme à entretenir l'omniprésence d'une occurrence du risque ?

**65.** Dans la relative rigidité du système sécuritaire actuel, comment est-il possible de réduire efficacement le trou comportemental d'efficacité imposé aux meilleurs et combler parallèlement le trou comportemental de non efficacité des moins compétents, sans recourir à une forme de méthode de Coué considérant que tout va bien et/ou sans utiliser le conditionnement de masse, l'esprit de normalisation et/ou la soumission passive des citoyens usagers ?

**66.** Dans le cadre de l'actuel dogme dominant en matière d'équation sécuritaire normalisée, comment intégrer efficacement l'évidence des bienfaits de l'équation motologique en matière de vitesse tolérante sans rompre avec un modèle politique et de pensée unique relativement anachroniques ?

**67.** En matière de couples à risque, l'une des principales questions de la problématique routière est de savoir s'il faut continuer à cibler l'action de prévention et surtout de répression sur certains couples à risque jugés prioritaires et/ou dominants dans l'insécurité routière, tout en continuant à limiter de manière indifférenciée la pratique de la vitesse ?

**68.** Agir concrètement sur seulement 50% des couples à risque est-il suffisant pour courber réellement l'efficacité du comportement des usagers ?

**69.** L'assèchement ou la réduction de la présence des couples à risque n'oblige-t-il pas à œuvrer fondamentalement en amont de la pratique routière, à la source même de la personnalité des usagers en misant sur le développement d'une maîtrise globale suffisante, d'un (*rme*) et d'un (*ECT*) suffisants, éradiquant *de facto* la présence même de nombreux couples à risque ?

**70.** Comment valoriser longtemps la formule sécuritaire traditionnelle en passant sous silence ou en contestant l'objectivité de la formule de l'équation motologique de la vitesse (EMV) ?

**EMV+ =**  
**vitesse tolérante + maîtrise globale adéquate + (ECT/*rme*) suffisant**  
**soit**  
**EMV+ sans trou comportemental → conditions sécuritaires optimales**

**71.** Sous l'angle précis de la sécurité routière quel esprit vraiment adulte, objectif, impartial et compétent sur le sujet peut cautionner une telle hypocrisie d'offre technologique aussi élevée et, immédiatement après achat, l'assortir d'une limite d'utilisation dans ses capacités et potentiels, même en étant justifiée par une baisse officielle de l'accidentalité sur route ?

**72.** Quel esprit avisé peut se prévaloir d'un tel excès de moyens répressifs et médiatiques mobilisés sur un épiphénomène sociétal aussi ciblé que l'accidentologie routière, lequel ne représente qu'un très faible pourcentage de mortalité noyé parmi des dizaines d'autres sources objectivement bien plus importantes en terme de constats immédiats sur les statistiques de santé publique (suicide, accidents domestiques et professionnels, cancers, maladies nosocomiales...) ?

**73.** Que penser de cette incroyable débauche d'énergies humaines sur le bord des routes (forces de l'ordre) et de dépenses publiques allouées aux fonctionnaires traqueurs, alors qu'il existe par ailleurs de véritables incuries face aux catastrophes et aux drames sociaux vécus régulièrement sur le territoire national comme à l'étranger ?

**74.** Combien de morts inutiles auraient pu être évitées depuis plusieurs décennies si l'axe de la normalisation répressive avait été remplacé positivement par un axe motivant et valorisant de post-formation, une véritable politique d'amélioration et d'entretien des infrastructures routières et de mise en place d'un Codex de la maîtrise routière ?

**75.** Derrière la partie apparente des chiffres, des statistiques et des mesures visibles, que recherche vraiment le pouvoir politique et le gouvernement en place derrière les artifices habituels de communication sécuritaire, tout en prenant constamment pour cible et vache à lait le citoyen/usager de la route ?

**76.** Cherchent-ils à faire rouler moins, à faire rouler mieux, à assainir le marché des transports par type d'usagers cibles, à conditionner et orienter les comportements collectifs, à générer du profit par le jeu conjoint des taxes, amendes et économies de santé publique, à réduire la pollution, à satisfaire les



revendications pressantes de minorités agissantes, de lobbies moraux et/ou économiques, à mettre en avant l'image des forces de l'ordre en jouant ainsi sur la représentation d'un pouvoir politique fort et rassurant... ?

**77.** Que signifie scientifiquement la référence à une même limitation de vitesse normée à 70 km/h, 90 km/h, 110 km/h, 130 km/h, etc., pour un ensemble hétéroclite d'usagers différents (très mauvais, mauvais, moyens, bons, très bons), hors naturellement limitations évidentes en agglomération et dans les zones à risques objectifs ?

**78.** Comment l'objectivité du fonctionnement réflexe, psychologique et cérébral humain, l'évolution du couple technologie/homme, l'état réel des infrastructures routières, la variabilité des flux de circulation, de conditions environnementales et de météo sont-elles prises en considération de manière adéquate ?

## **QUESTIONS AU SUJET DE LA RADARISATION COERCITIVE**

**79.** Est-il vrai que tout ce qui justifie, sous l'égide de la sécurité routière traditionnelle, la mise en place d'une radarisation coercitive relève d'une vision sociétale relativement étroite, arriérée et/ou d'essence autoritaire.

**80.** Pourquoi en se posant simplement quelques questions citoyennes, au-delà des réponses standardisées de l'institution concernée (sauver des vies, responsabiliser, ordre...) s'aperçoit-on systématiquement que derrière le paravent officiel de la radarisation coercitive se cachent d'autres objectifs et méthodes assez peu respectueuses du citoyen lambda ?

**81.** Quelles sont les véritables motivations politiques non dites poussant à valider la pose de radars automatiques à vocation «invasive» et liberticide ?

**82.** Ne s'agit-il pas d'une nouvelle forme de normalisation technologique des comportements destinée à déporter la responsabilité du fait sur le citoyen lui-même dans le cadre d'une orchestration perfide du système ?

**83.** Ne s'agit-il pas de remplacer l'esprit de responsabilité issue d'une demande accrue de liberté et de droits légitimes de la part de citoyens adultes par une soumission craintive et infantilisante reposant sur l'obligation, le devoir et la règle ?

**84.** Ne s'agit-il pas de maintenir en place un système directif basé sur le tous pareils, tous égaux, tous indifférenciés, prolongeant ainsi une organisation sociétale animée d'une mentalité dépassée, par conséquent le maintien en place de postes et d'intérêts particuliers au sein d'institutions influentes ?

**85.** Ne s'agit-il pas de favoriser un modèle d'asservissement du collectif des citoyens afin de pouvoir mieux asservir et contrôler, en profondeur, l'esprit et le comportement source de chaque individu ?

**86.** Ne s'agit-il pas de mettre constamment des freins à l'évolution sociétale et à l'amélioration de la condition humaine et citoyenne par peur du changement et des réformes, avec leurs conséquences inévitables de perte de position, perte de rente de situation et perte d'influence pour le personnel institutionnel, fonctionnaire et politique en place ?

## **QUESTIONS AU SUJET DE LA SOCIÉTÉ ACTUELLE**

**87.** Quand allons-nous comprendre que pour mener correctement les hommes et les femmes adultes et affirmés, il est impératif de disposer d'un management à la hauteur des enjeux des sociétés modernes avec des leaders autant sinon davantage affirmés, exemplaires, compétents et adultes ?

**88.** Quel esprit moderne vraiment mature et affirmé peut se satisfaire de l'importance donnée à une vision aussi étriquée et rabougrie de la société que celle proposée par les modèles sécuritaires et le relais médiatique habituel ?

**89.** L'une des questions centrales en société est de savoir pourquoi considérer ici, hors tutelle de l'Etat, le citoyen comme adulte et autonome dans ses décisions et là, sous tutelle de l'Etat, l'individu comme un usager infantilisé et dangereux en puissance ?

**90.** En toute hypothèse, l'homme adulte reste un homme adulte en toute occasion, ou alors de l'âge adulte il n'en a que la fragile apparence. Aussi, pourquoi une telle préexistence de contradictions flagrantes et inconcevables entre permissivité d'Etat lorsque cela arrange les représentants du pouvoir et une non permissivité légale d'Etat lorsque cela ne les arrange pas ?

**91.** Pourquoi le citoyen moderne continue-t-il d'accepter le pouvoir contraignant de la technocratie, de l'administration et du politique, alors que de maître d'œuvre démocratique il en est devenu le pion, l'employé et/ou le servile acteur ?

**92.** Lorsque le politique s'associe aux médias et à l'instrumentation judiciaire, comment peut-on définir une telle posture sociétale dans laquelle le premier manœuvre l'opinion publique dans le sens du poil, les médias œuvrent quotidiennement au conditionnement des esprits par le sermon audiovisuel et que les procureurs et certains juges se font complices d'une pensée dominante dans un cadre judiciaire inéquitable et injuste en de nombreux points ?

**93.** Lorsque la technocratie d'Etat s'affairant au sein des ministères donne toute la mesure de son intelligence à édifier de nouvelles mesures liberticides frappant l'ensemble de la collectivité, faut-il se réjouir des gains apparents largement médiatisés où être consterné par les conséquences pernicieuses et indirectes constatées dans la durée ?

**94.** Si l'on admet l'influence majeure du système via ses différentes institutions (éducation nationale, force publique, Trésor public, organismes sociaux, médias de propagande, etc.) sur le formatage et le matriçage du citoyen, dès son plus jeune âge ainsi que tout au long de sa vie, il n'est pas irraisonnable de se demander si le système ne tend pas à maintenir intentionnellement la démocratie à un niveau médian afin de mieux pouvoir contrôler l'évolution du citoyen lambda, la conditionnalité de ses libertés et les limites de son expression ?

**95.** La stratégie non dite et non écrite au sein de tout pouvoir ne serait-elle pas de brider et de contenir constamment l'évolution naturelle de l'homme et de la femme sous la pression de la culture d'Etat et de l'influence décisive de la morale et de la religion, de façon à réguler le positif «évolutionnaire» humain par l'usage contraignant du négatif sociétal ?

**96.** Sachant que plus l'homme est mentalement avancé, plus il tend à s'affirmer pleinement dans l'indépendance d'esprit et l'autonomie d'action, par conséquent, plus il tend à relativiser, refuser et contredire la primauté d'un certain nombre de préceptes fondateurs inadéquats, dont ceux notamment d'inféoder les droits du citoyen aux devoirs imposés par le système, l'intérêt évident de ce dernier n'est-il pas de ralentir, nier et/ou masquer le plus durablement possible ces formes de subversions «évolutionnaires» ?

**97.** Considérant que le jeu cohérent et logique du système est de maintenir le citoyen et le collectif à un niveau médian afin de conserver pour lui-même la permanence d'un ascendant sur eux, est-il possible de dire que le citoyen fonctionnaire ou collaborant jouant délibérément ou passivement le jeu du système en place œuvre directement contre les intérêts évolutifs des autres citoyens ?

**98.** Le citoyen docile ou suiveur n'est-il pas constamment manipulé pour jouer contre ses propres intérêts en retardant l'émergence d'une véritable démocratie comme en favorisant un rapport de force directement en sa défaveur ?

**99.** En matière de sécurité, de quel droit à la vie s'agit-il lorsque celui-ci s'oppose directement à son instance supérieure qui est le droit d'exister ?

**100.** Qu'en serait-il d'un droit de vivre sans droit d'exister et de droit d'exister sans liberté à pouvoir exprimer le vrai sens que l'on souhaite donner à sa propre vie ?

## 1. QUE FAUT-IL ENTENDRE PAR SÉCURITÉ ROUTIÈRE TRADITIONNELLE ?

**P**ar sécurité routière traditionnelle, il faut entendre un instrument politique pénétrant au sein même du corps social destiné à intervenir en surface comme en profondeur du comportement commun des usagers, ainsi que dans l'espace individuel et collectif d'affirmation et de liberté citoyenne lié à la pratique routière de masse.

Il faut également entendre par sécurité routière traditionnelle une institution fusible du système prenant racine, orientation et décision dans le politique, le gouvernement, la puissance publique, les institutions territoriales, certaines représentations minoritaires et associatives de la société civile, la légitimité policière et judiciaire, ainsi que dans la collaboration avec le médiatique et certains lobbies économiques. Elle réalise de ce fait un amalgame opportuniste entre le pouvoir politique en place, les symboles de l'autorité et de la force publique, les intérêts budgétaires de l'Etat et de certaines catégories corporatistes, sociales et économiques, le tout orchestré dans le cadre d'une propagande médiatique placée sous l'égide du gouvernement en place via l'éducation formatée des comportements.

Par «traditionnel», il faut principalement comprendre une institution d'Etat caractéristique d'une génération d'hommes fortement attachée à défendre un héritage du passé, ainsi qu'un conformisme fondé sur des règles fortes d'autorité et de discipline plus soucieux d'imposer de manière massive la lettre de la règle que l'esprit de la règle. Il faut également entendre par «traditionnel», une organisation de moyens articulée sur un fonctionnement technocratique et administratif lui-même associé à l'intervention de la force publique et à l'instrumentation judiciaire, tous relevant directement du pouvoir et des institutions du système que du service éclairé dû au citoyen moderne.

## 2. QUELLE EST SA LÉGITIMITÉ CITOYENNE ?

**O**util du système utilisé chaque seconde de chaque journée principalement contre le citoyen, dans sa version répressive et coercitive, la sécurité routière traditionnelle n'a véritablement aucune légitimité citoyenne.

D'un rôle de gestionnaire technique en matière de coordination, de développement et d'implantation de moyens sur l'ensemble du territoire national, la sécurité routière traditionnelle outrepassa son rôle initial consistant à assurer les conditions matérielles de la sécurité sur route par le caractère politique et moral de ses interventions dans la conduite médiatique des masses. Par «caractère politique et moral», il faut considérer la non séparation de la mission technique de l'institution avec un rôle moral, de formatage des esprits et de «docilisation» des comportements en agissant au sein même du sanctuaire intime de chaque usager. Sous prétexte de légalité et d'égalité dans le traitement collectif, la sécurité routière traditionnelle s'insinue dans la vie privée de chaque citoyen-usager en agissant au cœur même de son sanctuaire émotionnel, perceptif, mémoriel et cognitif. Elle interagit directement à la source de son comportement, de sa décision, de son libre arbitre par un ensemble de règles liberticides, infantilisante, culpabilisante, toutes en provenance du système, alors même que son rôle technique devrait strictement se limiter à informer, guider et conseiller l'usager dans le temps réel de sa pratique.

C'est ce double rôle préventif et informatif en surface du comportement et de la décision dans l'action routière, puis carrément normatif dans l'intimité de l'individu qui ôte définitivement toute légitimité citoyenne à la sécurité routière traditionnelle, bien au-delà de sa légalité institutionnelle. Et ce d'autant plus, que le citoyen n'a jamais donné démocratiquement son accord pour subir tout cela.

## 3. DE QUEL ÉPIPHÉNOMÈNE SOCIÉTAL S'AGIT-IL ?

**L**a sécurité routière est un épiphénomène sociétal parmi bien d'autres de la vie en collectivité telles que la santé, la consommation, l'éducation, le travail, l'entreprise, l'environnement, les aides et revenus sociaux, la retraite, la défense, le traitement des fonctionnaires, la vie des syndicats, le cinéma, la presse... qui sont tous autant, voire bien plus importants encore pour le citoyen-usager.

Toutefois à son échelle, la sécurité routière traditionnelle regroupe un ensemble de lignes de force et de faiblesses structurelles et institutionnelles propres aux sociétés modernes.

**Il existe ainsi un caractère transverse dans ses fondements institutionnels reflétant la plupart des caractéristiques propres à la condition sociétale moderne et à son déclin :**

- . Schéma collectif de normalisation ;
- . Maillage législatif puissant ;
- . Rapport à la sécurité individuelle et collective ;
- . Rapport aux processus de qualité et de performance ;
- . Rapport aux libertés, droits et devoirs du citoyen ;
- . Rapport au comportement du citoyen en milieu collectif ;
- . Rapport à la différence des pratiques entre usagers ;
- . Rapport aux corporations, filières marchandes et non marchandes ;
- . Rapport au pouvoir d'achat, au statut social ;
- . Rapport à la technologie et à l'innovation ;
- . Rapport à l'environnement et à la pollution ;
- . Rapport à l'autorité et à la tutelle du système ;
- . Rapport à la politique et aux minorités influentes ;
- . Rapport à la morale, à la communication politique et aux médias.
- . Etc.

Si en surface des choses, la sécurité routière traditionnelle se contente de réguler au mieux les flux et les comportements, à l'instar d'une logistique nationale normative, elle repose toutefois sur un certain nombre de fondements de société considérés aujourd'hui comme obsolètes, ou pour le moins inadaptés, touchant tout particulièrement à la condition humaine, à la condition citoyenne et aux institutions du système. Par certains égards, l'épiphénomène sociétal que représente la sécurité routière traditionnelle traduit l'expression parfaite, globale et caricaturale des archaïsmes profonds du système, ainsi que la démonstration évidente d'une mentalité relativement retardée en certains domaines, dont il convient de changer rapidement l'esprit, le discours et la direction.

Il est évident pour l'observateur qu'il existe encore beaucoup trop de passéisme, d'aspects rétrogrades et d'insuffisances dans le management sécuritaire, ainsi qu'un large défaut de discernement gouvernemental dans la politique sécuritaire actuellement menée. Aussi le rapport à la sécurité routière traditionnelle dans la vie de l'utilisateur lambda n'est aucunement mineur ou secondaire. Il est même devenu central par certains aspects. Si la sécurité routière traditionnelle relève d'un système cohérent en lui-même, validé par l'expérience collective et le passage du temps, son actuelle problématique résulte de la méthode utilisée en tant qu'instrument politique de contrôle ciblé des masses, surtout en regard de son point d'inflexion en matière d'évolution sociétale. Un point d'inflexion symétrique aux signes de déclin sociétal actuel, faisant qu'à ne plus pouvoir vraiment évoluer par le poids et l'inertie de ses principes directeurs, la sécurité routière traditionnelle tend à se figer et à se durcir naturellement dans une approche plus rigide, plus autoritaire et plus intolérante qu'auparavant.

Même les rares et éventuelles manifestations d'ouverture au profit du citoyen-usager ne peuvent tromper sur une dynamique généralisée de contraction et de repli sur des valeurs moralisantes et dirigistes imposées par la contrainte, l'autorité, l'usage de la force, le conditionnement des comportements et surtout le formatage des esprits.

#### **4. EXISTE-T-IL UNE MANIPULATION DES MASSES ?**

Il semble que la sécurité routière dans de nombreux pays occidentaux soit devenue le nouveau référent le plus actif du système en devenant à la fois, un outil de propagande politique via l'amplification des médias, un instrument de moralisation collective et une méthode de formatage des comportements individuels remplaçant le rôle initial de la religion, de l'éducation nationale et de l'éducation civique.

L'association relativement hétéroclite des références et des procédés utilisés par la sécurité routière traditionnelle apparaît même être particulièrement manipulatrice. Ainsi, sous prétexte de réduire

l'accidentalité par l'éradication des mauvais comportements routiers, la sécurité routière traditionnelle est devenue un instrument « chirurgical » de masse agissant au sein même du corps social, comme la religion ou l'éducation républicaine le firent un temps pour mieux contrôler et diriger les masses incultes.

Sachant, en effet, que presque toute la population nationale est physiquement concernée par les déplacements routiers, le terrain de la pression morale et cognitive de masse via les actions de la sécurité routière se révèle être particulièrement propice, en théorie, à favoriser une plus grande docilité et/ou soumission vis-à-vis du système et ce, de manière relativement facile, rapide et économique. Dès lors en mixant sous l'égide de la sécurité routière traditionnelle plusieurs dimensions intrusives et simultanées dans la vie privée de chaque usager par les voies médiatique, informative, formative, répressive et financière s'opère le principe d'une véritable manipulation en profondeur des masses, qui au mieux devient un formatage normatif des esprits et au pire un conditionnement propice à la soumission collective.

**Envisager une manipulation des masses n'est pas une considération dénuée de bon sens. En effet :**

. Et si le premier temps de la manipulation s'initiait par la dimension médiatique avec pour objectif d'atteindre avec certitude chaque cible (citoyen, ménage, famille) directement dans son lieu de vie et de manière récurrente tout au long de l'année, à des heures précises de mobilisation intellectuelle et/ou d'exécution de rituels familiaux ?

. Et si le second ressort de la manipulation se poursuivait par le contenu même de messages chocs utilisés comme vecteurs d'émotions (émissions et reportages sur l'évidence des conséquences judiciaires et de santé en grossissant notamment les atteintes corporelles, les handicaps et les douleurs personnelles et familiales tout en valorisant l'activité « d'ange gardien » des services de l'Etat : pompier, gendarmerie, Samu..., ou encore en magnifiant les bonnes actions et initiatives menées par les bons citoyens), tout cela dans le but évident de franchir plus allègrement encore toute forme de résistance critique dans le raisonnement de l'auditeur et du téléspectateur ?

. Et si le troisième aspect de la manipulation s'appuyait sur le fond culturel transmis via la formation initiale et autres stages de remise à niveau, noyé entre des évidences de postures techniques et de comportements utiles à acquérir et un reliquat moral et psychologique tendancieux, consistant à orienter délibérément le jugement et la conscience intime de l'usager dans un respect inconditionnel de la normalisation et des règles imposées ?

. Et si le quatrième fondement de la manipulation se manifestait par un arsenal répressif destiné à jouer, certes, un rôle dissuasif en direction des comportements déviants mais aussi à favoriser la « docilisation » collective par le stress et la peur du gendarme ?

. Et si le cinquième élément de la manipulation se cachait derrière le discours sécuritaire par l'usage, au détriment de l'usager, d'une option économique et budgétaire gagnante pour l'Etat et perdante pour le citoyen via la mise en place d'un dispositif de répression autofinancé par les amendes et producteur de ressources importantes pour l'Etat ?

Parallèlement à ce dispositif de manipulation des masses, la méthode sécuritaire est également rendue crédible par la diffusion régulière d'actualités et d'informations objectives telles que l'implication du parlement (représentants du peuple), le témoignage de personnalités, la présentation de mesures techniques jugées positives pour la collectivité, l'actualité du jour, le tout assorti de discours et autres débats télévisuels ou radiophoniques convenus dans le sens de la pensée dominante du moment, sans oublier bien sûr les sempiternels sondages officiels !

## **5. L'ACTION SÉCURITAIRE DE MASSE EST-ELLE UNE BONNE CHOSE ?**

Il n'y a que dans les milieux confinés, sous surveillance disciplinaire et fortement hiérarchisés (pénitencier, caserne, enseignement scolaire...) que la relation aux individus s'effectue dans un rapport strict au règlement de manière indifférenciée et de la même manière pour tout le monde.

Dans tous les autres domaines plus ouverts et évolués de la société civile souhaitant impliquer l'usager, ou le consommateur, par la motivation et la participation respectueuse de ses droits et de ses différences, il est obligatoire de pratiquer un ciblage précis par typologie d'appartenance et/ou segmentation de « marché », ainsi que d'utiliser des messages personnalisés avec au final la proposition

d'un choix ouvert entre plusieurs options possibles. Aussi opter délibérément pour un mono discours sécuritaire et une méthode unique de traitement des usagers, sans considération des différences évidentes de pratique et de niveau de compétence, c'est forcément régresser dans une méthode de garde-à-vous collectif et d'infantilisation des comportements de type surveillance de cour d'école, sans tenir compte du fait que la plupart des citoyens-usagers sont...des adultes.

Que ce principe de masse soit justifié par des notions d'égalité et d'indifférenciation collective face à un même enjeu sécuritaire relève, dans le cadre d'une analyse plus approfondie, d'un aspect particulièrement rétrograde et irrespectueux des libertés et des différences en chacun. Confondre citoyenneté avec indifférenciation collective, légalité avec juste jugement et égalité avec équité satisfaisante et légitime, c'est démontrer des insuffisances de maturité intellectuelle, scientifique, sociopsychologique et morale, relativement dangereuses au plus haut sommet des institutions de l'Etat. De la même manière, vouloir copier en matière de discours et de propagande sécuritaire le principe du marketing politique utilisé dans les techniques de communication politique est au mieux candide et au pire crétin. Alors que le discours politique s'adresse aux masses en étant porteur d'idéologie, de rêve, d'espoir, d'influence et/ou de foi militante, le discours sécuritaire doit quant à lui fonder son contenu sur tout le contraire, c'est-à-dire sur des aspects concrets, techniques et pratiques.

Il est dès lors certain qu'un discours sécuritaire de masse au caractère collectif indifférencié est obligé de passer à côté de la plupart des motivations et des besoins des cibles d'usagers, tout en créant les conditions d'un forçage d'attitude de nature entropique (acte manqué, régression qualitative de la compétence, «docilisation», inhibition et infantilisation des comportements, attitude de rébellion...). Il n'existe pas de psychologie de masse positivement dynamique qui ne doive intégrer les communs dénominateurs psychologiques et physiologiques dans leurs exigences vitales. En d'autres termes, tout offre unique et toute approche indifférenciée dans une masse d'individus s'opposent toujours à la demande spécifique de chaque individu en créant, non une évolution naturelle mais au contraire, une stagnation voire une régression dans les comportements, le degré d'affirmation naturelle et la conscience des choses.

C'est la raison pour laquelle le positionnement de la sécurité routière traditionnelle s'attachant à contrôler, par divers moyens, l'intimité du comportement de l'utilisateur dans ses décisions, attitudes, motivations, degré d'affirmation dans le passage à l'acte, etc., tend à perturber davantage l'expression naturelle et qualitative des potentiels et des capacités de ce dernier, tout en encourageant une approche médiane de «docilisation» contraire aux évidences de différences en chacun et du statut de citoyen adulte et autonome. Aussi prendre, par exemple, comme base de raisonnement central dans le contrôle des individus un dénominateur commun tel que celui de la vitesse autorisée, alors que cette dernière ressort d'une grande complexité par l'interaction harmonieuse de multiples facteurs humains en terme de neurophysiologie, c'est démontrer toute l'incurie intellectuelle et l'aridité du jugement porté. C'est également faire preuve d'un défaut patent de discernement et de vision globale en privilégiant une forme de dictature morale des esprits orchestrée sur des attendus partiels et un mode de raisonnement étriqué, spécieux, voire psychorigide.

## 6. LES MESSAGES SÉCURITAIRES CHOCS SONT-ILS NÉCESSAIRES ?

**Q**uelle pseudo psychologie de bazar anime donc les responsables politiques et technocrates de la sécurité routière traditionnelle lorsqu'ils pensent enfoncer le clou de la sécurité et de la prudence en martelant 150 fois (et bien plus) les mêmes contenus informatifs et émotionnels à une population éduquée, compétente et adulte ?

Si le conditionnement peut toujours fonctionner sur une population peu avisée, peu éduquée, docile, immature et/ou frustré, il n'en est pas du tout de même avec le citoyen-usager conscient, affirmé et lucide. Le temps de l'inquisition, du sermon moral et du discours «magistral» destiné à retourner les consciences est sans effet chez le citoyen adulte correctement informé et éduqué. Il en est exactement de même chez l'utilisateur compétent et expérimenté qui ne se reconnaît pas vraiment dans le discours général ou thématique (alcool, vitesse, téléphone...) lorsque le message est non ciblé à son cas précis. Lorsque l'utilisateur s'estimant compétent subit un message de prévention destiné prioritairement à un usager moins qualifié ou différent de lui, il ne l'intègre pas, voire même le repousse systématiquement au prorata de la fréquence de celui-ci.

Le caractère non ciblé du message choc sécuritaire est immédiatement filtré en activant même un système cognitif de défense, sorte d'antipoison ou de contre-mesure contre le message imposé. En d'autres termes, plus l'utilisateur compétent (et le citoyen adulte) reste soumis à un excès de messages décalés et non ciblés à son cas personnel, surtout à forte dose émotionnelle, plus il secrète un antidote psychologique ayant l'effet inverse. Aussi, il convient de ne pas confondre le formatage de l'esprit faible et influençable à un moment  $t$  et la saturation cognitive chez l'individu mature résultant de l'émission d'un même message choc. Le même type de message produit, au minimum, deux réactions de sens et de portée contraire, sans parler des états d'âme relevant de la neutralité ou du désintérêt lié à la lassitude du sujet. Dans les deux premiers cas, le processus cognitif est directement forcé en induisant alors une pente négative dans les réactions neurophysiologiques et psychologiques profondes, même si en surface des choses se manifeste une normalité ou une «docilisation» du comportement.

Entre la surface comportementale relevant du court terme et l'impact produit dans les profondeurs humaines, il existe deux formes de réactions créant les torsions de la dissonance cognitive et celles relevant des éventuelles dimensions psychosomatiques, psychophysiologiques et/ou psychopathologiques. Aussi imposer à tous de manière indifférenciée le même contenu télévisuel et/ou médiatique à haute dose, a fortiori chargé d'émotion en vue de créer un impact fort sur la prise de conscience individuelle, risque d'inverser carrément la polarité du sens recherché chez certains en créant, consciemment et/ou inconsciemment, le contraire de l'effet recherché et pire encore des empreintes cognitives et mémorielles productrices de réactions entropiques à terme parmi les esprits les plus faibles, influençables ou vulnérables. Il en est exactement de même en utilisant le recours au témoignage d'un accidenté de la route, victime lui-même d'une injustice routière, en lui demandant d'évoquer son cas ou de s'exprimer face à un auditoire qui n'a rien demandé. Cet intervenant tend alors à reproduire, sans le vouloir, une autre forme d'injustice en imposant de manière forcée sa propre histoire violant ainsi délibérément l'intégrité intellectuelle des participants passifs et actifs.

Subir un message médiatique fortement émotionnel ou testimonial de la part d'une personne physique, alors que le récepteur n'est pas demandeur, ne produit pas du tout les mêmes effets à terme en tendant à brouiller plus le jeu psychologique et cognitif qu'il ne les clarifie. Le simplisme de ce type de chirurgie de masse par forçage autoritaire et institutionnel de l'information associé à une forte récurrence des messages est totalement indigne d'une société éduquée et parfaitement irrespectueuse vis-à-vis du citoyen-usager en s'apparentant clairement à un outrage à citoyen. Si tout mélanger, collectiviser et «indifférencier» de la sorte ressort d'une aberration médiatique et politique, il est toutefois évident que tel message choc nécessaire à la prise de conscience individuelle peut être formulé autrement avec pédagogie, en direction de cibles précises et demandeuses ou objectivement caractérisées par des déficiences ou des erreurs manifestes de comportement. Il doit en être de même pour les messages de sensibilisation à la prudence lancés en direction de la jeunesse, dès lors que tout sujet s'avoue d'abord consentant, motivé, demandeur de conseils utiles et/ou peut choisir le moment et la forme de l'intervention.

## **7. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EST-ELLE UNE COQUILLE VIDE DE SENS POLITIQUE ET MORAL ?**

**L**a collusion médiatique, associative et politique ne doit pas tromper sur le vide de sens «évolutionnaire» de la sécurité routière traditionnelle, sachant que son rôle à géométrie variable dépend pour beaucoup de l'orientation donnée par l'exécutif en place, par conséquent de la couleur politique au pouvoir et/ou de choix gouvernementaux opportunistes.

Aussi, si la volonté politique au pouvoir change ou évolue par le fait d'autres enjeux jugés plus importants et/ou que les intérêts socio-économiques se déplacent ailleurs, cette institution redevient tout naturellement une coquille relativement creuse et vidée de sens politique. Elle perd alors son rôle de position avancée du système dans l'espace moral, libertaire et comportemental du citoyen pour ne redevenir qu'une nième institution assumant une interface technique avec le collectif des usagers. Ce que d'ailleurs elle doit être et rester, tant que n'aboutit pas le fondement «évolutionnaire» de la maîtrise routière. Tant que la sécurité routière traditionnelle s'apparente à une excroissance anormale et surdimensionnée de la technocratie publique placée aux mains influentes de minorités politiques et associatives en vue de dispenser parallèlement un contenu politique, moral et de propagande à la gloire

de méthodes sociétales répressives et coercitives, elle déroge à son rôle initial de simple prévention routière, de formation technique des usagers et de coordination des moyens publics.

Autrement dit, tant que le citoyen-usager accepte et subit passivement les contraintes de la sécurité routière traditionnelle, celle-ci tend à étendre constamment son champ d'intervention de manière légale ou insidieuse sur des territoires de conditions humaine et citoyenne qui ne la concernent pas directement, au profit masqué d'autres institutions du système. C'est la volonté et le consensus politique, économique, moraliste et médiatique qui induisent le principal de la dynamique de ce phénomène, faisant que la sécurité routière traditionnelle est vouée à se configurer en véritable Cheval de Troie au sein même du territoire citoyen. Dans le cadre de la préservation des libertés humaines, du droit à l'action et à la différence, il vaut donc mieux que la sécurité routière traditionnelle reste, ou redevienne, une relative coquille vidée de sens politique et moral de manière à ce que le meilleur de son personnel et de ses représentants ne puisse être utilisé à des fins subversives de «docilisation» des usagers, et de formatage des esprits au profit du système en place.

Il y a même fort à parier, dès lors que la grande masse des citoyens-usagers contestera majoritairement et fermement l'abus de telles prérogatives et pratiques discrétionnaires, que la plupart des mesures imposées aux usagers et que la référence médiatique de «salut public» orchestrée au plus haut niveau de l'Etat ne sombreront rapidement dans l'anonymat et le rejet, sans que personne, bien entendu, n'assume la responsabilité du mal ainsi fait. Il est pourtant clair que la sécurité routière traditionnelle porte une large responsabilité, ainsi que les politiques qui la soutiennent, dans le déclenchement prévisible d'une chaîne de réactions critiques en provenance du corps social. Compte tenu de l'inadéquation évidente du modèle sécuritaire utilisé par rapport à d'autres possibles, il existe une forte probabilité pour que cette option apparaisse ultérieurement comme un véritable non-sens et un crime de lèse-citoyen. Plus l'échéance publique de la confession de cette réalité sera repoussée, plus les dommages collatéraux seront importants et impardonnables en regard de l'application toujours possible d'un modèle inspiré des fondements de la maîtrise routière.

## 8. LA CULTURE DU NON RISQUE EST-ELLE VIABLE SUR LE FOND ?

Il est symptomatique de constater comment les politiques n'ont en général aucune mémoire de l'histoire, en espérant toujours qu'il en sera autrement pour eux-mêmes.

Il est pourtant bien connu, depuis le temps que les historiens décryptent le passé des civilisations, que toute forme de contrainte imposée de force à une population captive est toujours rejetée à un moment ou à un autre. Rien ne perdure qui ne puisse être critiqué ultérieurement. Le cas est d'autant plus évident que les ressorts politiques, religieux, militaires, policiers, technocratiques et/ou administratifs utilisés sont vécus et considérés comme imparfaits, irrespectueux et/ou manipulateurs. En matière de culture «prudentielle» imposée quasiment de force à la jeunesse, aux actifs et aux citoyens-usagers par l'interdiction, la pression répressive, la sanction, l'inhibition, la limite à l'affirmation de soi et la culpabilisation, il est à craindre un jour ou l'autre un retournement des choses aux dépens de la société toute entière face à la détermination de nouvelles forces sociologiques contre des populations devenues assagies, vieillissantes et «docilisées».

Alors que la plupart des nations de la vieille Europe et autres pays occidentaux sont soumis à un processus croissant de vieillissement, de fonctionnarisation et de féminisation favorisant l'émergence d'une culture «prudentielle» de nature sociologique, l'opposition latente puis directe avec les forces dynamiques mais aussi frustrées des générations jeunes, actives et masculines disposant de tempérament, fait que ce type de culture du non risque dominant ne peut durablement prévaloir sur la condition humaine et citoyenne, sans un réveil de lucidité entre temps et/ou des conséquences néfastes. Tout ce qui tend à priver l'individu de sa liberté d'expression et d'une recherche naturelle de satisfaction dans ses multiples besoins contribue à favoriser des tensions en lui-même et avec autrui. Si la culture «prudentielle» se révèle bien adaptée à une certaine frange de la population, elle ne l'est pas pour tout le monde dès lors que l'on considère la grande variabilité des rythmes naturels et la forte diversité des attentes.

Il en est exactement de même de la culture «prudentielle» que des effets liés en leurs temps aux interdits et tabous sur le sexe, de la prohibition sur l'alcool ou des incantations morales sur l'IVG ou l'euthanasie.



C'est à chaque fois la même chose, l'équilibre naturel et «évolutionnaire» de la condition humaine s'accommode mal des freins moraux et des obligations légales et coercitives, dès lors que l'individu dispose d'un certain niveau de conscience, d'affirmation de soi, de connaissances, de moyens financiers et/ou de compétence. En fait, il n'est de culture «prudentielle» crédible et pérenne que ciblée et volontariste à l'unité de chaque citoyen-usager en évitant toute forme d'obligation collégiale, forcée et indifférenciée véhiculée sous prétexte de référence morale, religieuse ou sectaire.

La condition citoyenne constamment soumise à la pression directe ou diffuse des institutions, elles-mêmes sous-tendues par des préceptes moraux, idéologiques, dogmatiques et/ou religieux, ne peut véritablement évoluer et avancer dans l'existence de certains sans être obligée de rompre momentanément avec l'ordre imposé et/ou pratiquer des transgressions illégales, souvent bien plus dangereuses que la libre pratique. Le cas précis de la culture «prudentielle» institutionnalisée ne déroge pas aux freins constants imposés à l'affirmation naturelle du citoyen depuis des lustres par le fait d'institutions centenaires et/ou de représentations civiles s'en inspirant. A l'échelle de l'utilisateur de la route, les conséquences de la culture «prudentielle» institutionnalisée ne doivent pas s'apprécier uniquement à partir d'une visibilité rassurante à la surface des choses, et/ou via des statistiques officielles rassurantes sur le court terme, mais en prenant en considération les effets collatéraux et les incidences probables à moyen et à long terme.

Dans ces conditions, il apparaît clairement que la culture du non risque ne doit pas être généralisée dans un cadre indifférencié de comportements routiers mais profondément différenciée en fonction de la volonté du citoyen-usager et non du système. Culture du non risque et culture du risque sont légitimement viables, dès lors que l'institutionnalisation n'est plus dominante et coercitive et que l'une et l'autre s'appliquent avec discernement en fonction des attentes et des différences notables entre usagers de la route. Toute chose égale par ailleurs, il existe par conséquent une légitimité dans la demande «prudentielle» comme il existe une légitimité dans la demande de prise de risque maîtrisée en souhaitant faire autrement et/ou mieux. Dans une société démocratique et respectueuse des droits des citoyens, la liberté de choix doit obligatoirement prédominer envers ceux qui veulent opter délibérément pour la prudence sécuritaire (vitesse limitée et légale) et ceux qui veulent opter pour le risque maîtrisé (vitesse tolérante et intuitive).

Il n'y a aucune raison de trancher unilatéralement dans un sens ou dans l'autre et encore moins d'imposer un compromis médian insatisfaisant pour tout le monde. Le Codex de la maîtrise routière s'inscrit, sans aucune ambiguïté, pour la valorisation et la défense de la culture du risque maîtrisée et pour l'existence consensuelle de la culture «prudentielle», mais délibérément contre la culture du non risque.

## 9. QUEL EST LE RESSENTI GÉNÉRAL VIS-A-VIS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ?

**L**a sécurité routière traditionnelle compte tenu de ses moyens, des directions politiques imposées et de la mentalité de certains de ses responsables, ne peut agir que de manière partielle et ponctuelle sur certaines causes et conséquences de l'insécurité routière.

A l'évidence, elle ne peut agir que peu efficacement sur les sources humaines profondes de l'insécurité routière (acte manqué, psychopathologie, immaturité...), seulement un peu sur les causes humaines visibles (manque de formation, alcool, vitesse non maîtrisée, non port de la ceinture de sécurité...), davantage sur les ressources technologiques utiles et embarquées dans les engins et beaucoup sur les conditions environnementales de la pratique routière.

Avec de petits moyens financiers et une grosse pression médiatique quasiment inversement proportionnelle, la sécurité routière traditionnelle touche à tout mais à petite dose, sauf pour l'overdose de la pénalisation fiscale des contrevenants. En optant principalement sur la partie visible de l'iceberg (vitesse et certains couples à risque) en vue notamment d'alimenter les statistiques officielles, elle tend à négliger les effets collatéraux sur la collectivité comme sur le citoyen-usager lambda, en faisant perdurer indéfiniment les conditions centrales de l'insécurité routière. Même si les conséquences humaines de l'insécurité routière semblent toujours trop injustes et émotionnellement difficiles à vivre, l'esprit et les moyens utilisés pour les éviter ne justifient pas tout. En toute société d'hommes ce qui est

utile, bien et positif pour l'utilisateur tend à motiver forcément plus que ce qui est perçu, en comparaison, comme inutile, mauvais, imparfait et/ou négatif.

En fait, il semble bien que le ressenti général actuel face au positionnement coercitif et dogmatique de la sécurité routière traditionnelle rende celle-ci un peu obsolète et/ou décalée des attentes modernes du citoyen-usager. Il ne suffit pas d'une collusion médiatique, associative, judiciaire, policière et politique occupant l'essentiel du terrain de l'action et de la pensée en matière de sécurité routière, pour que cette dernière soit perçue comme juste, adaptée, appréciée et surtout fiable par rapport aux exigences modernes. Bien que les intentions de la sécurité routière traditionnelle puissent être considérées comme animées de bon sens, de bon esprit et/ou de bonne volonté, il n'en demeure pas moins que la méthode utilisée n'est pas la bonne même si l'intention reste louable. Le fait que l'institution de la sécurité routière traditionnelle se soit allouée progressivement des prérogatives de morale citoyenne, de communication politique, de mesures coercitives et punitives, de censure et de contrôle des initiatives locales et territoriales, qu'elle se soit dotée d'un recours humain et technologique (radarisation) de surveillance en utilisant sciemment la peur du gendarme, lui enlève toute forme de crédibilité à agir au service et pour l'éducation positive du citoyen-usager lambda en matière de prévention comme de sensibilisation.

Le rapport adulte-adulte n'existe pas pour se confiner principalement dans un rôle de «père normatif» face à l'utilisateur «enfant» et pré-adolescent encore peu mature. Parmi les citoyens-usagers les plus lucides, l'image de la sécurité routière traditionnelle traduit plus l'idée d'une institution animée par des fonctionnaires, des technocrates, des seniors et des personnes âgées ayant perdu l'esprit vivace et enthousiasmant de la culture du risque les faisant agir davantage par conformisme, esprit directif et normativité (la règle c'est la règle) que par tolérance, ouverture d'esprit et démarche «évolutionnaire». Il semble même, à certains égards, que la radicalisation de la méthode sécuritaire soit proportionnelle à la radicalisation de l'esprit des hommes et des femmes l'animant et la représentant.

## 10. PEUT-ON PARLER DE CONFLIT FREUDIEN ENTRE L'INSTITUTION SÉCURITAIRE ET LE CITOYEN ?

Il semble que le schéma sécuritaire traditionnel se nourrisse d'une représentation globale de la population des usagers de la route considérée, à la fois, comme parfaitement homogène sous l'angle de l'immaturation citoyenne et de la moindre compétence opérationnelle et relativement hétérogène dans les comportements déviants réels ou possibles nécessitant, de ce fait, l'imposition coercitive des mêmes règles indifférenciées pour tous.

Soit en fait le contraire de la réalité, permettant ainsi de conduire allègrement l'ensemble du troupeau (collectivité des usagers) vers ce qui est bien (sécurité et soumission au système), tout en sanctionnant le péché et le mal (déviations aux règles imposées). Ce positionnement institutionnel tend à nier l'existence de citoyens-usagers adultes dans la vie comme sur la route, parfaitement capables, pour certains, d'émancipation totale de la tutelle du père normatif (système) comme d'un affranchissement du besoin d'autorité, mais aussi hautement capables d'assumer pleinement la responsabilité de leurs décisions dans le passage à l'acte comme de s'autodéterminer par le jeu naturel du discernement, de l'expérience et de la compétence. Ce refus à considérer concrètement les énormes différences existantes entre usagers de la route conduit cette institution à s'immiscer de manière explicite et autoritaire, au cœur même de la demande et de la pratique de certaines libertés individuelles.

Tout fonctionne comme s'il s'agissait d'un conflit freudien dans lequel le père (Etat) refuse l'émancipation du fils (citoyen), sous prétexte que lui seul détient le pouvoir, la bonne parole et la bonne vision des choses alors qu'en fait, il semble dépassé par l'évolution du fils en subissant lui-même le déclin de sa propre histoire et raison d'être. Ce conflit freudien se répercute ensuite dans toute la chaîne de commandement et d'intervention en contact direct avec l'utilisateur, favorisant ainsi toutes les dérives normatives habituelles réalisées au nom de la règle, de l'égalité et des impératifs de sécurité routière.

### Exemples de conduites inappropriées :

- . Observation critique et suspicieuse de l'utilisateur aux bords des routes ;
- . Manifestations d'autorité ostentatoires (contrôle d'identité, opération coup de poing...);
- . Culpabilisation des comportements déviants ;

- . Diabolisation de la vitesse élevée et hors norme ;
- . Présence physique et radarisation destinée à entretenir la peur du gendarme ;
- . Sanction pénale, financière, privation de droits pour les fautes commises ;
- . Etc.

## 11. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EST-ELLE ANIMÉE D'UN ESPRIT MODERNE ?

Il apparaît dans la réalité quotidienne du fait routier que le stress et la crainte permanente générée par la perte éventuelle de points sur son permis, le risque d'amende ou la sanction pénale conduisent à identifier la sécurité routière traditionnelle comme une institution publique construite autour d'un modèle obsolète d'autorité, de discipline et de respect de la lettre de la règle pas franchement démocratique.

Ce type de credo sécuritaire relativement fermé donne l'impression de s'opposer franchement à la présence d'un autre modèle possible qui pourrait être doté d'une véritable démarche «évolutionnaire» en matière de développement de la maîtrise routière dans un cadre beaucoup plus ouvert, adulte, motivant, basé sur le respect du citoyen-usager et favorable au développement valorisé de ses compétences. Il semble que ce positionnement sécuritaire soit une conséquence directe de l'état de durcissement des institutions dans le mouvement de déclin sociétal actuel préférant opter pour le connu que pour la rupture de nature «évolutionnaire». Aussi tant que préexiste une sous-culture sécuritaire axée sur la référence à la règle et à la norme collective (strict respect du code de la route, comportement stéréotypé, propagande officielle...), ainsi que sur un rapport d'infantilisation avec le citoyen-usager entretenu par la crainte de la sanction et la peur du gendarme, il n'est pas vraiment possible d'avancer sereinement sur le fond de la culture routière comme sur celui de la maîtrise routière.

De la même manière, tant que la plupart des agents les plus actifs du système (gendarmes, policiers, juges, procureurs...) ainsi que certains collaborateurs et propagateurs civils de cet ordre sécuritaire (élus, associations, bénévoles bien-pensants...) restent animés de certitudes aussi figées, directives et anachroniques, le système ne peut que continuer à se durcir et se rigidifier en imposant une vision retardée de la pratique routière toujours plus encadrée, intolérante et directive. En fait, il apparaît clairement que les honnêtes politiques, personnages et médias concernés dans le portage sociétal de la sécurité routière traditionnelle portent la responsabilité historique de sa prolongation inutile. Parallèlement, il est à craindre une régression continue dans le rôle et le comportement du citoyen-usager soumis à une majorité d'obligations normatives et de devoirs réduisant symétriquement ses droits et d'autres solutions possibles.

En se pliant à une méthode objectivement imparfaite et productrice d'entropie latente, le citoyen-usager ne peut y avoir de la modernité et de la démocratie. Au mieux, il ne peut devenir qu'un bon élève docile au raisonnement stéréotypé et au comportement standardisé. Il ne peut logiquement en être autrement lorsque face à un système et à une méthode relativement fermés, il n'existe d'autres hypothèses que de subir et attendre, ou au contraire, de s'engager dans la résistance en vue de faire naître un nouveau modèle «évolutionnaire» tel que celui de la maîtrise routière en l'appliquant d'abord à l'échelle de soi-même.

**Au final, il semble que l'alternative induite par la sécurité routière traditionnelle soit identique à celle offerte par l'actuel déclin sociétal :**

. Soit le citoyen-usager s'identifie à l'option coercitive en place, faisant alors qu'il relève d'une société et d'une méthode le plaçant constamment sous contrôle du système. Il s'agit alors d'accepter une forme de soumission favorisant la régression individuelle et la passivité à se fondre dans la masse, afin d'éviter au maximum les foudres de l'autorité.

. Soit le citoyen-usager s'identifie à l'option motivée (maîtrise routière) révélant alors le souhait d'une société et d'une méthode plus avancées, dans lesquelles il interagit efficacement par la qualité de sa citoyenneté, de sa formation, de son niveau de compétence, de son discernement dans un cadre constant d'affirmation positif.

Dans ce cas, il tend à réagir sainement dans un sens «évolutionnaire» en vue de défendre et de promouvoir les multiples attentes de l'homme et de la femme moderne et adulte. Mais combien existent-ils de profils citoyens disposant de cette carrure ? 5 à 10% pas plus ! Pourtant ce sont eux les véritables «anges gardiens» des jeunes générations présentes et à venir.

## 12. LA MÉTHODE SÉCURITAIRE ACTUELLE DOIT-ELLE RESTER LA RÉFÉRENCE PAR DÉFAUT ?

Il y a beaucoup de choses à dire sur la dynamique de la sécurité routière traditionnelle, ses principes de fonctionnement, la motivation de ses représentants officiels, l'inspiration de ses pratiques et mesures, ses initiatives médiatiques, ses liens avec le politique, etc.

En prenant un peu de hauteur, il est possible de dire que la méthode sécuritaire actuelle tient uniquement debout par la cohésion de forces institutionnelles combinées entre elles. Tant que ces forces existent, elles maintiennent une cohésion d'ensemble étayée et soutenue à grand renfort d'autorité, de pouvoir politique, procédural et discrétionnaire sur le terrain. En cela, il est clair que sans autre avancée sociétale et/ou méthode inspirée du Codex de la maîtrise routière, la sécurité routière traditionnelle ne peut que rester la référence par défaut de la pratique routière. Par défaut, il faut comprendre que l'actuelle méthode utilisée est parfaitement représentative et synchrone de l'esprit de la sécurité routière traditionnelle et reste, de ce fait, la moins mauvaise solution parmi les mauvaises mais certainement pas la bonne solution parmi les bonnes. Par défaut, il faut ensuite entendre la nécessité pour tous ceux qui ont besoin d'une aide constante dans leur chaîne de décision et d'engagement en matière de pratique routière, de pouvoir librement et volontairement utiliser des repères normatifs et les règles existantes afin de caler si nécessaire leur pilotage, leur conduite et leur comportement dans un cadre assisté.

Par défaut, il faut également considérer l'obligation *a minima* de référence au code de la route pour l'apprenti, l'utilisateur soumis à la forte présence de couples à risque, pour l'utilisateur peu sûr de lui, faiblement ou très moyennement compétent, ou encore pour l'utilisateur qui souhaite se mettre momentanément en rythme de croisière assagi. Par défaut, il faut enfin admettre que si la sécurité routière traditionnelle a fortement contribué de manière utile à la structuration de la pratique routière durant le courant du XX<sup>e</sup> siècle, il semble bien qu'elle ait dorénavant atteint son «échelle de Peter», c'est-à-dire un plafond d'efficacité et de crédit d'image, l'obligeant à miser davantage sur le forçage normatif des comportements, la pression médiatique et sur des demi-mesures de progrès. Par rapport à un vide institutionnel en matière de sécurité mieux vaut donc conserver à l'identique ce que l'on connaît bien que d'innover sur de nouvelles voies que l'on maîtrise plus mal, diront les plus conservateurs et conformistes. Toutefois, il est évident que ce n'est pas avec ce type de raisonnement que l'on contribue à faire avancer efficacement les choses dans un monde qui bouge constamment et qui exige une révision profonde des approches et des mentalités, afin de pouvoir s'adapter aux enjeux nécessaires de rupture du XXI<sup>e</sup> siècle.

## 13. POURQUOI RÉFORMER L'ACTUELLE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ?

Acceptant l'idée centrale que le XXI<sup>e</sup> siècle est forcément une période de rupture profonde dans la civilisation actuelle, il convient de commencer par réformer d'abord les épiphénomènes sociétaux mobilisant au quotidien, et de la même manière, le plus grand nombre de concitoyens.

Considérant ensuite que la phase actuelle de déclin sociétal, plus ou moins accentuée selon les pays occidentaux et orientaux, se traduit par une période de transition porteuse d'une somme innombrable de problèmes sociétaux (institutionnels, sociaux, économiques, culturels...), il convient d'appliquer de nouvelles mesures non pas régressives ni doctrinaires mais, au contraire, de nature évolutionnaire. En cela, l'évolution de la sécurité routière passe obligatoirement par la perspective de la maîtrise routière, sauf à opter délibérément pour un refus caractérisé de l'accès de l'utilisateur à une évolution de sa condition citoyenne. En réalité, la pratique routière affecte trop de monde pour que les usagers les plus actifs puissent se contenter longtemps d'une perspective fermée et/ou répressive face à leurs

demandes, ainsi que d'une approche liberticide et/ou privative de leurs droits et besoins naturels d'affirmation, d'action et de prise en considération.

Le code de la route, pièce maîtresse du dispositif de la sécurité routière traditionnelle, doit lui-même évoluer en intégrant certains préceptes «évolutionnaires» du Codex de la maîtrise routière. Il y a donc fort à parier que le débat sur l'évolution de la pratique routière et consécutivement sur celui de l'évolution du rôle de citoyen-usager dans la société moderne devienne un thème politique majeur dans les prochaines années avec malheur aux vaincus rétrogrades. C'est la raison pour laquelle le combat pacifiste pour la maîtrise routière symbolise, à son échelle, le combat «évolutionnaire» pour une société plus avancée et plus équitable en faveur du citoyen-usager. *A contrario*, la défense figée et dogmatique de la méthode sécuritaire actuelle relève plus d'une vision politique rétrograde et décalée de la société moderne, que de la garantie d'un modèle exemplaire et pérenne pour les générations présentes et futures.

En cela, l'actuelle sécurité routière reflète davantage une forme d'archaïsme dans la mentalité même des dirigeants contribuant à alimenter les conditions permanentes d'une difficulté générale à exister comme à s'affirmer pleinement en tant que citoyen, mais aussi à favoriser un contexte généralisé de démotivation et d'asservissement de l'usager. Aussi, réussir le passage à la maîtrise routière est sans aucun doute le signal le plus fort et le plus enthousiasmant, sans grande violence ni troubles publics, que puisse espérer une collectivité toute entière dans son désir d'évolution rapide et en douceur. Il s'agit par conséquent d'un véritable enjeu de société pouvant ouvrir sur de nouveaux espaces «évolutionnaires» dont la portée dépasse largement l'angle de vue de l'accidentalité routière et le problème de la vitesse légale.

En ce sens, réformer positivement et courageusement la sécurité routière traditionnelle est sans aucun doute une clé majeure pour espérer atteindre les premiers contours d'un nouvel espace sociétal et citoyen de nature «évolutionnaire». C'est même assurément le meilleur angle d'approche pour réformer certains fondamentaux «bloquants» du système tout en favorisant l'émergence d'un rôle encore plus adulte, efficient et démocratique en faveur du citoyen-usager.

## 14. COMMENT RÉFORMER LA MÉTHODE ACTUELLE ?

**T**out bien considéré, il existe peu de fenêtres «évolutionnaires» qui puissent impliquer simultanément autant de citoyens dans une participation active au quotidien et produire autant d'effets qualitatifs sur le comportement intime des individus.

La modification du statut actuel de la sécurité routière en néo-sécurité routière, ou en maîtrise routière, conduit à modifier de l'intérieur la méthode sécuritaire ou pour le moins à la faire évoluer dans un sens plus équitable pour le citoyen. Aussi l'approche la plus efficace pour réformer par le haut du possible l'actuelle déviance de la sécurité routière traditionnelle est semble-t-il celle qui permet d'asseoir de nouveaux fondamentaux «évolutionnaires» dans l'interface système/citoyen. Pour cela, il ne suffit pas de remplacer les responsables les uns par les autres mais d'engager un vrai programme de reconstruction institutionnelle reposant sur un nouveau socle culturel beaucoup plus avancé, efficient et ambitieux, non pas aux dépens du droit des usagers mais avec leur participation motivée. En ce domaine, c'est toujours l'imprégnation qualitative de la connaissance, du savoir, de l'expérience par le vécu et de la prise de conscience en situation réelle qui donnent toujours les meilleurs résultats.

En cela, la pratique routière ne doit plus seulement reposer sur une «attestation de conformité» via l'obtention du permis de conduire, ainsi que sur un «contrôle de conformité» permanent via la surveillance policière et la radarisation, mais sur un processus complet de développement et de valorisation de la maîtrise globale sur la base qualitative de plusieurs dizaines de facteurs-clés. La chasse aux couples à risque (aux sorcières) doit dorénavant être remplacée majoritairement par la promotion et la valorisation de la compétence opérationnelle à la source même de l'usager. La maîtrise globale correcte doit remplacer la pratique peu compétente, docile et timorée, de la même manière que la conscience ouverte et qualitative du citoyen-usager affirmée et adulte doit remplacer la conscience orientée et partisane du citoyen collaborant et soumis.

C'est d'ailleurs tout l'enjeu du Codex de la maîtrise routière que de faire passer l'utilisateur lambda d'un stade médian et « amateur » de compétence routière plombé d'une vision étroite du phénomène routier, à un stade plus élevé et « professionnel » de technicité opérationnelle, de vision globale et de pratique maîtrisée. Il convient ainsi d'éviter que la majorité des moins bons tirent vers le bas la minorité des plus aptes en essayant d'inverser carrément cette tendance. Il s'agit de faire en sorte que la minorité des meilleurs tire et attire vers le haut la plus large proportion des moins bons dans un cadre motivant et valorisant. Sans cette condition liminaire et tant qu'un rapport non qualitatif et non motivé domine, la société légifère et normalise en fonction des moins bons faisant que dans son ensemble elle stagne, voire régresse. Le risque est alors permanent de subir un contexte collectif dans lequel la mentalité des gens n'évolue plus, n'est plus demandeuse d'efficacité et tend à subir la réalité du quotidien plus qu'à la dominer.

## 15. POURQUOI UNE TELLE PENSÉE DOMINANTE SÉCURITAIRE ?

**L**a méthode C.R.S (Chirac, Raffarin, Sarkozy) instillée à partir de l'année 2002 mais initiée par le précédent ministre Gayssot du gouvernement Jospin et pleinement réalisée sous l'égide du ministre De Robien en est réduite depuis, et faute de véritables moyens, à une propagande gouvernementale démagogique, à des amalgames sécuritaires et statistiques de surface, à l'usage massif de la radarisation, comme à l'émergence plus ou moins décalée et débile d'une pensée dominante sécuritaire, répressive et intolérante.

**Tout motard et usager de la route lucide, sain d'esprit et courageux intellectuellement sait qu'au lieu d'un traitement raisonnable, complet, adulte, responsable et objectif de la complexité de la situation routière, cette position sécuritaire se caractérise par :**

- . Une pensée dominante fortement politisée, c'est-à-dire utilisée au gré des gains politiques à retirer par les gouvernants et le(s) parti(s) en place en étant délibérément axée sur la contrainte, la sanction et l'ordre sécuritaire.
- . Une pensée dominante à vocation liberticide et infantilissante prônant davantage la référence aux devoirs, au respect de la règle, à la moralisation des comportements et la chasse à la chauffardise, que le droit d'exister et d'exprimer ses différences en tant que citoyen-usager.
- . Une pensée dominante jouant sur l'influence médiatique de certaines associations, ainsi que sur les humeurs sondées de certaines catégories d'utilisateurs peu motivées sur le fond par la pratique routière et/ou peu enclines à une remise en cause de leurs acquis et/ou traumatisées, révoltées ou craintives par rapport aux dangers de la route imaginés et/ou subis dans leur chair et/ou au sein de leur entourage.
- . Une pensée dominante largement amplifiée et conditionnée par l'excès d'une propagande médiatique télévisuelle et radio délibérément servile, désinformant davantage les esprits par une courbure informationnelle, morale et intellectuelle de nature à rallier une opinion publique pratiquante mais peu compétente sur le sujet, prête à valider ce qui se rapproche le plus de son propre niveau moyen de pratique que ce qui s'en éloigne, même dans la qualité.
- . Une pensée dominante occidentaliste qui a tout faux, sous l'angle de l'histoire, en tournant délibérément le dos à la « hiérarchie compétentielle » fondée sur des différences évidentes entre utilisateurs (expérience opérationnelle, tempérament, impact des formations qualifiées, valorisation de la maîtrise...), en préférant le recours à l'égalité et à l'indifférenciation dans le traitement des bons, des moyens comme des mauvais utilisateurs favorisant ainsi un lissage collectif par le bas.
- . Une pensée dominante stigmatisant principalement l'utilisateur en regard de son comportement déviant rendant ainsi normales la sanction, la pénalisation et la culpabilisation comme en validant la nécessité de mettre en place une nouvelle économie de taxation de la pratique routière déviante.
- . Une pensée dominante faisant de l'utilisateur le parfait bouc-émissaire des incompétences du système, ainsi que la première cause de l'accidentalité routière en oubliant d'évoquer les formidables carences de l'Etat en matière de non ou de très faibles budgets pour le développement de programmes de post-formations, de réduction des taxations sur les équipements et les initiatives favorisant la sécurité active

et passive ou encore d'investissements massifs dans les infrastructures routières, les transports multimodaux ou encore l'aménagement routier sécurisé.

. Une pensée dominante aux couleurs de l'intolérance et de la moralisation plus encline à l'interdit, à la normalisation et la «docilisation» des comportements qu'à l'émancipation adulte, affirmée et cultivée des esprits.

. Une pensée dominante se nourrissant de l'impérieuse nécessité d'épargner des vies humaines sur les routes mais qui dans le même temps ne se soucie que très peu de la mortalité dans d'autres secteurs de la société bien plus concernés par la maladie, le décès et l'incurie de moyens dans des rapports allant de 1 à 10 voire de 1 à 100.

## 16. COMMENT LUTTER CONTRE LA PENSÉE SÉCURITAIRE DOMINANTE ?

**L**e matraquage médiatique et la répression routière contribuent à entretenir l'essence même de la pensée dominante en matière de sécurité routière. Cette pensée dominante devient à la fois le politiquement correct du moment et une véritable chape de plomb sur tout débat et proposition de changement. C'est comme ça et pas autrement !

De ce fait, beaucoup d'usagers vivent et comprennent au premier degré la plupart des messages sécuritaires en considérant que seul le rapport discipliné aux notions de règle, d'égalité et de devoir permet d'éviter l'accidentalité comme remède unique et salvateur pour tous. En occupant constamment le devant de la scène médiatique, la pensée dominante sécuritaire devient l'actualité, par conséquent l'information quotidienne dont se nourrit la population des usagers. En ne laissant la place à aucune contradiction, position contraire ni critique développée, la pensée dominante contribue à enfermer le jugement et les consciences dans une vision fortement orientée des choses. Elle permet notamment de justifier vis-à-vis de l'opinion publique toute opération sécuritaire à l'initiative de l'administration ou des forces de l'ordre, sans que personne ne bronche ou ne conteste.

La médication induite par la pensée dominante fonctionne comme un antidépresseur en rendant mou, peu actif et peu résistant le corps social face à la pression des événements exercée sur lui. Il est même possible de dire que moins le corps social manifeste de réactivité à la pression du système en tel domaine, plus celui-ci est anesthésié et sous le joug d'une pensée dominante ! Il est alors symptomatique de constater comment les gens en viennent à accepter les interventions institutionnelles de l'autorité, de l'interdiction et de la sanction comme la contrepartie normale du devoir et de la contrainte. Le citoyen-usager en oublie de considérer qu'existent par ailleurs des libertés, des droits, des réciprocités mais également des notions de légitimité, de différenciation et d'équité dans la vie citoyenne au sein de toute véritable démocratie.

Bien que malmenés par le système, les gens tendent à associer les messages sécuritaires à parole d'évangile, en l'occurrence celle des instances de l'Etat, en se pliant *derechef* aux attendus du discours officiel. De cette confusion culturelle associant faussement pouvoir et justesse du propos, puis justesse et pensée dominante reflétant, selon les institutions, la «vraie» réalité des choses, les gens en arrivent à s'approprier l'interdiction comme normale et souhaitable. Ils pratiquent alors l'auto-interdiction, en s'interdisant eux-mêmes de faire, de pratiquer ce qui est possible ou souhaitable et/ou ce qui déroge au discours moral, sans qu'il soit plus nécessaire de leur imposer quoi que ce soit de l'extérieur, sauf quelques piqûres de rappel de temps en temps. Dans le langage institutionnel l'auto-interdiction devient même «un sens aigu de la responsabilité» chez tous ceux appliquant à la lettre la pensée dominante.

S'il est vrai, qu'en général, la pensée dominante affecte davantage les individus relativement soumis, influençables, craintifs, psychorigides, peu formés, peu compétents, inhibés et/ou ayant l'esprit collaborant, il n'en demeure pas moins que la référence à la pensée dominante induit rapidement chez eux, au-delà de l'auto-interdiction, une tendance permanente à l'autocensure et à l'auto-culpabilisation génératrices d'insatisfactions et de frustrations dans le quotidien de leur existence. Sans s'en rendre vraiment compte, les individus infectés par la pensée dominante (idéologie ou croyance forte, mono référentiel culturel...) ont une tendance à développer des comportements animés de toute forme d'autorité, de directivité, d'agressivité, d'intolérance et d'interdiction dans leurs propres espaces privés, familiaux et professionnels. Appliquée à la dimension routière, il en ressort une approche punitive, sans

nuance et pleinement mobilisée sur le besoin d'exemplarité afin d'assagir, soumettre et « dociliser » les comportements. Dans un rapport de pot de terre contre le pot de fer ou de David contre Goliath, il existe toujours des possibilités de résister pour le citoyen-usager. Ainsi, afin d'éviter la persistance inféconde d'une pensée dominante sécuritaire d'un autre âge, il est nécessaire de rompre le cycle infernal de l'information en fermant sa TV ou son poste de radio, en évitant les émissions suspectes et/ou d'écouter et lire tout ce qui ressort d'une expression quelconque de cette pensée dominante.

Le mieux est sans doute de zapper systématiquement de telles émissions et encore mieux de changer de chaîne ou de fréquence radio à l'occasion précise et régulière des spots publicitaires. En agissant sur la manne financière des médias, c'est-à-dire sur leur raison d'être économique, il y a de fortes chances de mécontenter les annonceurs, par conséquent d'assagir et de « dociliser » à leur tour les responsables collaborateurs ou benêts de ces médias. Il est également nécessaire d'utiliser à fond le vote sanction en toute occasion démocratique. Il convient parallèlement d'injecter un contre-poison dans l'opinion publique sur la base de connaissances, d'informations et d'arguments pertinents de sens contraire. Il est alors recommandé d'ouvrir, à l'initiative des forces civiles les plus engagées et dynamiques, un véritable débat sur le fond du problème et non uniquement à participer à des émissions et débats télévisuels de quelques minutes, dont les résultats sont pipés d'avance auprès d'une opinion publique formatée et/ou non encore préparée. Il est également nécessaire de favoriser le développement de connaissances pratiques et utiles par tout moyen disponible, de permettre l'accès à la pratique d'expériences diverses et réussies ainsi que développer la qualification de compétences opérationnelles auprès du plus grand nombre d'utilisateurs de manière gratuite ou peu chère.

Dans une société ouverte et médiatisée au sens le plus large du terme, la meilleure méthode pour chasser efficacement l'intrusion de toute forme de raisonnement simpliste et pensée dominante figée, dogmatique et/ou inadaptée en provenance des institutions du système, c'est d'opposer clairement une contre-mesure d'égale opiniâtreté et importance. Sous l'angle personnel, il est préférable que le citoyen-usager ne délègue pas le contenu de son jugement aux médias et aux institutions du système mais exerce constamment par lui-même une auto-critique, un libre arbitre et une libre pensée. La meilleure réponse apportée à la pensée dominante sécuritaire est certainement d'agir soi-même dans l'efficacité de son pilotage et de sa conduite, en comptant uniquement sur soi-même et surtout, en n'attendant aucun miracle de la part de la masse des autres usagers moins bons et moins impliqués que soi.

Il s'agit là d'assujettir complètement sa pratique individuelle à l'élévation de sa propre maîtrise individuelle et conscience intime, et non de s'entêter à pratiquer comme autrui et/ou faire exactement comme on le demande en recherchant un hypothétique satisfecit moral. Tant que le besoin d'agir, de piloter et de conduire reste animé d'une forte attente et motivation personnelle, il faut entretenir ce besoin et surtout ne pas laisser s'éteindre la flamme par le souffle réducteur d'individus étrangers et/ou hostiles à son propre cas. C'est d'ailleurs l'une des conséquences perverses de toute pensée dominante que de réduire peu à peu la flamme de la passion individuelle et d'éteindre les comportements insoumis en réfutant, peu ou prou, la liberté à décider et le droit à se réaliser par soi-même.

## 17. QUELS SONT LES PRINCIPAUX EXCÈS DE LA MÉTHODE ACTUELLE ?

**E**n s'attachant à privilégier l'autorité, la normativité comme à considérer principalement le négatif des comportements, au lieu de valoriser la différenciation tolérante et le positif comportemental, la sécurité routière traditionnelle fait fausse route.

Elle se place délibérément à côté de la démarche d'exploitation et de qualification du gisement énorme de ressources humaines et comportementales utilisables dans la masse avisée des citoyens-usagers. En niant les potentialités d'évolution en chacun pour ne percevoir que la réalité sordide du risque virtuel et de l'accidentalité, pour n'agir que par la sanction et la peur du gendarme, pour ne privilégier que le flicage administratif et policier dans un cadre coercitif, la sécurité routière traditionnelle passe à côté d'un réel perfectionnement endogène des usagers pour ne favoriser qu'un fragile et instable comportement de surface au sein du collectif. D'un autre côté, si l'objectif de réduction de l'accidentalité inutile est naturellement viable et légitime, il n'en est pas de même des moyens utilisés et de l'état d'esprit animant la méthode sécuritaire. En ce domaine, la fin ne doit aucunement justifier les moyens. Ainsi, il est tout à fait irrespectueux pour le citoyen-usager de se voir constamment contraint à subir une méthode fondée sur la suspicion passive, la culpabilisation des comportements, la répression



sécuritaire et une médiatisation excessive portant sur l'apparence des résultats obtenus, les statistiques et le formatage des esprits par le biais de l'émotionnel, des témoignages de victimes et de discours politiquement corrects.

**En matière de sécurité routière, si la finalité est bonne, la méthode utilisée ne l'est pas pour de nombreuses raisons :**

- . Usage abusif de statistiques officielles partielles et orientées ;
- . Usage abusif de techniques récurrentes de communication politique ;
- . Usage abusif d'émissions orientées dans les grands médias TV et radio ;
- . Usage abusif de l'émotionnel et du témoignage des victimes ;
- . Recours abusif à l'idéologie sécuritaire ;
- . Recours abusif à la répression sécuritaire ;
- . Recours abusifs d'émissions TV aux contenus «trash» ;
- . Recours abusif aux mesures à portée liberticide ;
- . Outrage constant à citoyen par la radarisation coercitive et les opérations coups de poing ;
- . Flicage administratif et policier omniprésent à la discrétion des agents de la force de l'ordre ;
- . Epsilon formation qualifiante et de la valorisation des comportements vraiment compétents ;
- . Epsilon incitation fiscale et financière à la sécurité ;
- . Epsilon différenciation entre usagers compétents et non compétents ;
- . Schémas infantilisans de communication et de prise en compte du citoyen-usager ;
- . Faiblesse chronique des moyens budgétaires en matière d'équipements routiers sécuritaires ;
- . Amendes et pression fiscale surdimensionnées sur le dos des usagers ;

**L'exagération du trait sécuritaire est d'ailleurs très souvent le signe visible derrière lequel se cache une option coercitive, des intérêts masqués et/ou une stratégie politique de reprise en main se caractérisant par :**

- . Le grossissement dominant du problème de la sécurité ;
- . La valorisation de l'instrumentation policière ;
- . La valorisation des mesures législatives ;
- . La valorisation des méthodes utilisées ;
- . Une référence sans modération aux résultats obtenus ;
- . La propagande et le bourrage de crâne médiatique ;
- . L'exemplarité des bons comportements «suiveurs» ;
- . L'implication de leaders d'opinion «collaborants» ;
- . La culpabilisation des comportements déviants ;
- . L'exemplarité judiciaire des sanctions négatives ;
- . L'investissement et le développement de nouveaux instruments de contrôle ;
- . L'implication forcée des personnels de l'administration ;
- . La collaboration et l'appui d'une partie représentative de citoyens «pro-sécurité» ;

## **18. QUELLES SONT LES PRINCIPALES CONSÉQUENCES PRÉVISIBLES ?**

**L**orsque l'autorité s'impose en force de manière jugée injuste, anormale et/ou excessive face à tout adulte, adolescent et enfant sain d'esprit, la réaction naturelle n'est pas de plier l'échine mais de voir comment contourner cette autorité ou s'opposer à cette autorité.

Il n'y a que l'individu réalisant sa peine, pris en flagrant délit, défendant un avantage précis, soumis dans l'ordre hiérarchique, craintif, peu affirmé ou formaté par les usages qui courbe automatiquement l'échine devant l'autorité. Il est vrai que cela touche déjà beaucoup de monde. Aussi en choisissant délibérément une option autoritaire massive et/ou ciblée (intolérance, sanction, culpabilisation, morale, interdiction, bridage...) dans la méthode sécuritaire actuelle, il est à craindre consécutivement une accélération négative d'un ensemble de phénomènes collatéraux, comportementaux, sociaux et économiques découlant, directement ou indirectement, de ce type d'orientation sociétale.

**Parmi les conséquences probables ressortant de la coercition routière à grande échelle, il est à noter pêle-mêle un certain nombre de réactions dont certaines encore diffuses n'apparaissent généralement que bien plus tard :**

- . Insatisfaction chronique vis-à-vis des institutions du système et du politique ;
- . Retour en force des comportements faux-culs, policés, légalistes dans la basse vitesse ;
- . Propension généralisée à l'acte manqué ;
- . Augmentation des incivilités routières ;
- . Baisse progressive du niveau de maîtrise globale chez l'ensemble des usagers de la route ;
- . Baisse de l'initiative en situation routière comme dans les domaines à risque ;
- . Augmentation de l'entropie routière par fragilité et irascibilité des comportements ;
- . Intolérance et perte de patience vis-à-vis des autres usagers ;
- . Baisse du savoir-vivre routier ;
- . Augmentation de la fracture technologique entre usagers de la route ;

**mais aussi :**

- . Discrimination latente envers les usagers et les ménages financièrement peu aisés ;
- . Avantage socioéconomique aux ménages aisés par l'acquisition de véhicules mieux équipés et plus grands, confortables et sécuritaires ;
- . Engorgements routiers plus nombreux et plus longs ;
- . Plus mauvaise régulation des flux : bouchons, files d'attente, saturation zonale... ;
- . Augmentation de la pollution zonale par concentration des véhicules au km<sup>2</sup>/minute ;
- . Perte d'un gain du temps de loisirs dans les files d'attente ;
- . Augmentation des durées de déplacement pour les salariés ;
- . Baisse de rendement productif pour les professionnels de la route par l'augmentation des temps de trajet ;
- . Risque de déstabilisation familiale, sociale et économique pour les usagers professionnels déviants (et les autres) ;
- . Baisse du volume national de kilométrage/an ;

**mais encore :**

- . Augmentation compensatrice des prélèvements fiscaux et parafiscaux ;
- . Répercussion déflationniste sur la croissance de «l'économie routière» ;
- . Marasme commercial dans certaines activités de la filière moto/automobile/transports ;
- . Fermeture d'établissements avec licenciements, baisse d'activité affectant l'emploi ;
- . Augmentation de la circulation des véhicules basses vitesses polluants (camions) ;
- . Augmentation constante des prix à la pompe au détriment des ménages à faibles revenus ;
- . Dépendance à la technologie et aux aides à la décision embarquées ;
- . Abaissement de la capacité à solutionner par soi-même les situations d'imprévue ;
- . Augmentation sociopathologique des cas de stress, maladies psychosomatiques ;
- . Fragilisation financière des ménages (crédit sur véhicules onéreux, amendes...) ;

**également :**

- . «Décrédibilisation» des instances judiciaires auprès de l'opinion publique ;
- . Augmentation quantitative du nombre de procédures judiciaires ;
- . Déplacement insidieux vers d'autres formes de délinquances ;
- . Contribution au rejet profond du système en place ;
- . Etalonnage du politique sur sa capacité à reformer ou non la pratique routière ;
- . Dégradation de l'image publique des forces de l'ordre ;
- . Accentuation de la non culture du risque avec fragilisation des individus face aux menaces.
- . Contribution involontaire à la paupérisation des ménages et/ou à leur éclatement suite à problèmes financiers et/ou judiciaires ;
- . Appauvrissement des classes moyennes ;
- . Encerclement du citoyen par les procédures administratives ;
- . Etc.

## 19. LE BOUSCULEMENT SÉCURITAIRE PRODUIT-IL UN RÉVEIL DE LA MISÈRE HUMAINE ?

**D**ans la petite mais très intense séquence d'existence vécue au travers de la pratique routière par tout un chacun, le fait de bousculer un ordre intime établi depuis de nombreuses années tend à produire des dérèglements évidents que la normalisation des comportements, la sensibilisation émotionnelle et les messages cognitifs à répétition ne suffisent pas à éteindre ni à compenser.

En bousculant et en maltraitant un fragment d'existence chez de nombreux citoyens-usagers par le fait médiatique, policier, administratif, financier et/ou judiciaire, la politique sécuritaire tend à remuer et agiter de nombreux troubles stagnants dans les profondeurs du psychisme humain. En voulant «dociliser», formater, standardiser en surface le comportement des citoyens-usagers, la politique sécuritaire contribue, *a contrario*, à faire remonter relativement rapidement au niveau du quotidien de la masse des usagers de la route toute la misère humaine, les complexes, les raisonnements spécieux et les frustrations contenues ou enfouies chez un grand nombre d'individus.

Il semble même que cet important brassage médiatique, politique et policier soit devenu l'un des meilleurs moyens que l'on ait inventés à l'échelle de toute une collectivité pour remuer le tréfonds de la misère comportementale des usagers les plus faibles, immatures et/ou inaboutis psychiquement. C'est aussi le meilleur moyen de faire remonter à la surface toute la merde intellectuelle et les flatulences nauséabondes de l'esprit de tous les beaufs politiquement corrects, bigots et bigotes de la nation. Malgré la logique et la nécessité apparente de l'intention sécuritaire, l'excès et le décalage d'offre face aux attentes et à la demande citoyenne conduit à une réalité qui fait, que la méthode soit maintenue en l'état ou que la pression baisse momentanément, le mal est fait pour plusieurs années. En cela, la sécurité routière traditionnelle joue un rôle de «voltigeur» dans la radicalisation de la méthode sécuritaire en favorisant par ses multiples interventions une forme de résignation du corps social à opter, sous la contrainte, pour des conduites non naturelles et stéréotypées.

Exemple parfait de dictature soft des esprits, cette rétrodynamique sociétale conduit directement à une forme d'aseptisation des comportements individuels et collectifs, voire à une forme de soumission et de fragilisation de ceux-ci face au risque, au danger, à l'erreur, à l'imprévu. Si le bon usage de la prévention (sans overdose médiatique) permet de réduire à la source chez les usagers débutants, novices ou peu compétents, un certain nombre de comportements nuisibles et parasites pour la collectivité, il en est tout autrement avec la répression dirigée contre l'usager lambda. Contrairement à l'information «douce» de la bonne prévention qui nourrit et ouvre l'esprit, l'information «dure» de la répression (culpabilisation, moralisme, forte sollicitation, forçage mental...) produit une rétraction psychologique comme l'acide agit sur une membrane sensible. En imposant une démarche de nature répressive contre le gré des usagers on durcit, rétracte, déforme et/ou abîme la surface psychologique en contact direct et régulier avec ce type d'information et/ou de raisonnement.

L'erreur la plus inqualifiable est certainement celle de la posture «pédagogique» de certains représentants mandatés de la sécurité routière agissant dans les écoles et/ou auprès des jeunes dont l'intervention directive et autoritaire tend à pétrir, altérer et/ou dénaturer la conscience juvénile, au lieu de lui permettre de s'épanouir librement et de manière motivée. Contrairement aux attendus, les jeunes comme les citoyens-usagers soumis à une telle approche sécuritaire jugée excessive tendent à devenir ensuite plus fragiles, plus inconstants et plus vulnérables, face à l'hostilité, la dureté et à la complexité de la vie. Ils demandent alors inconsciemment encore plus d'offre sécuritaire dans une fuite en avant particulièrement vicieuse rendant les individus toujours plus dépendants du système et de la collectivité. À l'inverse, les individus disposant de tempérament tentent au contraire de contourner l'autorité et l'interdit comme une réponse instinctive et naturelle à ce qui est perçu par eux comme une tentative de viol psychologique, ou pour le moins d'outrage à citoyen.

En tout état de cause, la méthode sécuritaire actuelle contribue à agir aux dépens d'une large partie de la population en la faisant plus régresser qu'évoluer, plus se déqualifier que se qualifier, plus s'infantiliser que devenir adulte. La plus grande perversion de cette méthode est qu'elle justifie ensuite des réponses infantilisantes en provenance du système.

## 20. L'ESPRIT DE DÉFENSE SÉCURITAIRE FAVORISE-T-IL VRAIEMENT L'INTÉRÊT GÉNÉRAL ?

**M**ême si l'usager développe des compétences utiles et objectives en certains facteurs-clés sous l'égide des actions menées par la sécurité routière, il ne développe pas pour autant une plus grande maîtrise et sécurité par l'atrophie et l'incapacité d'usage d'autres facteurs-clés.

Tant que n'existe pas une harmonie qualitative dans l'ensemble des facteurs-clés nécessaires à la maîtrise globale, c'est obligatoirement la phénoménologie du maillon le plus faible qui s'impose face à l'imprévu. Aussi bien au-delà de la valorisation systématique des résultats apparents obtenus par la politique sécuritaire, il convient de s'intéresser également à la partie immergée de l'iceberg, aux conséquences indirectes, aux effets collatéraux et surtout à la finalité de l'action sécuritaire menée. Il est clair que la somme des contraintes imposées par le durcissement constant du code de la route, comme en d'autres domaines de société, réduit directement l'espace libertaire des citoyens-usagers. Toute réduction forcée de l'espace libertaire imaginé, vécu et/ou assimilé produit au mieux un effet psychophysiologique ou psychosomatique et au pire, une pathologie, un traumatisme de nature à inhiber, réduire, modifier l'intensité, la puissance et/ou la surface de déploiement des capacités existantes et/ou potentiellement disponibles chez l'individu.

La réduction forcée de l'espace libertaire réduit par conséquent symétriquement les moyens de l'action (décision, envie, réflexion créative, exercice naturel des capacités physiques, intellectuelles, techniques...) au cœur des activités, des fonctions et/ou des besoins humains. Il se produit parallèlement un déplacement de tension dans l'énergie vitale ailleurs, rendant ainsi plus intense l'activité d'autres fonctions et/ou d'autres besoins humains, dont l'éveil ou la nouvelle dominance ne compense pas forcément la perte subie et/ou ne produit pas nécessairement l'harmonie d'avant. En d'autres termes, l'aspect privatif de certaines attentes, fonctions et besoins n'est pas automatiquement compensé de manière identique, viable et équilibrée. Aussi lorsque l'esprit de défense sécuritaire domine sur l'esprit d'offensivité en matière de pratique routière (comme ailleurs), la plus grande certitude qui se dégage en psychosociologie est celle d'un repliement opposé sur des valeurs de non-action à risque, de prudence, de confort et de schémas habituels rassurants.

### La réaction dans l'ensemble de la collectivité se manifeste généralement par :

- . Une demande accrue d'assistantat ;
- . Un faible taux de passage à l'acte ;
- . Un faible degré de résistance devant l'importance de l'adversité ;
- . Le refus viscéral de la prise de risque ;
- . Des attitudes conservatrices, conformistes et habituelles fortes ;
- . Une rigidité morale et une intolérance vis-à-vis de ce qui dérange ;
- . Une tendance à la gestion étriquée de l'existant plus qu'au développement ambitieux ;
- . Une perte d'esprit d'entreprise et d'initiative ;
- . Un suivisme massif derrière des leaderships bien marqués ;
- . La recherche de postes fonctionnarisés et/ou protégés ;
- . Des revendications constantes de confort, de sécurité financière ou autre ;
- . Une facilité à se plaindre et à critiquer ;
- . Une moindre mobilisation citoyenne et un désengagement actif vis-à-vis de la politique ;
- . Une amplification psychologique surdimensionnée des phénomènes inhabituels de la vie ;
- . La demande récurrente d'une baisse du travail et de l'effort ;
- . Une agressivité latente auprès de cibles jugées faibles ou dépendantes ;
- . Un besoin de valorisation de son existant ou de son milieu ;
- . Etc.

L'esprit de défense sécuritaire appliquée à une masse hétérogène d'individus (ce qui n'est pas exact pour un groupe homogène) contribue indirectement et de manière souterraine à altérer et à saper le fragile système de valeurs citoyennes.

**Ainsi face au gain mathématique apparent observé en terme de réduction officielle de l'accidentalité sur les routes, se décompte un passif et une dette sociétale et économique x fois**

**plus importante à partir de constats évidents qui doivent forcément se payer un jour, autrement ou plus tard :**

- . Perte de motivation à investir dans la formation et la post-formation ;
- . Réduction des investissements chez les professionnels ;
- . Réduction ou stagnation de l'offre marchande, sauf à proposer des produits peu chers ;
- . Réduction d'un nombre d'agents économiques dans l'ensemble de la filière;
- . Baisse de chiffre d'affaire dans certaines activités de la filière ;
- . Augmentation des prélèvements jouant sur la baisse du pouvoir d'achat ;
- . Baisse de la consommation moto et automobile ;
- . Réduction des rentrées fiscales sectorielles, CSG, TVA, TIPP, sauf augmentation entre temps ;
- . Renchérissement du coût des prestations, équipements et accessoires ;
- . Perte de marché, pénétration de la concurrence étrangère à bas prix ;
- . Recours à l'économie souterraine et au système «D» ;
- . Augmentation des fraudes administratives en tous genres ;
- . Etc.

## **21. DOIT-ON CRAINDRE D'ÉVENTUELS RETOURS DE BÂTON ?**

**T**rop de sécurité routière omniprésente et coercitive tue la confiance dans la sécurité routière. Trop de discours sécuritaire tue le discours sécuritaire.

Rien n'est anodin et secondaire dans les effets engendrés par le relatif durcissement des mesures de sécurité routière prises dans de nombreux pays occidentaux. La symétrie des mesures coercitives prises au niveau international ne garantit ni leur efficacité ni leur justesse. L'objectivité de l'impact réel des mesures engagées, même sous l'égide de l'OMS, n'a ici que peu d'importance dans l'absolu face à la perception hostile, contraire et subjective que peut ressentir le citoyen-usager de base. Pour nombre d'observateurs, il semble même qu'un grand nombre de gouvernements par le biais du durcissement sécuritaire aient dépassé la ligne blanche du tolérable en pratiquant ainsi de manière abusive, anti-démocratique et autoritaire.

Aussi lorsque le citoyen se sent violenté en profondeur, même en douceur par l'usage de techniques de communication politique, il n'oublie jamais sur le fond des choses. L'homme politique, le technocrate et le fonctionnaire de terrain ne sont alors nullement protégés derrière le bouclier momentané de leurs fonctions et de leurs pouvoirs, en devenant même potentiellement très fragiles face à l'adversité et le retournement de situation. En démocratie, lorsque la grande masse silencieuse et mécontente des citoyens-usagers commence à frémir dans le même sens, nul gouvernement, nul président de la République, nul système, nul parti politique ne peut s'opposer durablement sans risquer la certitude de l'explosion, de l'implosion ou de la mise sur orbite.

**Il y a donc une grande probabilité pour que la politique sécuritaire coercitive conduite à une répétition de l'histoire en boucle, faisant que les mêmes causes produisent toujours les mêmes effets :**

- . Vote sanction lors des élections ;
- . Elimination des hommes politiques au pouvoir et des élus complaisants dès que possible ;
- . Mise aux oubliettes ou dans la poubelle de l'histoire des gouvernants responsables ;
- . Rejet des règles qui auparavant faisaient force de loi ;
- . Reprise rapide des anciennes habitudes dès que le dispositif disparaît ;
- . Oubli collectif rapide des messages institutionnels antérieurs ;
- . Critique ouverte de l'ancienne méthode et de son offre sécuritaire
- . Profil bas des collaborateurs et nouvelles affectations pour les agents des forces de l'ordre trop zélés ;
- . Etc.

Même la présence de médias inféodés au système, d'associations activistes et de minorités d'influence s'agitant sur le devant de la société civile ne change rien au problème, car au final celles-ci ne

représentent en réalité que très peu de chose sinon le nombre très réduit de leurs adhérents et personnels. L'aiguillon sécuritaire représenté par l'institution de la sécurité routière traditionnelle ne déroge pas à cette règle en étant déjà programmé pour éclater et/ou disparaître à terme. C'est une question de temps, même si tous les combats d'arrière-garde se réaliseront sur le devant de la scène médiatique afin de tenter d'influencer l'opinion publique !

## 22. QUELS SONT LES PRINCIPAUX TERMES GALVAUDÉS DU DISCOURS SÉCURITAIRE ?

**L**a pensée dominante en matière de sécurité routière s'appuie quasi exclusivement sur l'usage immodéré d'un discours de communication politique utilisant des notions et des terminologies à double sens.

Afin de mieux manœuvrer la masse citoyenne à partir d'idéaux, de valeurs, de notions morale et/ou patriotiques, certains politiques et représentants du système n'hésitent pas à galvauder délibérément le sens initial des termes et des mots utilisés en ayant une arrière-pensée manipulatrice dans leur usage et référence. En fait, il semble bien que les barbares modernes ne soient pas uniquement les délinquants et les chauffards, mais aussi certain(e)s bien-pensant(e)s, bon chic bon genre, aux commandes de postes clés de la société qui cachent derrière un statut social élevé, une culture diplômée et une techno-évolution de façade, une mentalité profonde relativement arriérée ou pire encore, éteinte ou desséchée par l'épreuve du temps.

Exemples de notions utilisées dans le cadre de la sécurité routière traditionnelle par les barbares modernes, les représentants du système, les journalistes irresponsables, dont le signifiant est soit étiré, perverti et/ou inversé (double sens) par rapport au sens premier et/ou compris habituellement :

Termes utilisés	Double sens de la part du système
. Citoyenneté	pour rappeler le rôle suiveur du citoyen et l'autorité du système ;
. Croisade	pour justifier une mobilisation excessive de moyens répressifs ;
. Délinquance	pour mettre dans le même sac tous ceux qui ne respectent pas la loi ;
. Devoir	pour éviter de parler de droits et de libertés fondamentales ;
. Egalité	pour éviter de parler d'équité et de différenciation ;
. Exemplarité	pour obliger à se comporter selon un standard politiquement correct ;
. Incivilité	pour définir tout ce qui déroge et ne correspond pas à l'ordre établi ;
. Insécurité	pour éviter de s'engager et d'investir dans les vrais problèmes ;
. Irresponsabilité	pour culpabiliser le moindre non respect au code de la route ;
. Mise en danger de la vie d'autrui	pour limiter la défense et charger l'usager déviant au maximum ;
. Mortalité routière	pour éviter de parler des autres carences mortelles dans la société ;
. Répression	pour mettre en valeur l'autorité des forces de l'ordre ;
. Respect de la règle	pour justifier l'incapacité à sortir d'un modèle de société en déclin ;
. Responsabilité	pour justifier un comportement de bon élève bien sage, docile et soumis ;
. Risque	pour apeurer les jeunes et culpabiliser les autres usagers ;
. Sécurité	pour fédérer politiquement les citoyens-usagers les moins affirmés ;
. Statistiques	pour impressionner par la pseudo logique des chiffres ;
. Tolérance zéro	pour dissuader et fermer le débat ;
. Victime	pour maintenir un état psychique collectif de crainte et/ou de peur ;
. Violence routière	pour évacuer de l'actualité toutes les autres formes de violence ;
. Vitesse (dangerosité)	pour éviter de parler des vrais sources et causes de l'accidentalité ;
. Etc.	

En ce domaine, les centaines de définitions du Petit Abécédaire de la Motologie et du Grand Abécédaire Sociétal contribuent à remettre les points sur les *i* et les barres sur les *t*.

## 23. QUELLES SONT LES 6 OPTIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ?

**F**ace à la dangerosité évidente de la vitesse mal maîtrisée et/ou d'une pratique inadéquate par rapport aux configurations routières rencontrées et, tenant compte de règles équitables pouvant être applicables au collectif des usagers, tout Etat dispose de plusieurs options dans sa capacité à autoriser ou non les 8 vitesses motologiques de base :

- . Vitesse technologique
- . Vitesse permise
- . Vitesse conseillée
- . Vitesse intuitive maîtrisée
- . Vitesse normée ou autorisée
- . Vitesse inhibée
- . Vitesse compteur
- . Vitesse intuitive non maîtrisée

Il existe ainsi 6 grandes options de tolérance et d'intolérance en matière de vitesse possible sur route ouverte et autoroute (hors circulation en ville, laquelle doit être obligatoirement régulée et limitée) :

- . Interdiction
- . Limitation
- . Régulation
- . Modulation
- . Tolérance
- . Intuitivité maîtrisée

### Interdiction

Elle recouvre la restriction de circuler, le couvre-feu, l'interdiction d'utiliser certains types d'engins, le filtrage et la sélection drastique des usagers prétendants. Cette solution est la plus mauvaise parmi les mauvaises. Les usagers privés du droit élémentaire au déplacement dans un cadre de privation de leurs libertés de mouvement et d'action perdent obligatoirement leurs compétences, atrophient leurs réflexes et deviennent rebelles, délinquants ou soumis, en devenant eux-mêmes porteurs d'un risque qu'ils reprochent habituellement aux autres. La contre-mesure consiste à déplacer ses motivations sur d'autres activités et ses frustrations ailleurs et autrement, en devenant ainsi rancunier et haineux face au système en place.

### Limitation

Elle s'exprime concrètement par la limitation drastique de la vitesse possible en étant imposée à la source même de l'engin par bridage mécanique ou électronique du moteur, ou encore par une signalisation impérative et/ou des dispositifs de ralentissement forcé. Cette solution est considérée comme mauvaise parmi les mauvaises. Elle asservit le libre-arbitre, la décision et le comportement de l'utilisateur à la primauté de la technologie en niant et occultant sa capacité de discernement. Ce contrôle liberticide des comportements limite directement l'expression qualitative du potentiel des individus, les rendant ainsi dépendants, suiveurs et handicapés dans leurs performances et motivations. La contre-mesure consiste à transgresser la loi en devenant ainsi délinquant par destination.

### Régulation

Il s'agit là d'une légère évolution dans la limitation de la vitesse possible par le biais d'un asservissement technique ou technologique en rendant celle-ci variable, normalisée et imposée à tous de manière indifférenciée et hiérarchisée en fonction de 3,4 ou x situations routières de base (50 km/h en ville, 90 km/h sur route, 130 km/h sur autoroute, 70, 80 ou 110 km/h la nuit et/ou selon la météo, etc.). En dehors de ces plages officielles, aucune tolérance dans l'ajustement individuel n'est autorisée, sauf en transgressant la loi. Le citoyen-usager est ici considéré comme relativement infantile dans sa pratique et placé sous l'égide dominante de la normalisation, de l'égalité et de l'indifférenciation collective. Il se voit obligé de subir constamment un forçage comportemental et doit se plier devant les injonctions de la loi, de l'autorité et du devoir. L'esprit de soumission et de dépendance se masque sous les apparences d'un faux esprit de responsabilité. Que la vitesse soit limitée par un régulateur de vitesse automatique, par une aide à la décision, par des capteurs extérieurs, par une boîte noire, par une signalisation radarisée, par des ralentisseurs et/ou par la présence des forces de l'ordre..., cette solution est la moins mauvaise parmi les mauvaises, dès lors qu'elle autorise la diversité des moyens de

transports et une liberté conditionnelle dans la pratique routière. Elle contribue à favoriser tout ce que l'on connaît de bon et de moins bon en matière de pratique routière collective. La contre-mesure consiste à utiliser des dispositifs désaliénants.

### **Modulation**

Le principe de modularité de la vitesse applicable sur route ouverte et autoroute est directement fonction du vecteur d'influence le moins favorable ou le plus faible découlant de l'environnement routier, de la fiabilité technique de l'engin et/ou du comportement de l'usager. La modulation résulte d'une interface permanente entre l'usager et son engin avec ou sans référence aux apports de la «route intelligente». Il s'agit en fait d'appliquer une vitesse permise permettant une régulation flexible et circonstanciée de la vitesse associant à la fois le discernement de l'usager dans sa pratique et ses obligations en regard de la collectivité des autres usagers. Cette option est la moins bonne parmi les bonnes, même si elle représente déjà une solution participative beaucoup plus motivante et un plus grand esprit de responsabilité pour l'usager. Elle est recommandée comme une première étape pour les usagers disposant d'un niveau médian de maîtrise globale.

### **Tolérance**

L'application concrète de la vitesse tolérante s'effectue obligatoirement de manière différenciée selon le cas précis de chaque usager de la route, sous réserve pour celui-ci de satisfaire à certaines obligations : post-formation, bon état technique du véhicule, bon niveau de maîtrise globale..., le tout dans l'exercice nécessaire du codex de la maîtrise routière. Il s'agit là de la mise en œuvre de la vitesse conseillée en fonction de la compétence, des moyens et des ressources de chaque usager. Cette option apparaît être une bonne solution par les bonnes. Elle favorise davantage la légitimité, le droit et la différenciation dans la pratique routière en remplaçant avantageusement la prédominance du devoir, de l'égalité collective forcée et de l'indifférenciation prônée dans la vitesse autorisée. Elle est recommandée pour tous les usagers disposant d'un niveau allant de correct à assuré dans la maîtrise globale.

### **Intuitivité maîtrisée**

La vitesse résultant de l'intuitivité est fondamentalement différenciée et laissée entièrement au discernement de l'usager avisé, lequel doit disposer obligatoirement d'un niveau de maîtrise globale au minimum correct ou assermenté (si cela correspond à la moyenne des autres usagers) ou si ce n'est pas le cas, d'un niveau assuré. C'est la raison pour laquelle la vitesse intuitive est forcément maîtrisée, faisant que le prototype du pratiquant idéal reste le pilote moto, ou encore le conducteur avisé, et mieux encore le pilote de type rallye. A ce niveau de pilotage, l'usager se comporte comme un professionnel de la pratique routière mobilisant le meilleur de sa vigilance, de ses capacités et de ses compétences sous forme d'«intuitivité» permanente. Il peut ou non utiliser l'aide au pilotage ou à la conduite : «route intelligente», ordinateur de bord, capteurs inclus dans les infrastructures, signalétique annonçant en temps réel l'état de la route, les conditions de circulation, la météo, etc. Cette option est de loin la meilleure parmi les bonnes. Elle traduit le caractère le plus avancé du Codex de la maîtrise routière.

### **En résumé, il existe 6 options sociétales de la vitesse.**

En imposant à toute la collectivité des usagers le seul horizon possible de l'option 2 (vitesse limitée) ou de l'option 3 (vitesse régulée), la sécurité routière traditionnelle et le système qui la supporte prouvent qu'ils stagnent à un niveau sociétal relativement peu évolué en favorisant seulement l'usage d'une vitesse normalisée. Si l'état d'avancée d'une société moderne et de ses citoyens se détermine par rapport à son état de solution adoptée en matière de pratique routière, alors de très nombreux pays occidentaux ont tout juste la moyenne du supportable (3 sur 6).

Il existe par conséquent une marge importante de progression dans l'étape supérieure que représente le Codex de la maîtrise routière (options 4, 5 et 6).

#### **1. Interdiction**

- ➔ Solution la plus mauvaise parmi les mauvaises
- ➔ vitesse interdite

#### **2. Limitation**

- ➔ Solution mauvaise parmi d'autres mauvaises
- ➔ vitesse bridée



### 3. Régulation

- Solution la moins mauvaise parmi les mauvaises
- vitesse normalisée

### 4. Modulation

- Solution la moins bonne parmi les bonnes
- vitesse permise

### 5. Tolérance

- Solution bonne parmi d'autres bonnes
- vitesse conseillée

### 6. Intuitivité

- Solution la meilleure parmi les bonnes
- vitesse intuitive

## 24. PEUT-ON ESPÉRER DE MEILLEURS RÉSULTATS QUE CEUX OBTENUS ?

**D**ans une société moderne, la sécurité routière traditionnelle fondée sur la normalisation indifférenciée des comportements (culpabilisation, réglementation excessive, répression, incantation des devoirs, obligation de suivre la lettre de la règle...) fait fondamentalement fausse route.

Malgré l'éternel auto-contentement des politiciens au pouvoir, des ministres au gouvernement et des responsables des multiples organismes chargés du contrôle et de la supervision de la pratique routière ; malgré l'éloquence médiatique déviante des grands médias nationaux ; malgré un plombage de l'opinion publique sur ce sujet par manque de véritable débat citoyen, il est temps de changer de ligne de conduite afin d'entrer dans une ère d'évolution des pratiques par la qualité, la motivation, le respect et la compétence. Combien de morts inutiles auraient pu être évitées depuis plusieurs décennies si l'axe de la normalisation répressive avait été remplacé positivement par un axe motivant et valorisant de post-formation, une véritable politique d'amélioration et d'entretien des infrastructures routières et par la mise en place d'un Codex de la maîtrise routière ?

Certes, si des résultats existent et existeront toujours de manière ponctuelle en soumettant de manière coercitive l'usager à la pression de la norme, des résultats encore plus conséquents et pérennes sont atteignables en misant sur un véritable esprit de responsabilité basé sur le développement de la maîtrise globale, la compétence technique, l'autodiscipline et l'affirmation de soi. Face à une plaie ouverte ou à une maladie, il existe une grande différence entre la chirurgie de masse effectuée à l'essentiel, à la hussarde et/ou de type «à la guerre comme à la guerre», avec un acte chirurgical ciblé, soigné et personnalisé aussi bien en terme de guérison que d'évitement de traumatismes subséquents.

Combien de ministres, fonctionnaires et agents de la force publique accepteraient une intervention médicale relativement douloureuse, brute et radicale dans l'intégrité physique de leur propre corps, comme cela est pratiqué quotidiennement via la répression dans l'intégrité psychique de nombreux usagers ? L'approche chirurgicale de masse utilisée dans la résolution de la problématique sécuritaire est digne de la guerre 14-18 et indigne d'une société cultivée. Il en ressort que la méthode relativement brutale et coercitive utilisée par la sécurité routière traditionnelle ne peut pas être véritablement porteuse d'efficacité, tant qu'elle ne perçoit la problématique routière que par le petit bout de la lorgnette (vitesse autorisée, devoirs et égalité indifférenciée pour tous...), tout en usant et abusant de procédés violentant l'intégrité psychique du citoyen-usager.

Ce type d'approche sociétale d'un autre âge est fortement critiquable puisqu'en se contentant, par l'abus de la force publique, d'atteindre x vies sauvées annuellement, il masque en réalité une perte bien plus importante de potentiels de vies protégées, peut-être de 2, 3 ou 4 fois supérieure par rapport aux meilleurs chiffres annuels et statistiques officielles. Le résultat actuel est certainement de 1/X, c'est-à-dire de l'ordre de 25% à 30% du potentiel idéal réalisable via l'application des principes du Codex de la maîtrise routière.

Il est toujours possible de dire que cela est bien dans l'absolu, sauf que le prix à payer est anormalement haut en matière d'étalonnage par rapport aux moyens répressifs utilisés, comme à l'importance des pratiques liberticides imposées aux citoyens-usagers, non chiffrables dans leurs effets induits. C'est le bilan objectif de l'histoire et de la gestion contemporaine qui permettra de stigmatiser plus tard les erreurs politiques, technocratiques et administratives magistrales commises et perpétuées au nom d'un dogmatisme politique et moral associé à une démagogie violentant délibérément l'expression démocratique attendue d'une société évoluée.

## 25. EXISTE-T-IL UNE TENTATIVE DE FORMATAGE DES ESPRITS ?

**L**a sécurité routière traditionnelle contribue à façonner directement un standard, voire un stéréotype de comportement routier associé à une mentalité uniforme et docilisée chez le citoyen-usager.

Moins l'utilisateur est adulte, informé et affirmé dans son caractère, plus il est susceptible d'être influencé, formaté, voire conditionné par son groupe d'appartenance et/ou par le système. S'il est souhaitable que le comportement technique soit constamment amélioré chez l'utilisateur, interagir sur sa mentalité (ensemble des habitudes intellectuelles, des croyances, des manières d'agir et de penser) est un enjeu beaucoup plus sensible. En voulant créer une empreinte cognitive permanente, sorte d'arc réflexe psychique face à la plupart des situations routières rencontrées, la sécurité routière traditionnelle contribue à façonner clairement l'esprit des usagers peu affirmés, peu éduqués, médiocres intellectuellement et/ou soumis psychologiquement.

En fait, au-delà du rôle d'information et de sensibilisation à la problématique routière, l'institution intervient dans une tentative de formatage du raisonnement de l'utilisateur par l'inclusion dominante de référentiels culturels, logiques et émotionnels de nature à orienter sa perception cognitive des situations, puis sa chaîne de décision, puis son implication réflexe et physique dans le passage à l'acte. Cette tentative ou tentation de formatage est naturellement non écrite, non dite, non avouée voire même ardemment contestée. Il n'en demeure pas moins que le spectre d'un formatage collectif des esprits s'impose par l'évidence d'une directivité de la méthode comme par l'aspect récurrent et coercitif des procédés utilisés.

**L'intérêt de réussir un formatage collectif parmi les usagers de la route est évident pour plusieurs raisons :**

- . Obéissance passive et docilité des comportements ;
- . Suivisme correct et permanent des règles imposées ;
- . Réduction des déviances comportementales et des couples à risque ;
- . Directivité politique et institutionnelle sur le collectif et l'initiative individuelle ;
- . Ascendant de la puissance publique sur le contrôle des masses.

En orientant précisément le mode de pensée et la conduite comportementale de l'utilisateur au cœur même de son espace d'action (le véhicule, l'engin), la sécurité routière traditionnelle agit comme en son temps l'église ou l'idéologie politique marxiste ou dictatoriale. Elle tend à façonner des raisonnements collectifs prévisibles, stables et habituels de manière à toujours mieux contrôler le mouvement d'ensemble des masses populaires. En tout état de cause, l'option sécuritaire dominante utilisée dans un pays donné correspond toujours à une volonté politique délibérée de rapport de dominance gagnant-perdant ou de partenariat gagnant-gagnant entre le système et la masse active de ses administrés.

**En ce domaine, il existe 3 constats de base dans la gestion des populations d'utilisateurs en regard des intérêts du système, des élus et des représentants officiels :**

1. maintenir le citoyen-usager en état de docilité, de dépendance et/ou de soumission en donnant au système un rôle incontestable de leadership vis-à-vis du collectif. C'est la configuration habituelle dans le cadre d'une pseudo ou d'une primo démocratie.
2. valoriser le citoyen-usager de façon à le rendre toujours plus autonome, plus engagé, mieux formé, plus efficace, plus actif par conséquent plus adulte, affirmé et critique, en misant alors

sur un partenariat sain et réciproque à l'échelle de chaque individu. C'est un cas encore très rare de démocratie citoyenne.

3. faire preuve d'irresponsabilité sociale et sociologique de la part des gouvernants via la dictature, le total laisser-aller, la guerre civile, la corruption. C'est le cas type d'anti-démocratie par excellence.

L'option sécuritaire dominante dans un pays correspond forcément à l'état de la mentalité générale. En la matière, il est ainsi possible de dire sans vraiment se tromper : Dis-moi de quelle option sécuritaire tu te contentes, je te dirai quel citoyen tu es ?

## 26. OÙ SE SITUE LA FRONTIÈRE ENTRE SÉCURITÉ ET INSÉCURITÉ ROUTIÈRE ?

**L**a confusion entre sécurité passive émanant des dispositifs autoritaires, normatifs et liberticides du système et sécurité active découlant du niveau élevé de maîtrise globale de l'utilisateur dans sa pratique amène à croire, sous l'angle collectif, que la sécurité passive est plus importante que la sécurité active.

Dans la réalité d'une masse d'utilisateurs non compétents, la sécurité passive reste pleinement dominante. Dans la réalité d'une masse d'utilisateurs compétents, c'est la sécurité active qui devient essentielle et largement dominante, alors que la sécurité passive reste secondaire, sauf en matière de qualité d'infrastructures et d'équipements routiers. Aussi, il n'est vraiment possible de parler de sécurité routière efficiente que lorsque la vie et l'intégrité physique de la grande majorité des utilisateurs de la route semble correctement protégées non par des dispositifs normatifs et les interdictions du système, mais par la qualité intrinsèque des utilisateurs, par leur état d'esprit, leurs compétences et la fiabilité de leur jugement comme par la qualité des engins utilisés et des infrastructures routières.

A l'inverse, il y a lieu de parler d'insécurité routière lorsque la vie des utilisateurs de la route est directement menacée par l'omniprésence de certains couples à risques, par la non fiabilité des engins, par l'insuffisance qualitative des infrastructures routières et/ou par une pratique collective en retard de maîtrise globale. En cela, il apparaît clairement que l'insécurité routière chronique compensée seulement par une sécurité passive autoritaire n'est qu'un ersatz de sécurité efficiente. A prôner le rôle majeur et directif de l'Etat dans la pratique routière, avant celui de la mise en avant de l'utilisateur qualifié, est quasiment un non-sens, une hérésie sociétale qui ne contribue nullement à améliorer les fondements de la sécurité mais surtout à réduire factuellement l'insécurité routière.

En d'autres termes, tant que les actions de l'Etat concernent davantage la promotion d'une sécurité passive de nature répressive en n'agissant : ni sur les causes techniques de l'accidentalité routière placées sous sa responsabilité directe et/ou celle des collectivités territoriales (état et tracé des routes, voirie, aménagements sécuritaires....) ; ni sur le développement qualitatif, valorisé et différencié de la maîtrise globale en chaque utilisateur, alors la permanence de l'insécurité routière est inévitable et placée, en grande partie, sous la responsabilité dominante des pouvoirs publics. Vouloir déplacer le centre de gravité de cette responsabilité uniquement sur les épaules de l'utilisateur relève d'un total mépris vis-à-vis de la citoyenneté routière et d'une morgue administrative sans nom. Il s'agit même d'une franche couardise ministérielle et gouvernementale à ne pas vouloir assumer cette évidence et reporter l'essentiel du problème de l'accidentalité sur le seul citoyen-utilisateur.

Pourtant en valorisant tous les volets de la sécurité active tels que ceux prônés dans le Codex de la maîtrise routière, il y a tout à gagner pour tout le monde en réduisant simultanément les effets pervers et nocifs de la sécurité passive ainsi que l'insécurité routière chronique. Pour cela, il convient de se rappeler que sécurité et insécurité routière sont des enjeux opposés dont la polarité positive (sécurité) se mérite et la polarité négative (insécurité) se subit. Comme dans la représentation d'un iceberg, la sécurité routière représente la partie émergée (visible) et l'insécurité routière la partie immergée (non visible).

**Il est dès lors symptomatique de constater qu'entre l'état de sécurité et l'état d'insécurité préexistent toujours 5 facteurs déterminants :**

- . L mental de l'usager ;
- . La compétence de l'usager (niveau de maîtrise globale) ;
- . La présence ou non de couples à risque ;
- . La fiabilité technique de l'engin utilisé ;
- . La nature qualitative ou non des infrastructures routières.

Selon la polarité de ces facteurs, il s'agit alors soit de sécurité soit d'insécurité.

**Dès lors, comment peut-on espérer sous l'égide de la sécurité traditionnelle réaliser, puis pérenniser une sécurité collective efficiente lorsque :**

- . On maltraite continuellement l'intégrité psychique des usagers ;
- . On ne favorise ni la valorisation ni la motivation de l'usager véritablement compétent ;
- . On culpabilise, désinforme et stress à outrance le citoyen-usager ;
- . On lisse les comportements et la mentalité collective vers le bas du qualitatif ;
- . On bride et asservit les ressources mécaniques et technologiques des engins ;
- . On amplifie constamment la pression administrative ;
- . On exerce un niveau élevé de pression fiscale ;
- . On utilise plus le verbe médiatique et l'uniforme sur le terrain que la mise en place de programmes concrets d'amélioration des infrastructures et du réseau routier ?

Comment dans ces conditions croire raisonnablement aux vertus salvatrices et pérennes de la sécurité routière traditionnelle ?

## **27. QUI EST VRAIMENT RESPONSABLE DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE ?**

Il est clair que le calcul politique présidant à l'équation courante «prévention, communication, sensibilisation et répression» en matière de lutte contre l'insécurité routière est fautive dès son énoncé, car objectivement imparfaite.

Elle se focalise principalement sur l'existence de certains couples à risque dominants en négligeant plus ou moins, dans le temps réel de la pratique, l'influence décisive de plusieurs autres aspects (technicité dans le pilotage et la conduite, mental, capacités physiques...). Hormis l'évidence d'infrastructures routières adaptées et sûres, la plus grande question en matière de traitement sécuritaire et insécuritaire consiste à réduire le décalage évident entre l'avancée technologique des engins (auto, moto, camion...) et le retard de mentalité, de compétence et/ou de maîtrise propre à certains usagers de la route. Alors que les sciences de l'ingénieur oeuvrent constamment à concevoir des technologies puissantes, sécurisantes et fiables mobilisant le meilleur de la matière grise créative, productive et stratégique partout dans le monde, s'opposent en face des positions intellectuelles et morales délibérément à l'envers de ce mouvement dans le repli de valeurs normatives non ou peu dynamiques, «prudentielles», conservatrices et de soumission plus ou moins disciplinée à l'autorité.

Si la pertinence apparente de la sécurité routière traditionnelle découle directement de l'abaissement de l'insécurité routière, celle-ci se qualifie surtout par l'art et la manière dont elle est gérée. Ainsi derrière la partie apparente des chiffres, des statistiques et des mesures visibles, il est essentiel de savoir ce que recherche vraiment le pouvoir politique derrière les artifices habituels de la communication sécuritaire en prenant à la fois le citoyen-usager pour une cible routière à mettre au pas et une vache à lait fiscale. Cherche-t-il à faire rouler moins, à faire rouler mieux, à assainir le marché des transports par catégories d'usagers, à conditionner et orienter les comportements collectifs, à générer du profit par le jeu conjoint des taxes, amendes et économies réalisées en matière de santé publique, à réduire la pollution, à satisfaire les revendications pressantes de minorités agissantes, de lobbies moraux et/ou économiques, à mettre en avant l'image des forces de l'ordre, à jouer sur la représentation d'un pouvoir politique fort et rassurant...?

Il semble que tout l'art politique consiste à cacher les causes véritables et profondes de l'insécurité routière par des actions plus apparentes, médiatiques et visibles menées dans le cadre officiel de la sécurité routière. Dans cette stratégie de mal information des masses et d'orientation délibérée de l'information en direction de l'opinion publique, le rôle bienveillant, la coopération et la complicité des

médias sont déterminants. Ce type de collusion conduit à propager parmi les «marchés d'audience» que représentent les jeunes, les adolescents, les actifs, les ménages, les seniors, etc., une représentation partielle et déformée de la réalité quotidienne de la pratique routière. En s'attachant à ne voir que la partie «noire» de la pratique routière on masque délibérément les 90% de la partie «blanche», tout en justifiant la nécessité de la méthode sécuritaire par la réduction d'une fraction de cette partie «noire».

Dans ce schéma relativement simpliste, il apparaît que même en économisant 50% de décès routiers (ex. 3.000), ces 50% rapportés à l'ensemble cumulé des usagers (ex. 30 millions) mais aussi au nombre annuel d'heures de pratique routière collective (ex. 6 milliards d'heures) ou de kilomètres parcourus collectivement sur une année (ex. 300 milliards de km), voire même rapporté à l'ensemble de la mortalité nationale (ex. 500.000 décès), le chiffre de vies économisées sur les routes est objectivement très minime et relatif par rapport aux dizaines ou centaines de milliers d'autres vies pouvant économisées ailleurs, surtout face à la disproportion des moyens engagés et des mesures liberticides mobilisées pour un tel résultat. Même si un gain de vies sauvées est toujours le bienvenu, il ne peut être acceptable à l'échelle d'une société toute entière qu'à condition de ne pas être surpayé ailleurs, via notamment une insuffisance d'actions ou de moyens dans d'autres domaines de mortalité (accidents domestiques, suicides, cancers, maladies nosocomiales et professionnelles...), lesquels réalisent au global presque 100 fois plus de décès que la mortalité routière, ne bénéficient pas de la même médiatisation, ni de la même proportion de moyens et coûtent davantage qu'ils ne rapportent à l'Etat.

Pour bien comprendre l'enjeu de la sécurité routière en cœur de société, il ne faut pas isoler de manière prioritaire ses interventions du reste des autres domaines de la vie en collectivité. Il est impératif d'avoir une vision globale qui, seule, permet de relativiser l'ensemble des actions menées comme d'objectiver chaque résultat atteint. Cette tendance à grossir démesurément tel phénomène de société dans l'oubli ou la négligence des autres en ne s'intéressant, qui plus est, qu'à sa partie «noire», contribue directement à faire perdre la conscience du reste des affaires du monde qui sont certainement aussi importantes et vitales pour les autres victimes, personnes et/ou familles concernées. Donner l'avantage à certaines minorités d'influence au détriment d'autres plus silencieuses, notamment dans le rapport des moyens engagés, relève d'un calcul politique et médiatique par forcément empreint de sagesse et de compassion.

De la même manière, la perte de distance critique face à la réalité quotidienne des choses du monde est certainement l'un des principaux moteurs de la fuite en avant émotionnelle, pulsionnelle et intellectuelle des peuples, rendant versatile et peu consistant le jugement humain sur ce genre d'épiphiénomène et ce d'autant plus, que les médias alimentent le sujet de manière orientée. Cette dimension de la dissonance cognitive contribue à enraciner l'insécurité routière au fond même des esprits de tous ceux qui souhaitent la combattre. Il est ainsi clair que la responsabilité de la logique Etat/médias est grande dans le grossissement sécuritaire de certains faits routiers en faveur de desseins inavoués de propagande gouvernementale, d'exercices d'équilibre dans la gestion budgétaire et de mise au pas de la société civile.

Cette stratégie politique relativement opportuniste et brillante sur la forme mais peu clairvoyante sur le fond ne peut qu'élargir, dans l'ombre portée, une fracture citoyenne déjà sous-jacente entre les usagers eux-mêmes comme entre les citoyens-usagers et les institutions du système, en rendant peu propice la réduction structurelle de l'insécurité routière. Il est également évident que la volonté d'Etat consistant à imposer un zéro faute dans la pratique routière du plus grand nombre d'usagers par l'interdit, la normalisation, la surveillance et la sanction est une gageure qui s'apparente plus à l'apport de béquilles sécuritaires, qu'à un véritable comportement sécuritaire solide, adulte et compétent. En réalité, cette imparfaite dynamique sécuritaire tend davantage à fragiliser et aseptiser les comportements de masse en les rendant plus soumis, suiveurs et timorés, qu'efficaces et enrichis par le haut de la compétence.

Il faut donc particulièrement se méfier du premier degré des chiffres et des statistiques officielles qui ne traduisent pas du tout le recul décisif de l'insécurité routière mais seulement les effets mécaniques et ponctuels d'une pression policière et d'une radarisation coercitive exercée dans un espace  $e$  dans une période  $t$  donnée. Et heureusement encore, car le désastre de la méthode serait alors totalement consommé.

En résumé, l'insécurité routière est partout et permanente. Elle ne résulte pas seulement d'un problème de comportement individuel associé à la présence de couples à risque (alcool au volant, vitesse

excessive...) mais également et pour beaucoup d'un «comportement institutionnel» foncièrement inadapté et d'un comportement collectif relativement timoré et peu compétent dans la maîtrise technique. Cette triple conjonction comportementale induit plus une propension d'attitudes individuelles et collectives orientées vers l'acte manqué générateur d'insécurité routière permanente, que vers l'acte réussi propice à une sécurité pour tous.

## 28. DOIT-ON OU NON PRIVILÉGIER LE PRINCIPE DE RÉCIPROCITÉ ?

**E**n matière de politique sécuritaire, le processus démocratique veut que l'Etat, la sécurité routière et les collectivités territoriales mettent en place des actions adaptées et ciblées destinées à améliorer concrètement la sécurité des citoyens et des usagers, non contre leur gré mais avec leur adhésion effective.

Dans ce cadre, de nombreuses mesures différentes peuvent être prises pour résoudre tel problème selon l'influence exercée par telle ou telle majorité politique, minorité d'influence ou agissante. Il ne suffit pourtant pas qu'une loi, qu'une règle, qu'un dispositif ou des mesures existent pour que celles-ci soient incontournables, souhaitables ou efficaces. Ainsi dans toute dictature ou forme d'intégrisme il existe des règles. Sont-elles pour cela légitimes parce qu'elles existent et doit-on obligatoirement les suivre aveuglement sans ne rien dire ?

Même si tout peut se justifier par le raisonnement, il est également possible de tout relativiser par le même raisonnement en prouvant le contraire des attendus de la règle initiale. Toute règle est relative par essence dans sa représentation de la vérité, de la justice ou de la nécessité. Lorsque la vérité n'est plus, que la justice fait défaut ou que la nécessité disparaît, la règle doit être modifiée. En démocratie de système, le problème est amplifié par le fait qu'en voulant contenter tout le monde ou seulement certains, les règles ou les mesures prises révèlent forcément un caractère inopérant et/ou de compromis en devenant formellement adaptées pour certains et foncièrement inadaptées pour d'autres.

Aussi pour qu'une règle soit légitime avant d'être légale, il est nécessaire qu'elle soit équitable. Seule l'équité reposant sur une position juste, différenciée, objective et impartiale apporte de la légitimité à la règle et seule la légitimité contribue au respect de la règle. Sans légitimité, la légalité reste orpheline de respect donc de crédibilité. Elle est donc formellement contestable et foncièrement perfectible. C'est le cas pour un grand nombre de règles et de lois. De la même manière, la légalité et l'égalité ne suffisent pas dans un cadre collectif indifférencié, dès lors que celui-ci reste dépendant d'une majorité de devoirs par rapport à une minorité de droits.

C'est exactement cela qui se passe en matière d'interprétation rigide de la lettre de l'actuel code de la route sous l'égide de la sécurité routière traditionnelle. Il manque ici l'esprit de la règle appliquée au code de la route, lequel permet l'adaptation du jugement de manière beaucoup plus objective et équitable en fonction de la réalité de la situation et/ou de la nécessité du moment, ce qui fait toujours défaut dans l'interprétation rigide du pied de la lettre. Aussi pour assainir collectivement une situation, même légale, il est nécessaire que celle-ci soit équitablement associée du principe technique de réciprocité. Le principe de réciprocité repose sur un axiome naturel faisant qu'à toute action s'induit forcément une réaction.

Ce principe s'oppose donc fondamentalement à toute forme de posture unilatérale en intégrant l'équité et l'esprit de la règle. Sur une base proprement physique, il apparaît évident que rien de stable, de pérenne, d'homogène et d'harmonieux ne peut s'établir et fonctionner durablement sans osmose, consensus et/ou échange égalitaire ou équitable avec les autres parties prenantes de son environnement et/ou de son milieu d'accueil. Cette transcription à l'échelle d'une collectivité humaine suppose qu'à tout devoir, obligation, contrainte, dépendance, imposé d'une entité A sur une entité B, il est impératif que l'entité B renvoie une réponse proportionnelle ou similaire à celle de A et/ou que A s'impose une contrainte équivalente à celle de B et/ou que B bénéficie d'un avantage sous forme de contrepartie, afin qu'un échange stable et/ou qu'un équilibre équitable soit atteint.

Principe de réciprocité contraignante de A vers B



A subit une contrainte équivalente à B

## **B renvoie une réponse proportionnelle à A B bénéficie d'un avantage sous forme de contrepartie**

C'est bien souvent le défaut d'exécution de ce principe relevant de l'équité naturelle, l'excès de position dominante ou de lien imposé unilatéralement que se cristallisent la plupart des formes de conflit et/ou de rejet entre les individus et/ou les organisations. Dans le cadre de la sécurité routière traditionnelle, le plus souvent, l'Etat impose de manière directive par la loi, la norme ou la règle, des obligations aux citoyens sans que ceux-ci ne bénéficient d'un droit de réciprocité ou de contreparties d'égale importance. C'est la raison majeure pour laquelle la plupart des mesures et des dispositifs mis en place autoritairement sont rejetés, contournés ou subis plus qu'acceptés.

Sans cette condition essentielle de réciprocité, le lien entre le système et le citoyen reste perçu comme non équitable et non légitime, quels que soient la légalité apparente des lois et le rapport invoqué au droit. En cela, la légalité n'est pas la légitimité tant que le principe de réciprocité n'induit pas l'équité. En matière de sécurité routière comme ailleurs, la meilleure méthode consiste à impliquer autant l'autorité publique que le citoyen-usager dans la mise en œuvre de la mesure, selon un rapport équilibré de type 50/50. Naturellement la mesure doit être suffisamment lisible, motivante et/ou justifiée aux yeux du citoyen-usager pour que celui-ci s'implique vraiment. Avec le 50/50 motivé, représentant une solution acceptable du principe de réciprocité, peut se construire une relation solide et pérenne entre les parties sous forme de deal, contrat moral ou partenariat. C'est d'ailleurs dans le partage motivé des obligations, contraintes et/ou avantages entre le système et le citoyen que prend véritablement naissance l'esprit de responsabilité.

Tout décalage aux dépens de l'une des parties (notamment en défaveur du citoyen) induit pour elle, non le sens de la responsabilité à s'adapter et à assumer ainsi l'obligation de la situation, mais le fait d'être trompée, manipulée, soumise et/ou suiveuse. Toutefois tant que le principe de réciprocité n'existe pas et que le système, via notamment la sécurité routière traditionnelle, impose plus de contraintes et de devoirs aux citoyens-usagers que de droits ou d'avantages, comme c'est le cas dans la plupart des nations modernes, la tendance est alors à réduire peu à peu le périmètre des libertés citoyennes et collectives en augmentant proportionnellement celui du maillage liberticide de la loi, de la normalisation et de la règle «dure». Il en résulte alors que par le fait des conséquences résultant de la privation du principe de réciprocité, le citoyen-usager est conduit soit à subir l'existant soit à transgresser la loi.

## **29. L'ORDRE SÉCURITAIRE NE FAVORISE-T-IL PAS LE BESOIN DE TRANSGRESSION ?**

**D**ès lors que le citoyen-usager affirmé et non soumis subit un contexte privatif de réciprocité, donc d'équité et de motivation à faire l'effort demandé, préexiste chez lui un besoin de transgression vis-à-vis de l'ordre établi.

En général chez tout individu sain et de tempérament, plus le constat de sa marge de manœuvre libertaire et/ou opérationnelle se réduit, plus son besoin potentiel de transgression augmente. Le citoyen-usager non soumis se trouve alors placé artificiellement dans une situation de hors-la-loi, de contrevenant ou de délinquant de la route, du fait de l'existence d'un besoin de transgression plus ou moins élevé. Cette position de refus induite par les carences et les rigidités du système l'oblige à s'adapter, par lui-même, face à une double offre routière : une offre normalisée et codifiée réductrice d'action et d'engagement ; une offre libertaire, ouverte et potentielle d'action, appréhendée dans l'immédiat de sa perception et de son discernement.

Confronté au dilemme de ce double espace d'action et de moindre action, le citoyen-usager adulte et affirmé doit assumer le plus gros de la charge de la responsabilité de ses décisions. Soit, il se comporte en citoyen-usager sage, suiveur et soumis à la normalisation d'Etat en s'appliquant à devenir un bon élève modèle du point de vue du système soit, il devient un citoyen «déviant» du point de vue du système, mais affirmé du point de vue de la réalité citoyenne. A tout prendre, il vaut mieux devenir et rester un citoyen affirmé et exigeant en terme de réciprocité, d'équité et de différenciation en assumant la responsabilité de ses choix, à condition toutefois de manifester discernement, qualification dans la maîtrise et le savoir-vivre routier. Tout le reste est objectivement secondaire et/ou inique du point de vue de la civilisation et de l'histoire moderne.

### 30. L'OFFRE SÉCURITAIRE EST-ELLE VRAIMENT ADAPTÉE A LA DEMANDE SÉCURITAIRE ?

**D**ans le cadre de la sécurité routière traditionnelle, la prévention apparaît comme le principal de l'offre sécuritaire et la dissuasion le secondaire de l'offre.

Sur le fond, elle se conjugue d'abord avec des tendances sociologiques de féminisation et de vieillissement à partir d'un moule socio-éducatif privilégiant le besoin de prudence relié à la protection d'un cadre de vie et d'une qualité de vie fortement demandeuse d'identité sociale. Elle s'adosse ensuite sur un fond moral articulé autour de la culpabilisation judéo-chrétienne et l'image de l'autorité, servant à la fois de guide rassurant et de règle de comportement discipliné. Cette combinaison conduit à former une offre sécuritaire «markétée» sur des attentes fortes et constante de sécurité des biens et des personnes en toute situation du quotidien comme face à l'imprévue. Il en ressort une offre sécuritaire initiale s'accordant parfaitement à une demande sécuritaire déjà largement préparée et orientée par un besoin dominant de sécurité en d'autres domaines de vie.

De cette osmose informelle naît une culture «prudentielle» de la pratique routière rejetant clairement la culture du risque tout en lissant les populations d'usagers de la route vers l'augmentation «exponentielle» d'une demande d'assistanat institutionnel, sécuritaire et technologique. Cette tendance sécuritaire lourde se caractérise par un ensemble de schémas comportementaux et de réactions psychologiques allant du rejet de la prise de risque dans l'entrepreneuriat à la perte d'initiative créative et innovante, en passant par la moindre exposition professionnelle et/ou publique, jusqu'à la peur de perdre son confort et/ou celle de rompre avec des habitudes rassurantes. Toutefois, il semble bien que l'offre sécuritaire fondée initialement sur la prévention se soit transformée ces dernières années en une offre sécuritaire captive exerçant un contrôle et un leadership de fait sur la population (captive et dominée) des usagers. Ainsi l'offre sécuritaire actuelle ressemble plus à un monopole dur de la pratique sécuritaire, qu'à un exemple tolérant de type «économie de marché» dans lequel les agents seraient libres de coopération entre eux.

Ce retour en arrière dans un style d'exercice monopolistique imposant sa loi à tous sans alternative possible a pour effet direct de modifier la demande sécuritaire initiale du citoyen-usager (sécurité active par lui-même) en une demande sécuritaire de substitution (sécurité passive assurée par le système). Le principe est ici identique à celui du boulanger qui détenant le monopole sur son territoire prive le consommateur local de sa demande légitime de bon pain traditionnel en ne lui vendant légalement qu'un seul type de pain bon marché et industriel. Dans un tel contexte, il est évident qu'entre le fait de ne rien avoir et celui de pouvoir consommer un ersatz de pain, le pragmatisme de la décision conduit l'usager à se contenter de la seule offre possible.

Toutefois si la demande ainsi forcée accepte l'offre imposée, il ne faut pas oublier que la demande sécuritaire de substitution n'a rien à voir avec la demande initiale et ne saurait masquer ou tromper longtemps sur l'existence de besoins et d'attentes motivés par autre chose et/ou une offre plus ouverte et mieux adaptée. L'offre sécuritaire captive actuelle traduit le retour aux principes basiques de «l'économie de production» toute puissante, un peu comme si les consommateurs ne devaient plus se contenter que d'un assortiment limité de produits et de tarifs imposés à la discrétion d'un seul monopole tout puissant. C'est un peu cela la réalité de la sécurité routière traditionnelle !

### 31. EXISTE-T-IL UNE CONFUSION ENTRE RESPONSABILITÉ PERSONNELLE ET DÉRESPONSABILISATION COLLECTIVE ?

**A** l'échelle de toute une collectivité, la méthode reposant sur une offre sécuritaire captive ou forcée associée à une demande de substitution telle que celle subie par les citoyens-usagers tend à produire une véritable déresponsabilisation du citoyen vis-à-vis du droit à la différence, du droit d'oser, du droit à la liberté d'exister et du courage à affronter le risque.



En effet, est-il réaliste de considérer que le matraquage sécuritaire, médiatique et politique en matière de pratique routière contribue à renforcer l'esprit de responsabilité ou au contraire, à renforcer une docilité et une soumission productrices de déresponsabilisation ? Est-il vraiment raisonnable de penser qu'une tendance massive à la «docilisation» des comportements génératrice d'intolérance vis-à-vis du comportement hors norme d'autrui, comme d'une frustration pour soi-même, peut nourrir un véritable esprit de responsabilité ? En réalité, ce type de méthode sécuritaire contribue à aller à contre-courant du progrès sociétal et de l'évolution de la condition des citoyens, lesquels se sont principalement gagnés de manière conjointe par l'effort dans l'engagement, le fait d'oser dans l'affrontement direct de la menace, par la prise de risque face à la difficulté ainsi que par le refus de l'obéissance passive, de la soumission et des habitudes de confort.

De ce fait, plus l'individu reste prisonnier d'une forte demande sécuritaire de type passif, plus il se prive pour lui-même de liberté d'action et de capacité d'évolution. Le plus grand danger affectant l'ensemble du corps social est que la démarche liberticide résultant de cet excès sécuritaire se propage de manière invisible et par petites touches légales et normatives tout au long des époques, faisant que de jour en jour le maillage législatif devienne de plus en plus étroit, bridant à la source toute volonté de proaction, d'action, de réaction, de révolte, donc d'évolution. Comme le bien s'oppose constamment au mal ainsi que le positif s'oppose au négatif, il convient de faire particulièrement attention qu'en matière de citoyenneté, la soumission résultant de la sécurité passive ne s'impose face à l'affirmation découlant de la sécurité active. Il semble bien que la méthode utilisée par la sécurité routière traditionnelle favorise une telle tendance collégiale, plus soumise qu'affirmée. Dans ce cas, l'avenir n'est pas à l'esprit de responsabilité mais à la déresponsabilisation individuelle et collective.

## **32. LA MÉTHODE DURE SÉCURITAIRE NE DÉCLENCHE-T-ELLE PAS L'IMPÉRTIE ?**

**L**a ligne de plus grande pente en matière sécuritaire consiste à privilégier des règles fixes et inconditionnelles.

Sous l'angle de la vitesse, cœur de la problématique routière, il s'agit de nier, diaboliser et interdire toute vitesse non autorisée comme toute prise de risque non autorisée. Le système reste le seul référent de ce que doit faire le citoyen, un peu comme le père de famille qui décide de ce qui est bien ou mal pour ses enfants majeurs et mariés. Bonjour la responsabilité, bonsoir l'épanouissement !

Cette fenêtre d'action encadrée et placée sous tutelle produit un symptôme comportemental inquiétant qui est de réduire psychologiquement la réalité possible et mentalisée en fonction de sa propre impéritie (manque de capacité dans la fonction où l'activité que l'on exerce). Alors que la plénitude de l'expérience personnelle associée à un retour positif dans le vécu sensoriel ouvrent l'esprit et la conscience individuelle, l'impéritie résultant du fait de ne pas ou peu pratiquer par soi-même limite, au contraire, le champ de conscience provenant du retour d'expérience en important à la place la virtualité de l'imaginaire, le raisonnement préfabriqué et le savoir des autres. Dans ce processus, le faible spectre de la réalité vécue par les uns et par les autres, du fait de la réduction de leur espace d'action, de leur non prise de risque et/ou de la limitation de leurs initiatives personnelles sous la pression normative du système, tend à réduire proportionnellement le champ de la réalité à la surface réduite de l'expérience de chacun.

De ce fait, plus l'expérience de l'utilisateur se révèle limitée, surveillée et marginalisée, plus sa conscience de la réalité vécue reste réduite, ciblée, voire faussée. Cela explique notamment le recul constaté en matière de demande de vitesse se transformant «mécaniquement» en demande de prudence par non expérimentation maîtrisée du spectre de la vitesse hors limite. Le repliement naturel sur la base de ses connaissances et capacités ne ressort nullement d'une volonté affirmée mais d'une incapacité à savoir faire autrement. C'est le cas constaté chez un grand nombre d'utilisateurs scotchés dans leurs limites et incapacités. Ce principe psychophysiologique est celui présidant aux effets de la demande de substitution (acceptation dominante de la sécurité passive) entraînant une demande d'engagement plus réduite et circonscrite se contentant de l'essentiel dans des automatismes habituels de peu d'amplitude.

En d'autres termes, plus le besoin d'action diminue et perd de sa dominance naturelle sous l'effet de la contrainte, plus il entraîne de manière corrélative une réduction du périmètre des attentes naturelles. Le bon sens, l'esprit citoyen ou le sens de la responsabilité n'ont absolument rien à voir dans ce processus d'impéritie. Le niveau de demande ressenti chez l'utilisateur devient alors équivalent à la normalité exogène proposée par le système, selon le principe des vases communicants. Atteindre cet équilibre artificiel en chaque usager est sans aucun doute l'enjeu de la sécurité routière traditionnelle en éliminant délibérément d'autres possibilités plus épanouissantes, évoluées, affirmées et enrichissantes dans l'existence de l'utilisateur.

En tout état de cause, l'impéritie institutionnalisée relève d'une conduite des masses quasi invisible et insensible destinée à réduire à la fois la force des pulsions naturelles, la demande des besoins hors normes, le niveau des attentes, l'intensité d'exécution dans la pratique, ainsi qu'à limiter l'espace de conscience individuel et collectif bloquant ainsi à la source l'exercice du libre-arbitre, de l'esprit critique et du désir d'affirmation de soi. En fait, tout concourt avec l'impéritie à la «docilisation» individuelle et au suivisme collectif par le ralentissement de certaines fonctions vitales via la non envie, la non motivation, le non plaisir à pratiquer. En clair, moins l'individu pratique moins il ressent le besoin de pratiquer.

Ce schéma de manipulation soft des masses existe depuis toujours dans l'orientation culturelle et morale pratiquée par les sectes, les églises et les confessions. Tout serait néanmoins dans le meilleur des mondes dans la production de ces effets «pacifiants», s'ils n'induisaient parallèlement une forte contrepartie d'insatisfaction chronique au sein des individus disposant de tempérament. Au fil du temps, la somme individuelle puis collective de ces frustrations, insuffisances et insatisfactions chroniques dans la privation ou la régulation forcée de certains besoins naturels, se termine toujours à l'échelle individuelle par le déclenchement d'une agressivité latente sous forme de tension, hostilité, crise et rivalités diverses, ainsi que collectivement sous la forme de guerres et de conflits jalonnant toute l'ère chrétienne, judaïque, musulmane et autre.

La méthode dure utilisée par la sécurité routière traditionnelle, conseillée ou non par des instances extérieures, ne déroge pas à ce type de processus psychophysiologique. Aussi, il est assuré que la diminution du besoin de vitesse intuitive par la substitution d'un besoin de vitesse «prudentielle» imposée par le système, associée à une faible demande endogène de vécu et d'expérimentation par soi-même, conduit tout droit à favoriser un assagissement de nature à réduire le champ de conscience de la réalité, puis dans un second temps à générer des tensions latentes de nature agressive combinées à des insatisfactions et/ou à des frustrations chroniques. En tout état de cause, à partir du moment où l'analyse de la situation est faussée par l'impéritie des uns et des autres, il est évident que le raisonnement tenu individuellement et collectivement est également faux ou erroné dans ses fondements.

### **33. SOMMES-NOUS TOUS CONCERNÉS PAR LE SYNDROME DE L'INACTION VALORISÉE ?**

**P**our de multiples raisons, la culture «prudentielle» résultant d'un bain sociétal d'interdits et de règles à fonctions normalisatrices tend peu à peu à justifier le syndrome de l'inaction valorisée.

Ce symptôme consiste à compenser le défaut d'un véritable, complet, authentique et fort retour physique, sensoriel, émotionnel, mental et cognitif provenant tout naturellement de l'action engagée, par un déplacement plus superficiel de ce retour basé sur la référence à des valeurs secondaires jugées artificiellement prioritaires et dominantes sur la question.

**Le syndrome de l'inaction valorisée résultant des effets de la politique sécuritaire se manifeste par :**

- . Un comportement de bon élève de la classe ;
- . Le respect au pied de la lettre du code de la route ;
- . Un discours critique, voire intolérant, sur tout ce qui sort de la norme collective ;
- . Un usage immodéré de notions valorisant le non risque (prudence, responsabilité, sécurité...);

- . Une absence d'intérêt pour tout ce que l'individu ne sait pas ou ne peut pratiquer lui-même ;
- . Un recours à l'image donnée par le véhicule, les équipements et les accessoires ;
- . Une justification de ses propres limites par une volonté de ne pas déroger à la loi et à la règle ;
- . Un raisonnement défensif basé sur la justification de ne pas pouvoir faire en regard d'une responsabilité familiale, professionnelle ou autre ;
- . Une évocation paravent des statistiques officielles, des accidents vécus par soi-même ou par des connaissances ;
- . Le recours constant à la morale, à la culpabilisation, à la dramatisation pour restreindre toute avancée dans le débat ;
- . Etc.

Dans la manifestation du syndrome de l'inaction valorisée il est courant d'observer chez toutes les personnes non compétentes ou incapables d'une prise de risque maîtrisée, comment cette dernière est jugée *a priori* dangereuse, inconfortable, pénible et insupportable vis-à-vis des habitudes de vie. Il en est de même vis-à-vis de l'effort de perfectionnement à consentir pour atteindre un niveau plus élevé de maîtrise globale, lequel est le plus souvent jugé inutile et pas assez rentable, compte tenu du faible retour sur investissement et/ou des ennuis possibles dans une utilisation «déviant» sur route ouverte.

Le constat propre à l'inaction valorisée résume bien la situation sécuritaire prouvant qu'à dévaloriser la prise de risque on limite toute forme de volonté à progresser pour soi-même comme pour autrui. Il est clair que la valorisation de l'inaction auprès des populations les plus vulnérables, les moins motivées et/ou les moins engagées, forme un véritable syndrome psychosociologique agissant à la fois sur la représentation de l'action, sur la prise de décision et sur la manière ou non de passer à l'acte. Il est certain que la chaîne de conséquences en résultant est loin de se terminer au seul respect sage et prudent de la vitesse légale indiquée au compteur de l'engin !

### **34. LA POLITIQUE SÉCURITAIRE N'EST-ELLE PAS PLUS DANGEREUSE QUE LE MAL A COMBATTRE ?**

**D**e ce constat, il semble bien que la méthode prônant une prudence coercitive et imposée à tous de manière indifférenciée se révèle être un remède bien plus dangereux que le mal à combattre.

Ce type de remède tend à rendre les usagers beaucoup trop dépendants et suiveurs vis-à-vis du système et relativement plus fragiles et vulnérables face à l'imprévu et à l'adversité, en perdant peu à peu la partie la plus aguerrie de leurs réflexes, de leur vigilance, de leur volontarisme et de leur compétence. Parallèlement, il est remarquable de constater comment moins l'individu est motivé pour entreprendre, prendre des risques et passer à l'acte, plus il tend à rationaliser les justifications de son non passage à l'acte jusqu'à en ériger des règles et des usages collectifs vantant l'inaction et la non prise de risque. Ainsi plus les individus rejettent le passage à l'acte et la prise de risque, moins ils se montrent dynamiques, proactifs, audacieux et entreprenants, plus ils valorisent le fonctionnariat, le confort domestique et professionnel, les petits actes de gestion au quotidien, les rituels habituels, la rente de situation, l'usage de technologies virtuelles et substitutives.

De la même manière, ce type d'individus tend à compenser dans la cérébralité ésotérique, moraliste et/ou philosophique, ainsi que par le raisonnement tout fait, le discours critique ou encore par des positions pacifistes, lesquelles reflètent surtout un besoin de ne pas être impliqué(e) soi-même dans les conséquences d'un conflit auquel on ne s'intéresse pas vraiment. Le fait que la sécurité routière traditionnelle contribue, à son niveau, à renforcer une culture sécuritaire fortement captive dans les modes de déplacements professionnels et de tourisme, fait qu'elle interagit également dans la mentalité des citoyens-usagers. Elle favorise un fatalisme plombant la réactivité collective et annihilant les revendications sur les valeurs de société, au profit de celles plus corporatistes et individualistes. Mais au-delà de l'occupation du terrain sécuritaire en de nombreux points sensibles se profile un paysage sociétal dans lequel la plupart des institutions du système ont décidé de passer à l'attaque face à l'érosion de leur autorité. La thérapie de groupe utilisée est celle du retour à l'ordre moral et sécuritaire en nettoyant toutes les niches de laxisme sociétal (vitesse, consommation et publicité, alcool, tabac, santé, sport, chômage, sécurité publique, émissions TV, droit des salariés...) en vue de faire repartir la machine. Une ligne de plus grande pente qui ne fait que favoriser une rétrodynamique collective face

au caractère inévitable d'un déclin sociétal accéléré par la mondialisation des échanges. Cette marche forcée qui ne tient compte aucunement des leçons du passé ne fait que retarder inutilement l'échéance, en devenant tous incapable de penser efficacement l'avenir comme en se repliant sur un esprit de défense dans des actions pas à pas.

### 35. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE CAUTIONNE-T-ELLE L'INIQUITÉ SOCIÉTALE ?

Il ne peut être question d'accepter longtemps une vision coercitive, directive et de formatage des esprits pour traiter l'insécurité routière.

Il ne s'agit pas non plus d'appliquer des soins ou une thérapie de choc sur la seule partie visible d'un mal dont on ne se soucie pas assez des causes réelles en amont. De la même manière, on ne peut pas légitimer toute forme d'initiative, de méthode disciplinaire ou empirique, sous prétexte d'éviter le spectacle de l'horreur, de la morbidité ou de l'inacceptable. Une société moderne et évoluée se doit de traiter correctement la problématique insécuritaire à sa racine, dans sa complexité générale, et non d'utiliser par facilité ou incompréhension une « médication » sécuritaire d'urgence afin de satisfaire la douleur, l'impatience ou la révolte de certains. Le mal insécuritaire est par nature multiforme dans sa capacité à se manifester partout à la surface du corps social, à n'importe quel moment et selon des dizaines de façons différentes. Pourtant les racines de la cause insécuritaire sont toutes centralisées sur des facteurs essentiels au sein même de la condition humaine et citoyenne, ainsi qu'au sein même de la condition sociétale du moment.

Entre le choix de traiter la problématique insécuritaire par une médication sécuritaire d'urgence, le recours à la peur du gendarme et la régulation autoritaire de la vitesse face au choix bien plus sage de traiter cette problématique dans les racines mêmes de sa complexité, il y a toute la différence entre la sécurité routière traditionnelle et la maîtrise routière. Le cœur de la problématique routière se situe donc dans le passage critique entre un état caractérisant la nécessité objective et efficiente de prudence réaliste et l'excès sécuritaire dont la saturation, la surdose voire l'overdose répressive tendent à endommager insidieusement l'ensemble du tissu social, entamer la confiance citoyenne ainsi que dévitaliser la pratique d'une majorité d'acteurs.

Face à une telle politique sécuritaire restrictive, coercitive et défensive, il est temps d'agir pour mettre en place une politique de maîtrise routière affirmée, tolérante et offensive. Il est temps de voir disparaître l'iniquité sociétale en faveur de l'équité sociétale. Il est temps de voir disparaître les fausses valeurs de soumission, de crainte et de culpabilisation induites par une normalisation excessive, pour de vraies et fortes valeurs humaines d'intelligence routière, de maîtrise et d'affirmation sur route ouverte. Tout ce qui conduit à brider la demande légitime d'affirmation de soi dans l'action, sous prétexte d'une culture généralisée de la prudence, amène forcément à rétrograder dans le potentiel de réalisation et d'épanouissement du citoyen-usager. Cela conduit à casser la nécessaire confiance que l'on doit accorder aux hommes de bonne volonté, qu'ils soient citoyens ou représentants du pouvoir. C'est par ricochet punir et rendre inutilement amères les usagers de la route les plus compétents, par la seule inconséquence des moins habiles d'entre eux.

Cette forte iniquité sociétale volontairement non évoquée et masquée par la préférence donnée aux statistiques officielles et aux enjeux politiques du moment, ne peut rester sans réponse ni conséquence dès lors que, par ailleurs, il existe de nombreuses contradictions et paradoxes inacceptables en provenance des mêmes hommes au pouvoir et/ou des institutions en charge.

### 36. EST-IL TEMPS DE RECTIFIER LE TIR ?

**C**omment accepter de voir se restreindre sur le terrain précis de la pratique routière les besoins, les acquis et les libertés chèrement acquises par les progrès de l'humanité dans la connaissance, l'information, les échanges, les sciences, la technologie ou la démocratie, en contraignant ainsi le citoyen-usager à ne plus pouvoir être véritablement lui-même dans ses talents, capacités et ressources ?

Agir sur la contrainte dynamique d'un besoin vital (comme par exemple celui de la vitesse) en essayant de l'effacer, de le conditionner et/ou de l'assagir par la norme, ne peut conduire qu'à créer la permanence d'insatisfactions, de frustrations et de tensions intimes et collectives, chez tous ceux qui considèrent avoir le niveau de maîtrise nécessaire à sa pratique sur le terrain routier. Il n'est d'autre part aucunement garanti qu'à contraindre l'expression du naturel, celle-ci ne réapparaisse pas encore plus forte à la moindre occasion. Quand allons-nous donc comprendre que pour mener correctement les hommes et les femmes adultes et affirmés, il est impératif de disposer d'un management à la hauteur des enjeux des sociétés modernes avec des leaders autant sinon davantage affirmés, exemplaires, compétents et adultes ?

Tant que préexiste un différentiel de compétence à l'envers, entre les hommes disposant du pouvoir et des moyens de l'autorité et les citoyens-usagers adultes, il est à craindre une fuite en avant constante dans le contrôle orienté et coercitif des comportements, comme dans l'asservissement des esprits sous le joug de la loi et du respect inconditionnel de la règle. Malgré la bonne foi apparente des acteurs, responsables et propagandistes de la sécurité routière traditionnelle, le manque de vision globale et de perspectives «évolutionnaires» conduit à négliger de nombreuses pistes favorables à une plus grande tolérance et intelligence routière.

Tant que le citoyen-usager éduqué, affirmé et compétent se sentira maltraité et non reconnu dans l'intimité de ses différences, il tendra à favoriser une forme de résistance active et/ou passive dans sa citoyenneté. Les diverses formes de cette résistance ne pourront que s'amplifier en handicapant et en freinant constamment les chances d'un progrès collectif rapide. Il est donc temps d'envisager une solution globale «évolutionnaire» qui ne s'adapte plus seulement en fonction des plus faibles, des moins compétents et/ou à partir d'une moyenne estimée de citoyens soumis, tirant vers le bas des pratiques, mais par rapport aux critères différenciés d'un niveau «compétentiel» et comportemental plus qualifié, afin de lisser le plus grand nombre d'utilisateurs vers le haut de la maîtrise globale et de l'intelligence routière.

Pour cela, il est nécessaire de faire émerger les principes d'une «néosécurité routière» largement revisitée, dont l'objectif de progrès est d'atteindre le plus rapidement possible l'étape suivante de maîtrise routière.

## **HYMNE À LA POST-FORMATION**

Il existe de nombreuses pédagogies et formes d'apprentissage dans le monde. L'efficacité de chacune se mesure à la pertinence des savoirs et capacités mises en œuvre par les individus ainsi formés. Pourtant, il ne suffit pas d'apprendre pour bien maîtriser et de bien maîtriser pour pérenniser l'acquis. Tout ce qui ne s'entretient pas décline notamment dans la pratique routière, le sport, les langues, comme en toute autre forme de compétence technique. La problématique centrale est que les mêmes gestes renforcent les mêmes gestes et que le recours aux mêmes arguments entretient les mêmes raisonnements mais éliminent, parallèlement, d'autres gestes et raisonnements possibles. C'est la raison d'être de la post-formation que de remettre les pendules à l'heure en évitant, à la fois, la dégradation progressive des compétences et/ou la fixité rigide de celles-ci. Par post-formation, il faut entendre les stages et les formations suivis après la formation initiale. La pratique routière est le terrain sociétal idéal pour réviser les mentalités et les comportements d'un grand nombre de citoyens. En matière d'apprentissage, il ne faut donc pas confondre former un adulte selon des critères d'âge et de fiche d'identité administrative et former un adulte psychologiquement abouti. C'est, en fait, toute la différence entre l'éducation «prudentielle» au risque et l'éducation du risque. Derrière toute forme d'éducation au risque ou au non risque se cache forcément l'enjeu d'une culture dominante dans son caractère évolutionnaire ou non évolutionnaire.

Cliquer sur les titres pour accéder directement aux textes.

### **LA POST-FORMATION**

**[Le rôle du stage et de la formation \*stricto sensu\*](#)**  
**[La post-formation s'oppose aux habitudes](#)**  
**[Remettre les pendules à l'heure !](#)**  
**[L'influence de la formation initiale](#)**  
**[L'intérêt de s'immerger dans le bain de l'action](#)**  
**[Savoir qualifier son autodidactisme](#)**  
**[Pour réussir, la motivation est essentielle](#)**  
**[Réduire le périmètre de l'imprévu](#)**  
**[Actualiser régulièrement sa compétence](#)**  
**[Un premier cycle en post-formation](#)**  
**[Un second et troisième cycle en post-formation](#)**  
**[Faciliter la prise en main](#)**

### **L'ÉDUCATION DU RISQUE**

**[Ce que tout formateur doit savoir](#)**  
**[Lorsque la peur du risque engendre le risque](#)**  
**[Les effets sociétaux de la culture du non risque](#)**  
**[Les effets sociologiques de la culture du non risque](#)**  
**[Les effets normatifs de la culture du non risque](#)**  
**[Le compromis de la culture «prudentielle»](#)**  
**[Les 3 temps de la culture «prudentielle»](#)**  
**[Le versant négatif de la culture «prudentielle»](#)**  
**[Les faux-semblants de la culture «prudentielle»](#)**  
**[Les 3 grands symptômes «prudentiels»](#)**  
**[Choisir l'éducation du risque](#)**  
**[Le haut naturel de la culture du risque maîtrisé](#)**  
**[Favoriser un choix alternatif](#)**

### **LES PALIERS DE L'APPRENTISSAGE ROUTIER**

**[Une large faille «compétentielle»](#)**  
**[Les 7 étapes d'efficacité](#)**  
**[Quelques évidences sur l'apprentissage](#)**  
**[Les 5 paliers de l'apprentissage](#)**

**Le caractère essentiel de la pédagogie à objectif élevé**  
**L'apprentissage spécifique de la vitesse**  
**Les 6 phases du risque et du non risque**  
**Pour une nouvelle politique de formation**

## **MACAM, LA PÉDAGOGIE DE L'ACTION**

**Pratiquer jeune le risque contrôlé**  
**La contre-mesure de l'Ax adapté**  
**/x, la résonance du degré d'inconnu**  
**La méthode MACAM**  
**L'anti MACAM**

## CE QUE TOUT FORMATEUR DOIT SAVOIR

**E**n tout domaine, ce n'est pas la routine ou la force des habitudes assortie d'un niveau faible ou moyen de compétence qui s'avère être la meilleure contre-mesure face au risque.

Lorsque la crainte, l'habitude sécuritaire et la non motivation à progresser font stagner, voire régresser l'utilisateur dans sa pratique, il devient alors évident qu'insuffisamment préparé aux perspectives d'imprévus, celui-ci devient x fois plus porteur de danger pour lui-même comme pour autrui. De la même manière, tout ce qui tend à infantiliser, contrôler, réprimer, culpabiliser et/ou sanctionner lisse forcément l'utilisateur vers le bas de sa condition humaine et citoyenne en déportant ou déplaçant le risque, ailleurs ou autrement, mais jamais en le réduisant ou en permettant de le dominer réellement. La responsabilité du formateur est d'éviter toute forme de complicité avec ce genre de dogme, même si politiquement correct, durant toute la phase d'apprentissage et de formation.

Il doit savoir que sous l'effet conjugué de ces freins psychologiques, le risque de perte d'engagement dans le passage à l'acte, le risque de moindre technicité dans l'action, le risque de baisse de motivation, le risque de faible retour d'adrénaline et de sensation, le risque de perte d'envie dans la prise de risque elle-même, tendent à abaisser peu à peu le niveau de maîtrise globale de l'utilisateur. Il doit savoir que sous l'effet conjugué de ces freins psychologiques, le niveau individuel et collectif baisse créant symétriquement les conditions d'une entropie routière générale, dont l'influence parasitaire est inéluctablement croissante avec le temps. Il doit savoir que les avantages apparents en terme de réduction de l'accidentalité mortelle se transforment inévitablement en amplification des conditions d'occurrence du risque pour soi comme pour les autres.

A titre de première métaphore, c'est un peu comme si un bon skieur habitué aux pistes rouges et hors piste devait se contraindre en permanence à une pratique de niveau piste verte ou bleue. Qu'advierait-il alors de la performance de son acquis, de ses réflexes, de sa motivation à skier ? A titre de seconde métaphore, c'est un peu comme si l'individu pratiquant régulièrement un entraînement sportif de bon niveau (jogging, musculation, marche rapide...) devait se contraindre à des rythmes plus lents en adoptant le rythme forcé de bien plus faibles que lui. Qu'advierait-il alors de ses capacités physiques, de son moral, de ses ambitions ?

Tout formateur doit donc savoir que la non ou la faible pratique chez celui qui dispose d'un bon potentiel induit forcément des répercussions dans l'ensemble de ses capacités, ressources et potentiels que le meilleur des aides techniques et technologiques ne serait compenser. Tout formateur doit être conscient que de la qualité de son intervention se développe, ou non, à la racine du comportement de l'utilisateur des micros handicaps psychologiques, motivationnels, cognitifs et/ou affectifs qui plomberont forcément un jour ou l'autre l'efficacité de ses décisions.

C'est la raison pour laquelle, la responsabilité du formateur est grande pendant la durée de l'apprentissage mais également dans les répercussions ultérieures issues de l'apprentissage.

## LORSQUE LA PEUR DU RISQUE ENGENDRE LE RISQUE

**L**a peur justifie souvent le recours à des moyens radicaux en favorisant une demande forte et constante de sécurisation, de protection des acquis, d'assistanat, de suivisme collectif comme de subordination du rôle du citoyen vis-à-vis du système.

En se plaçant volontairement sous le contrôle d'un leadership et/ou d'une autorité quelconque (familiale, policière, religieuse, morale, idéologique, institutionnelle, professionnelle...), ou encore sous l'égide de règles et d'usages favorisant une certaine forme d'habitude dans le confort moral et/ou matériel, le citoyen engendre la racine du risque autour de lui. Il en ressort que la culture du non risque repousse l'effort d'apprentissage afin de privilégier les routines et les habitudes acquises. C'est une de raisons expliquant la marginalité de l'éducation du risque et l'orientation préférentielle donnée dans l'apprentissage du non risque, par des contenus dont l'objet est justement d'éviter de favoriser la maîtrise du risque, laquelle suppose logiquement de savoir s'exposer personnellement encore davantage face au risque. A l'échelle de l'utilisateur la culture du non risque, ou du moindre risque, n'est pas sans conséquence sur la condition humaine et citoyenne. Elle contribue, en effet, à la perte



progressive de l'esprit de responsabilité, de l'esprit d'action, de l'esprit de décision et de l'attitude d'affirmation de soi.

L'individu ne peut pas à la fois repousser idéologiquement et moralement le risque par crainte de ses effets et savoir le dompter efficacement en situation d'imprévu. Dans la pratique routière, il lui faut souvent choisir entre le processus sécuritaire artificiel issu de la normalisation, de la technique et de la technologie et, la maîtrise sécuritaire naturelle en provenance de lui-même, sachant que l'idéal est certainement d'associer ces deux aspects au plus haut niveau. Pourtant il est clair que le choix dominant de l'éducation «prudentielle» au risque agit de manière antinomique avec l'état d'adulte abouti, autonome, complet et compétent. Ce choix induit, au contraire, une stagnation dans l'émancipation et la maturité de l'homme et de la femme en produisant une mentalité rendant l'individu plus défensif qu'offensif, plus suiveur que leader, tout en induisant un retour en arrière vers l'infantilisation, la passivité, le non accomplissement de soi. La non culture du risque devient alors un frein constant dans l'exploitation des potentiels et des ressources de l'individu en toute forme de frustration, de compensation, de problèmes psychologiques, de conditionnement, d'angoisse, de stress et/ou de «victimisation» (passivité, subordination, acte manqué, agressivité de la part d'autrui...).

Parallèlement l'individu tend à devenir assez conformiste, habituel, douillet et peu enclin à entreprendre, prévoir, anticiper les crises et/ou dominer à la source les situations et/ou les événements. Sans être forcément non actif, l'individu couvé dans la culture du non risque, ou du moindre risque, devient davantage réactif qu'actif et encore moins proactif. C'est tout le prix à payer par l'éducation «prudentielle» du risque qui oblige l'individu à s'exprimer davantage par le biais de ses relations, par l'affectif et l'intellect via le discours rationalisant et l'usage du verbe en toute forme de communication. Cela conduit également à se laisser aller à vivre dans les habitudes et/ou le confort acquis sans vraiment savoir se lâcher dans le haut de ses besoins, attentes et désirs, sauf pulsions en privé. L'individu limite alors son implication physique, qui de 100% passe à x%, rendant partiellement ou entièrement dépendante et conditionnelle sa capacité d'action, de libre arbitre et de choix décisionnel. Naturelle chez l'individu fragilisé (enfant, malade, handicapé mental, personne âgée, personne privée de liberté...), la culture du non risque devient un véritable non-sens chez l'adulte éduqué, formé et dans la force de l'âge.

Un non-sens et même un contresens de la nature, puisqu'elle abaisse inutilement le système immuno-défensif à la fois mental et physiologique face aux menaces, aux crises, aux situations douloureuses, faisant ainsi souvent perdre à l'individu le sens du combat, de l'honneur, de la dignité, des codes de valeur et de la résistance psychologique devant le malheur. En résumé, l'individu soumis à la non culture du risque à une tendance conditionnée à rentrer facilement dans le rang et à réagir au panurgisme de masse.

## LES EFFETS SOCIÉTAUX DE LA CULTURE DU NON RISQUE

**L**a prédominance de la culture du non risque n'est pas sans engendrer des conséquences sociétales de nature à inféoder la condition humaine à la tutelle directive du système.

Ainsi dans le traitement du quotidien, l'individu soumis à la culture «prudentielle» a tendance à se placer dans le sens dominant des événements et des rapports de force. Il gère son quotidien uniquement dans le prévisible, le court terme et le pragmatisme de la situation présente, en étant incapable d'envisager d'autres solutions possibles que celles connues ou en cours. Il se montre incapable d'avoir une vision globale, d'anticipation et/ou élargie de la réalité. Il vit dans une représentation du monde assez focalisée et recentrée sur un faible spectre de besoins dominants. En toute logique, il évite systématiquement les pratiques jugées à risques (vitesse, sports mécaniques et extrêmes, investissements non garantis, plaisirs ou loisirs non clairement lisibles, objectifs difficiles, efforts supplémentaires...), ainsi que le «côtoiement» complice des individus s'en prévalant.

Assez nul face à l'imprévisibilité des événements, moyen pendant et uniquement bon après dans sa capacité intellectuelle à définir les causes et à expliquer les raisons, l'individu couvé dans la culture du non risque, ou du moindre risque, n'apporte aucune garantie de pérennité et de développement à sa propre organisation d'appartenance. A l'inverse, il demande beaucoup d'aide et d'assistance à son organisation d'appartenance en lui en apportant peu en définitive en cas de coup dur, par son

impossibilité matérielle et physique à le faire. Pacifiste plus que guerrier, colombe plus que faucon, rêveur plus que lucide, enfant plus qu'adulte, l'individu couvé dans la non culture du non ou du moindre risque vit dans la représentation et la croyance d'un monde idéal, assagi et tolérant. Il croit en la croyance, plus qu'en l'efficacité de l'action. Comme frappé d'amnésie lacunaire, il tend à nier psychologiquement les leçons récurrentes de l'histoire et la réalité omniprésente des conflits d'intérêts entre les peuples, les religions, les races, les hommes et les sexes (recherche permanente de dominance d'autorité, statutaire, patrimoniale, politique, diplomatique, territoriale, économique, financière, militaire, religieuse, linguistique, etc.).

Pour lui, la problématique est relativement simple : tant que la technologie moderne remplit efficacement autant de rôles décisifs dans tous les compartiments de la vie en collectivité (action ciblée, alerte, protection, défense, assistance, prévention, intervention, satisfaction des besoins...) et que le risque dépend surtout de la volonté des hommes à agir pour la quête et la défense d'intérêts contradictoires, amenons alors la volonté des hommes à ne plus agir dans le risque inutile en optant pour un partage et une communauté d'intérêts dans l'égalité et l'accessibilité à tous !

Le pire dans ce type de raisonnement idéologique, impossible à matérialiser concrètement à l'échelle d'une hétérogénéité d'individus et de populations variées et différentes, est certainement atteint avec l'illusion d'un retour possible à la vie au naturel, pastorale et/ou dans le cadre d'une grande fraternité universelle. Dans ce type de schéma infantile et simpliste à penser la condition humaine de manière plurielle et universelle, tout fonctionne comme si la volonté et l'intelligence des hommes suffisaient pour dompter définitivement les forces vives et obscures de la nature humaine et de la nature tout court. Ce décalage de maturité, souvent hautement philosophé, est à l'origine de la demande du non risque individuel puis collectif, ainsi que de toutes les erreurs et déviances comportementales en la matière. Ainsi la passivité habituellement et/ou indirectement associée à la culture du non risque se traduit généralement par des effets négatifs.

Le sujet tend alors à compenser l'insatisfaction et la frustration résultant de son défaut chronique de passage à l'acte par un retournement d'agressivité contre lui-même sous forme d'automutilation, de maux psychosomatiques et/ou en se défoulant sur les plus faibles de son entourage, (ce qui, dans ce dernier cas, traduit une forme de lâcheté à ne pas savoir assumer la responsabilité de son manque de courage et de volonté à s'affirmer pleinement et/ou à prendre des risques). L'autocensure mentale exercée vis-à-vis de la prise de risque et du passage à l'acte tend également à canaliser la non réalisation des pulsions naturelles dans une forte rationalisation empirique des situations et des événements sous les formes les plus subjectives et les plus empiriques. En toute hypothèse, moins l'homme agit dans la plénitude de l'usage de son corps et de ses sens, plus il compense avec la partie haute de son être, c'est-à-dire avec les facultés virtuelles de son cerveau (rêve, imaginaire, mémoire, intelligence, raisonnement, créativité...) lui apportant ainsi une satisfaction substitutive imparfaite.

## LES EFFETS SOCIOLOGIQUES DE LA CULTURE DU NON RISQUE

**L**a culture du non risque trouve son explication dans la sociologie. Plus les hommes et les femmes d'action sont nombreux et/ou aux postes clés du leadership dans les organisations, plus la culture du risque est considérée comme normale, nécessaire et évidente.

A l'inverse, plus la conduite des organisations est à tendance féminisante, vieillissante et «fonctionnarisante», ou les trois à la fois, comme c'est actuellement le cas dans certains pays de la vieille Europe, plus la tendance est à l'évidence dans la promotion d'une culture du non risque. Cette logique de stabilisation des forces les plus dynamiques de la Nation (jeunes hommes et jeunes femmes, actifs producteurs de valeur ajoutée...) en évitant leur éventuelle disparition prématurée dans la prise de risque (accident, mortalité, handicap...) est un calcul simpliste à multiples conséquences.

**Si le gain de vie et/ou de réduction des coûts de santé apparaît statistiquement significatif, il induit inévitablement des effets sociologiques dévastateurs à moyen et à long terme :**

. **Conséquences sociales et économiques au sein de certains domaines marchands (licenciements économiques, fermetures d'établissements, baisse de chiffre d'affaires...) entraînant une chaîne de mouvements sociaux catégoriels ;**

- . **Atrophie de certaines capacités et valeurs décisives propres à la survie personnelle et à la survivance des organisations (défaut d'esprit d'entreprise, manque de détermination, d'endurance, de ténacité, vulnérabilité à la menace, fragilité mentale et difficulté à surmonter les situations difficiles, évitement ou incapacité à assumer des postes de décision, d'influence, de commandement...)** ;
- . **Assistanat grandissant à l'échelle collective supposant toujours plus de moyens humains (fonctionnaires) et financiers (budgets à la hausse) à mettre en œuvre par le biais des institutions du système, obligeant symétriquement des prélèvements fiscaux et sociaux sur les forces vives de la Nation à des taux de plus en plus importants** ;
- . **Fuite des cerveaux et des capitaux à l'étranger nécessitant le recours à une émigration qualifiée ou non, avec risque d'appauvrissement culturel et sociétal au sein de la Nation, ainsi qu'à l'émergence d'une balkanisation culturelle par concurrence d'ethnies et revendications religieuses et culturelles différentes sur le même sol** ;
- . **Elargissement de la fracture sociale par une opposition larvée des actifs contre les inactifs par des conflits inter-générationnels et/ou ethniques, par l'augmentation des pressions psychologiques, contractuelles et sociales au sein du milieu professionnel, par exacerbation des conflits judiciaires, etc.**

D'une manière générale, lorsque la peur du risque et de l'entropie (crise, menace, blessure, accident, mort...) devient la principale obsession, et/ou une telle justification mentale et intellectuelle à l'inaction ou à la réduction de l'engagement, celle-ci conduit inévitablement à une involution dans la nature humaine portant un risque majeur de contagion chez les individus les plus sains et/ou les jeunes générations à venir. De ce fait, l'individu tend à déléguer lâchement à la société les devoirs, obligations et nécessités inhérentes à sa propre nature.

L'affaiblissement devient alors structurel au sein du corps social dans une fuite en avant génératrice d'autres types de risques connexes : faible résistance psychique à la menace, appauvrissement économique, baisse de la créativité, du développement et de la recherche, disparition progressive des entreprises à haute valeur ajoutée, augmentation de la fonctionnarisation, amplification des impôts, taxes et charges sociales, risque de perte d'attractivité du pays, dépendance «géoculturelle» de la Nation...

## **LES EFFETS NORMATIFS DE LA CULTURE DU NON RISQUE**

**L**es actions répressives massives contre l'exercice de la vitesse et la puissance des engins, deux applications concrètes de la prise de risque et de la culture du risque chez le citoyen-usager, traduisent l'exemple même de l'intrusion forcée de la culture du non risque dans la vie des usagers par l'interdiction, la culpabilisation, la dramatisation et la sanction du risque.

Ainsi sous l'angle des institutions, la non culture du risque se mesure par le renforcement de la pression normative et législative, par l'intimidation sur le terrain de la pratique comme par la pression médiatique à visée de «docilisation», de conditionnement et de régulation des comportements. La présence dominante de la non culture du risque se présente par son caractère unilatéral et non consensuel avec les principaux acteurs concernés, sans accorder de contreparties équivalentes et/ou de réciprocité à la plupart de ces injonctions. Pour les citoyens-usagers plus actifs et affirmés, cette sorte de schéma collectif à rentrer dans le rang s'appuie sur une forme de dictature des esprits à favoriser l'ordre sécuritaire et moral sur toute autre option plus civilisée et tolérante. Il s'agit, ni plus ni moins, d'une option à rebours de l'évolution normale et affirmée des individus.

Ainsi malgré l'apport de l'éducation, des «leçons de l'histoire», des technologies industrielles, de l'information et de la communication, des sciences appliquées comme de l'existence d'une mondialisation inévitable ainsi que d'une forte structuration des organisations sociétales aux niveaux économique, social, administratif, civil, médical, policier, militaire, etc., le développement insidieux de la culture du non risque agit comme un agent liberticide latent par la réduction et la normalisation des

activités humaines. Elle favorise peu à peu la dépendance des individus au système sachant qu'à trop vouloir normaliser, médicaliser, aseptiser, assurer, prévenir et contrôler l'ensemble des situations courantes de la vie, l'individu perd inéluctablement de la pertinence dans ses propres défenses immunitaires, ressources et potentiels physiques, psychologiques et/ou moraux.

Par les effets secondaires de la non prise de risque, l'individu lambda devient plus instable et fragilisé psychologiquement, influençable à la pensée dominante émanant du système et peu enclin à se défendre efficacement contre l'adversité. Il tend à se confiner dans des conformismes, des routines et des habitudes au sein d'une culture de plus en plus idéalisée, aseptisée et refermée sur elle-même : tout le contraire de l'action dynamique, entreprenante, de leadership et tout l'opposé de l'état d'esprit du gagnant et du vainqueur !

## LE COMPROMIS DE LA CULTURE «PRUDENTIELLE»

**E**ntre la pure culture du risque et la pure culture du non risque, préexiste la culture «prudentielle». Celle-ci procède d'un moyen terme réfléchi privilégiant l'action sous contrôle et l'adaptation raisonnée par rapport à l'inaction totale, l'instinct débridé et l'engagement total.

La notion de culture «prudentielle» regroupe l'ensemble des usages policés, convictions et manières de voir et de faire hérités de la tradition, quelles que soient les pratiques et actions menées. La culture «prudentielle» est foncièrement civilisée, c'est-à-dire éclairée par la connaissance, la conscience des phénomènes et la relativité en toute chose. En cela, elle bannit les extrêmes du risque exagéré et du non risque timoré pour s'apparenter au tracé d'une ligne virtuelle de sécurisation à l'échelle de chaque individu et/ou de la collectivité, entre latitude de faire et interdiction de faire. La culture «prudentielle» est une étape intermédiaire permettant d'accéder à la culture du risque maîtrisé, ainsi qu'à une plus haute qualification en matière de maîtrise globale.

Toutefois selon le tempérament des individus, elle peut être positive en contribuant à faire progresser l'individu vers le haut naturel de la culture du risque maîtrisé (niveau élevé de maîtrise globale). Elle peut également agir de manière «neutre» (ni atout, ni inconvenient) en laissant stagner l'individu à un niveau intermédiaire ou médian de maîtrise globale (niveau suffisant de maîtrise globale). Elle peut être carrément négative en faisant retomber l'individu vers le bas de la non culture du risque, éventuellement après avoir tenté de progresser. Elle induit, de ce fait, l'évidence d'un niveau insuffisant de maîtrise globale.

### Les 3 conséquences variables de la culture «prudentielle» :

- . Culture «prudentielle» positive : Accès vers la culture du risque maîtrisé
- . Culture «prudentielle» «neutre» : Maintien à un niveau médian de maîtrise
- . Culture «prudentielle» négative : Retour vers la non culture du risque

Afin d'éviter une involution, une rétrogradation de la condition humaine, afin d'éviter la peur devant la souffrance, la fuite devant les problèmes, l'incapacité à trouver des solutions adéquates face à l'inconnu, le désengagement face aux multiples difficultés de la vie au quotidien, la culture «prudentielle» est une étape obligatoire. Elle offre une porte de sortie honorable, notamment au moment de la phase d'initiation des jeunes gens à la vie sociale, au moment de l'apprentissage d'un savoir-faire opérationnel, et d'une manière générale, face à tout danger réel, à toute menace latente comme face à l'inconnu à découvrir. Pour le commun des individus, l'étape que représente la culture «prudentielle» doit reposer sur une démarche pas à pas, dite de progressivité, permettant de contrôler suffisamment l'ensemble du périmètre du risque en allant du plus simple à éviter au plus compliqué à maîtriser.

Cette démarche de progressivité doit logiquement procéder d'une avancée, qui partant de l'extérieur «calme» le plus éloigné du risque se dirige peu à peu vers l'intérieur «chaud» du risque, son noyau dur. Cette progressivité doit se réguler naturellement en fonction du tempérament de l'individu, de son niveau de technicité opérationnelle et de son degré réel de conscience à savoir si la réponse apportée est bien proportionnée à la réalité de la menace ou du danger perçu.

## LES 3 TEMPS DE LA CULTURE «PRUDENTIELLE»

**D**ans tout milieu jugé insécurisant, dangereux ou hostile, la culture «prudentielle» nécessite une approche circonspecte selon 3 temps distincts :

- . Apprentissage basique et/ou théorique du contrôle du risque lambda ;
- . Exposition aux situations à risque lambda ;
- . Maîtrise autonome suffisante du risque lambda en situation courante.

### 1<sup>er</sup> temps : Apprentissage basique et/ou théorique du contrôle du risque lambda

Il suppose d'abord une information claire et détaillée sur la nature, les causes et les conséquences du risque lambda. Il suppose ensuite la découverte cognitive, psychomotrice, manuelle et/ou sensorielle des moyens concrets destinés à y faire face en milieu sécurisé et/ou déconnecté de la réalité.

### 2<sup>e</sup> temps : Exposition aux situations à risque lambda

Il implique une première série de passages à l'acte sécurisés dans un milieu réel ou reconstitué, de façon à prendre réellement conscience de la réalité du risque, de ses causes et de ses conséquences, par l'adéquation de son vécu sensoriel.

### 3<sup>e</sup> temps : Maîtrise suffisante du risque lambda en situation courante

Il impose un passage à l'acte répétitif et circonspect dans la réalité du milieu, à la fois non sécurisé mais contrôlé par les acquis précédents. A ce stade, seule la largeur concrète de l'expérience permet véritablement de renforcer progressivement la maîtrise et conserver une distance «prudentielle» par rapport au risque lambda. C'est à ce niveau que se dessinent les 3 polarités possibles de la culture «prudentielle» (positive, neutre, négative). Lorsque l'individu dispose d'une motivation réelle à progresser au-delà du 3<sup>e</sup> temps, il peut alors passer tout naturellement à la phase suivante d'accès à la culture du risque maîtrisé, lui permettant ainsi d'élever et renforcer son niveau de maîtrise globale. Lorsqu'il s'arrête au 3<sup>e</sup> temps de la culture «prudentielle», en jugeant l'acquis suffisant et/ou par crainte d'affronter plus avant le risque, l'individu stoppe alors la qualification et l'épaississement de sa maîtrise globale en se privant de compléments utiles en cas d'imprévu, d'inconnus, de difficultés ou de dynamisation possible de son action.

Par ce fait, il stabilise son évolution en terme de maîtrise globale, de compétence, de qualité, d'efficacité et d'efficience. Deux scénarios s'offrent à lui : soit, il maintient son niveau en essayant de se comporter de manière relativement sage et normée dans l'esprit et la lettre de ce qu'il a appris soit, il régresse. Il entre alors dans une polarité négative le lissant à rebours vers la culture du non risque. La tendance lourde qui en résulte est de privilégier directement la sécurité des acquis et la prudence dans l'action par des mesures appropriées, des règles capables d'assurer une certaine forme de protection et de pérennité de l'existant. En sortant de son rôle d'étape intermédiaire entre culture du non risque et clé d'accès à la culture du risque, la culture «prudentielle» à polarité «neutre» et négative devient rapidement une sous-culture du risque maîtrisé.

En tant que sous-culture du risque et de la maîtrise, elle prive notamment le jeune individu d'élan vital à s'accomplir pleinement dans ses potentiels et ressources, jusqu'à le handicaper sérieusement dans sa lutte contre l'adversité et les aléas de la vie. Chez l'individu plus âgé, elle renforce au contraire un besoin de calme, de stabilité et de régularité face à l'érosion progressive des forces physiques et mentales, tout en favorisant l'effacement inéluctable de certaines capacités et dispositions préalables.

## LE VERSANT NÉGATIF DE LA CULTURE «PRUDENTIELLE»

**S**ous l'angle de l'engagement dans la vie privée, publique et/ou professionnelle, la culture «prudentielle» de type «neutre» ou négatif s'apparente à un niveau minimal, ou moyen, de mobilisation de ressources, loin de «l'optimalité» possible.

Elle mise davantage sur l'efficacité d'atteinte d'objectifs faciles que sur l'efficience à faire beaucoup mieux que le résultat attendu. A ce stade, elle contribue à dynamiser l'individu dans une satisfaction «bourgeoise» de ses besoins dominants et de ses motivations, mais sans ambition à faire mieux. L'individu se suffit alors de x% de ses potentiels disponibles et/ou accessibles, ce qui est bien mieux que de ne rien faire sous l'emprise de la culture du non risque mais tout de même assez dommage de s'arrêter en cours de chemin, sans aller jusqu'au bout de sa border line (frontière du possible). En privilégiant systématiquement des objectifs et des attentes limités, comme en s'accordant uniquement des terrains d'actions habituelles ou des jeux connus, la culture «prudentielle» «neutrale» ou négative prive l'individu d'une découverte d'autres ressources agréables dans la vie sensorielle, intellectuelle, physique, émotionnelle et/ou affective.

Elle le bride carrément à la source de son mental en limitant le plaisir et l'enrichissement de sa pratique. Dans le cadre de la pratique routière, la culture «prudentielle» s'applique à favoriser principalement la notion de vitesse légale, ainsi que le respect inconditionnel du code de la route. Ce faisant, le citoyen-usager tend facilement à s'arrêter dans la progression de sa pratique routière en perdant le bénéfice d'une qualification, à «portée de volonté», dans le cadre de sa conduite ou de son pilotage. Il considère alors que son niveau moyen de compétence lui suffit amplement et que la satisfaction projective de ses besoins est ici largement suffisante, faisant que la réalisation d'autres besoins s'avère inutile, secondaire et/ou prohibée.

Tant qu'il n'a pas franchi les portes de la culture du risque, il tend à s'autosatisfaire des limites de son espace d'action s'avouant même incapable d'envisager un élargissement de son périmètre d'affirmation et d'initiative, à l'instar de l'indigène qui n'imagine pas d'autres espaces de vie que ceux déjà connus et/ou vus de ses propres yeux. De ce fait, l'usager se concentre principalement sur l'acquis du moment en privilégiant le conformisme dans sa pratique routière, articulé sur des habitudes fortes, assorti d'une vision plus fonctionnelle que passionnelle de son engin. Il repousse, de ce fait, tout ce qui peut apparaître comme effort nouveau, prise de risque inutile, initiative dangereuse pour son intégrité physique ou morale et/ou pouvant entraîner une épreuve ou un souci supplémentaire.

Il tend consciemment à définir et à valoriser son choix «prudentiel» comme un modèle de référence applicable au collectif, comme si son propre horizon de pratique s'avérait suffisant au bonheur et à l'harmonie de tous. Ce manque de lucidité à ne concevoir la pratique routière que sous l'angle «prudentiel» peut le conduire à l'intransigeance et à la radicalisation. Fort de ce type de logique, il construit alors son raisonnement, adapte son comportement et se façonne une attitude s'appuyant sur le respect de la norme, du devoir, des règles, etc. La résultante de cette tendance appliquée à une masse d'individus conduit inévitablement à un effet de panurgisme, à un suivisme citoyen sur route produisant un défaut patent et récurrent de non qualité dans la pratique routière.

Elle secrète surtout, en marge de cette conduite «assagie», une production plus nombreuse d'erreurs, de décisions inadéquates et de réponses dangereuses face à l'imprévu, en démultipliant le risque alors même que l'on cherche à le réduire.

## **LES FAUX-SEMBLANTS DE LA CULTURE «PRUDENTIELLE»**

**D**ans le cadre de la sécurité routière traditionnelle, la prévention apparaît comme la démarche soft de la dissuasion des citoyens-usagers à agir autrement que ce qui est réglementé et normalisé.

Afin d'éviter que le collectif des usagers ne s'engage massivement dans l'action à risque, la prévention consiste majoritairement à avertir et alerter des effets possibles du danger provenant de certains couples à risque très médiatiques (alcool, vitesse, non port de la ceinture de sécurité, téléphone au volant...). Tout en laissant l'individu libre et juge de ses propres décisions, elle oriente tout de même fortement le sens initial de ses positions par la redondance de ses messages médiatiques et de ses interventions dans l'éducation des jeunes.

Aussi lorsque la prévention se conjugue avec féminisation, vieillissement et assistanat croissants au sein des populations occidentales, mais aussi avec culpabilisation des comportements, autorité et sanction en provenance du système, le résultat conduit inévitablement à une demande accrue de sécurité et de prudence généralisée. L'offre sécuritaire trouve alors un terrain de demande sécuritaire

largement préparé et orienté par elle-même. Il est clair que la tendance sociétale actuelle dans la plupart des pays occidentaux privilégie la culture «prudentielle» normative contre la culture du risque tolérante. Ce choix collectif fortement orienté tend à lisser les populations d'usagers de la route, comme d'ailleurs l'ensemble des autres citoyens actifs, vers l'augmentation «exponentielle» d'une demande d'assistanat institutionnel, sécuritaire et technologique.

Cette tendance lourde se caractérise par un ensemble de réactions psychologiques, allant du rejet de la prise de risque dans l'entrepreneuriat à la perte d'initiative créative et innovante, en passant par la moindre exposition professionnelle et/ou publique, jusqu'à la peur de perdre son confort et/ou celle de rompre avec des habitudes rassurantes. A l'échelle collective, il s'agit d'une véritable déresponsabilisation du citoyen vis-à-vis du droit à la différence, du droit d'oser et du courage à affronter le risque. Le matraquage sécuritaire, médiatique et politique en matière de pratique routière contribue inconsciemment à renforcer cet état d'esprit. Sous l'angle de l'évolution sociétale, il est clair que cette tendance massive à la «docilisation» des comportements n'est qu'apparente, puisqu'elle génère parallèlement de l'intolérance vis-à-vis du comportement hors norme d'autrui, comme de la frustration pour soi-même.

Tout cela contribue à aller à contre-courant du progrès sociétal et de l'évolution de la condition des citoyens, lesquels se sont toujours gagnés par l'effort dans l'engagement, le fait d'oser dans l'affrontement direct de la menace, mais aussi par la prise de risque face à la difficulté ainsi que par la lutte permanente contre le danger latent de l'inertie, de la soumission et des habitudes de confort. Il est clair que plus l'individu reste prisonnier d'une forte demande sécuritaire, plus il se prive de liberté d'action et de capacité d'évolution. Aussi le plus grand danger affectant l'ensemble du corps social est que la démarche liberticide résultant de l'excès sécuritaire se propage de manière invisible et/ou par petites touches légales et normatives tout au long des époques, faisant que de jour en jour le maillage législatif devienne de plus en plus étroit, bridant à la source toute volonté de proaction, d'action, de réaction, de révolte.

Comme le bien s'oppose constamment au mal ainsi que le positif s'oppose au négatif, il convient de faire particulièrement attention qu'en matière de citoyenneté la soumission ne s'impose face à l'affirmation. La «pédagogie» et les méthodes utilisées par la sécurité routière traditionnelle tendent à favoriser une telle tendance collégiale, plus soumise qu'affirmée.

## LES 3 GRANDS SYMPTOMES «PRUDENTIELS»

**S**i la massification de l'éducation à la prudence apportent quelques sujets de satisfaction en surface du comportement des usagers, comme en matière de réduction officielle de l'accidentalité, elle induit indirectement de nombreux troubles psychosociologiques.

### 1<sup>er</sup> symptôme «prudentiel»

Le premier symptôme d'alerte révélateur d'un glissement lent et régulier vers la soumission citoyenne est la tendance observée chez une majorité d'adolescents, d'adultes, d'hommes et de femmes actives, à rejeter et éviter les efforts nécessaires pour dominer la culture du risque dans l'exigence de son apprentissage. En fait, en matière d'approche du risque comme d'action engagée, tout part de la chimie du cerveau et tout revient à la chimie du cerveau. Croyance, inquiétude, stress, anxiété, angoisse, peur, émotion de crainte, sont autant de freins psychiques, psychologiques et émotionnels résultant de la neurophysiologie du cerveau humain de nature à inhiber, à la source, la volonté d'engagement des hommes.

Celui qui a peur a tendance à refuser et à critiquer facilement ce qui lui fait peur, comme à projeter sur autrui sa peur et/ou à déconseiller et interdire à ses proches de s'engager dans de telles aventures. Ainsi moins l'individu dispose du recul apporté par la richesse et la largeur d'expérience dans le domaine du vécu sensoriel, plus il imagine, virtualise et «cérébralise» la réalité selon une polarité positive ou négative liée aux traits dominants de son caractère. De ce fait, plus il croit s'approcher de la réalité, plus il s'en éloigne jusqu'à confondre et associer virtualité et réalité, ainsi que réalité vécue par soi avec réalité vécue par les autres. La projection de ses propres angoisses ou de ses peurs sur la réalité vécue ou observée tend à déformer le contenu de cette réalité, jusqu'à croire que la réalité est conforme à la

représentation négative qui en est ainsi faite. Le phénomène inverse de positivité et d'embellissement de la réalité est également vrai. La limite entre le vrai et le virtuel devient inexistante faisant se confondre objectivité et subjectivité, bon sens et raisonnement spécieux.

## 2° symptôme «prudentiel»

Le principe est identique en matière de pratique routière dans une tendance générale consistant davantage à virtualiser la vitesse et le risque, plus qu'à savoir soi-même les pratiquer réellement et efficacement. Cela correspond au second symptôme d'alerte qui est de réduire psychologiquement la réalité en fonction de sa propre impéritie (manque de capacité dans la fonction où l'activité que l'on exerce). Le faible spectre de la réalité vécue par les uns et par les autres, du fait de la réduction de leur espace d'action, de leur non prise de risque et/ou de la limitation de leurs initiatives personnelles (sous la pression normative du système), tend à réduire proportionnellement la réalité à la surface réduite de l'expérience de chacun. De ce fait, plus l'expérience de l'utilisateur se révèle limitée et marginalisée, plus sa conscience de la réalité vécue reste réduite et ciblée. Cela explique notamment le recul constaté en matière de demande de vitesse se transformant «mécaniquement» en demande de prudence. A partir du moment où l'analyse de la situation est faussée par l'impéritie des uns et des autres, il est évident que le raisonnement tenu individuellement et collectivement devienne également faux dans ses fondements. Pour de multiples raisons, la culture «prudentielle» qui en résulte tend peu à peu à justifier le syndrome de l'inaction valorisée.

## 3° symptôme «prudentiel»

Ce troisième symptôme consiste à compenser le défaut d'un véritable, complet, authentique et fort retour physique, sensoriel, émotionnel, mental et cognitif provenant tout naturellement de l'action engagée, par un déplacement plus superficiel de ce retour basé sur la référence de valeurs secondaires jugées artificiellement prioritaires et dominantes sur la question.

### Exemples de compensations :

- . Comportement de bon élève de la classe ;
- . Respect à la lettre du code de la route ;
- . Discours critique, voire intolérant, sur tout ce qui sort de la norme collective ;
- . Usage immodéré de notions valorisant le non risque (prudence, responsabilité, sécurité...)
- . Absence d'intérêt pour tout ce que l'individu ne sait pas ou ne peut pratiquer lui-même ;
- . Recours à l'image donnée par le véhicule, les équipements et les accessoires ;
- . Justification de ses propres limites par une volonté de ne pas déroger à la loi et à la règle ;
- . Raisonnement défensif basé sur la justification de la responsabilité familiale ;
- . Evocation des statistiques, des accidents vécus par soi-même ou par des connaissances ;
- . Recours constant à la morale, à la culpabilisation, à la dramatisation pour restreindre l'avancée dans le débat ;
- . Etc.

En matière de sécurité routière traditionnelle, on observe chez toutes les personnes non capables d'une prise de risque maîtrisée comment celle-ci est jugée a priori dangereuse, inconfortable, pénible et insupportable vis-à-vis du confort acquis. Il en est de même vis-à-vis de l'effort de perfectionnement à consentir pour atteindre un niveau élevé de maîtrise globale, lequel est jugé inutile et pas assez rentable, compte tenu du faible retour sur investissement et/ou des ennuis possibles dans une utilisation «déviant» sur route ouverte. Ce constat résume bien la situation prouvant qu'à dévaloriser la prise de risque on limite toute forme de volonté à progresser pour soi-même comme pour autrui. La valorisation de l'inaction auprès des populations les plus vulnérables, les moins motivées et/ou les moins engagées, forme un véritable syndrome psychologique agissant à la fois sur la représentation de l'action, sur la prise de décision et sur la manière ou non de passer à l'acte.

En résumé, la culture de la prudence permanente et de la sécurité excessive associée au syndrome de l'inaction valorisée se révèlent être un remède bien plus dangereux que le mal à combattre. Il tend à rendre les individus beaucoup trop suiveurs et dépendants vis-à-vis du système et relativement plus vulnérables face à l'imprévu et à l'adversité, en ayant perdu la partie la plus aguerrie de leurs réflexes, de leur vigilance et de leur compétence. Parallèlement, il est remarquable de constater comment moins l'individu est motivé pour entreprendre, prendre des risques et passer à l'acte, plus il tend à rationaliser



les justifications de son non passage à l'acte jusqu'à en ériger des règles et des usages collectifs. Ainsi plus les individus rejettent le passage à l'acte et la prise de risque, moins ils se montrent dynamiques, proactifs, audacieux et entreprenants.

A l'inverse, plus ils tendent à compenser dans la cérébralité, le raisonnement tout fait, le discours critique ou encore dans les actes de gestion, dans une recherche obsessionnelle de confort assortie de rituels habituels. Le rapport au syndrome de l'inaction valorisée fait constater que moins les gens passent à l'acte, plus ils utilisent le renfort de leur intelligence pour compenser et expliquer rationnellement le pourquoi du comment. C'est ce qui induit d'ailleurs la base de la réflexion sécuritaire puis la demande de normalisation, par opposition à la recherche ouverte et créative de solutions innovantes ou de ruptures. Ainsi dès qu'une minorité agissante fonctionne mentalement de cette manière, elle tend à tirer la collectivité et/ou le système dans le sens de son raisonnement en utilisant toutes les formes de persuasion et de médiatisation disponibles.

En ce domaine, l'usage des techniques de communication politique est assez fréquent et proportionné à la subtilité de l'intelligence développée dans le traitement de l'information. C'est l'une des raisons qui explique que l'intelligence et l'abus de raisonnement font souvent bon ménage avec l'inaction.

## CHOISIR L'ÉDUCATION DU RISQUE

**L**a prise en compte du risque est à l'évolution de la vie ce que l'oxygène est au développement du cerveau humain. Elle est indissociable à la qualification de la condition humaine.

Sans risque, la vie végète et se replie sur elle-même, avec excès de risque, elle disparaît dans l'affrontement du danger, avec contrôle et maîtrise du risque, elle se développe dans la découverte de nouvelles ressources et potentiels. Aussi choisir l'éducation du risque, c'est réussir à exister pour soi-même. En effet, l'individu éduqué dans la culture du risque maîtrisé fait bien plus que vivre dans un naturel formaté à la géométrie de son cadre social, il existe vraiment pour lui-même à la racine de ses envies et dans le hors limite de ses propres ressources. Il acquiert le choix de décider librement par lui-même et pour lui-même dans l'intégralité de sa conscience d'homme ou de femme.

**Aussi, l'éducation du risque reste un fondamental de l'avancée de la condition humaine, aussi bien dans :**

- . Le progrès de l'humanité que dans les découvertes inventives, techniques, technologiques ;
- . La lutte éternelle de survie au sein de son environnement ;
- . La satisfaction et l'accomplissement des multiples besoins humains ;
- . La protection pérenne des biens et des acquisitions ;
- . Le développement des relations et des échanges ;
- . L'élévation des droits, ressources, rôles et autres statuts sociaux.

Quelle que soit la forme d'apprentissage au risque maîtrisé, sa pertinence conduit forcément à une dynamique «évolutionnaire» poussant les individus à sortir de leur inné, de leurs acquis et de leurs habitudes, dans une quête de réalisation de soi et de qualification du comportement. De ce point de vue, l'éducation du risque est à la base même de la réussite contre l'adversité et l'imprévu par un retour gagnant dans l'affrontement de la réalité des choses. Sachant qu'en matière de maîtrise du risque qui peut le plus peut également le moins, l'éducation du risque doit intégrer un certain nombre d'institutions (éducation nationale, activités sportives et de loisirs, initiatives individuelles, sécurité routière, milieu professionnel, médias nationaux...).

**Plusieurs préceptes doivent être mis en place :**

- . Apprentissage du passage à l'acte dès le plus jeune âge ;
- . Primauté de l'affirmation de soi sur la passivité et la soumission ;
- . Expérimentations et initiatives impliquant l'effort, le courage d'oser, les voyages, les approches non standardisées... ;
- . Mise en place d'un référentiel de valorisation validant l'effort, la motivation dans l'engagement et sa valorisation ;

- . Défense de valeurs humaines fortes et positives ;
- . Incitation à la prise de risque maîtrisée en situation d'inconnu et d'imprévu ;
- . Esprit de dépassement de soi et de challenge personnel ;
- . Encouragement devant l'échec à poursuivre jusqu'à la réussite.

A l'échelle d'une population donnée, la culture du risque maîtrisé qui en découle repose à la fois sur l'acceptation de la réalité telle qu'elle est (et non sur sa virtualité), sur le principe de fatalité des situations et des événements subis et non voulus (monde difficile, instable, dangereux...), ainsi que sur une volonté farouche de les affronter avec un esprit de dominance, de réussite et de gagne. En cela, la culture du risque maîtrisé apprend à refuser la soumission inutile, apprend la patience et l'opiniâtreté, apprend à être autonome comme à relativiser les situations, apprend à rebondir sur les événements et les choses. Elle contribue directement à la maturité de l'individu en passant d'un stade d'affirmation relativement primaire, timoré, soumis, dépendant et/ou assisté (culture du non risque) fortement influencé par le cerveau limbique, l'hypothalamus, l'imaginaire et la rationalisation empirique, à un stade supérieur de conscience et d'aboutissement personnel dans la liberté d'action et d'expression.

C'est en cela que l'éducation du risque dès le plus jeune âge revêt une importance vitale pour assumer ensuite correctement l'état d'adulte. Elle favorise une qualification des réponses apportées aux problèmes du quotidien obligeant ainsi l'individu à faire les efforts adéquats, comme à se battre constamment pour dominer et survivre à l'hostilité du monde des hommes et de l'environnement naturel. Sans éducation du risque il ne peut exister de culture du risque dans le collectif, faisant que seule la sélection naturelle joue son rôle entre individus alors que les lois de l'acquisition, de l'adaptation et de l'opportunisation peuvent clairement changer la donne sociale et sociétale. C'est en cela que l'éducation du risque lutte activement contre l'inertie et l'affadissement de la condition humaine en trempant la personnalité de l'individu à réagir efficacement face aux épreuves de la vie.

## LE HAUT NATUREL DE LA CULTURE DU RISQUE MAÎTRISÉ

**A**fin d'être viable et acceptable, toute culture du risque doit passer par le stade intermédiaire de l'éducation «prudentielle» dite positive en évitant de sauter trop rapidement les étapes.

Ce stade «prudentiel» doit être considéré comme une étape intermédiaire permettant d'accéder progressivement vers le haut naturel de la culture du risque maîtrisé. Elle doit intégrer l'évidence que chez l'adulte compétent, il n'y a pas de culture du risque sans prise de risque et de prise de risque sans obligation de maîtrise. C'est d'ailleurs tout l'esprit de la liberté d'entreprendre, de s'exprimer et d'agir que d'accepter les contreparties du risque. Être un homme ou une femme libre, c'est forcément s'engager dans le risque possible en acceptant dignement ses éventuelles conséquences. De manière concomitante chez l'utilisateur de la route, il n'y a pas non plus d'évolution de la maîtrise globale sans volonté de perfectionner ses compétences et ses connaissances par des formations, stages et expérimentations complémentaires plus poussées et élargies que l'acquis minimal nécessaire.

En cela, la véritable culture du risque reste toujours corrélative d'une maîtrise et la maîtrise d'un perfectionnement obligé. Sur le fond, la culture du risque maîtrisé est totalement d'essence de l'affirmation de soi en s'opposant notamment à la passivité et à la soumission devant les événements. Elle s'oppose directement aux freins psychologiques et aux résistances comportementales à craindre la décision d'engagement comme à repousser le passage à l'acte. Bien au contraire, la culture du risque maîtrisé traduit un ensemble de valeurs positives, structurantes et solides chez l'individu, une spécificité humaine de caractère affirmé, qu'il convient de protéger et de développer par la pratique d'activités nécessitant un fort degré d'implications et d'efforts.

De la même manière, il ne peut y avoir de culture du risque maîtrisé sans motivation et récompense par un retour d'avantages sous forme de sanction positive et/ou d'intérêts pour soi en termes de bien-être sensoriel, émotionnel, affectif, psychologique, financier, etc. Si la réciprocité naturelle et normale de la culture du risque (le côté pile) induit l'omniprésence d'une entropie possible pour le sujet et/ou pour autrui, c'est-à-dire l'éventuel prix à payer en cas d'échec (risque réalisé), le côté face s'avoue bien plus fécond et productif pour l'évolution de la condition humaine de l'individu.

C'est d'ailleurs le refus de la possibilité d'une sanction négative et/ou le désintérêt pour un faible retour d'action qui apportent toute la puissance d'engagement et l'efficacité de la décision dans la prise de risque. C'est toute la légitimité de la culture du risque que d'éviter l'échec, la domination, le lissage vers le bas, la stagnation dans la médiocrité ou encore l'insipidité de la vie et de l'action. C'est d'ailleurs la septième condition du Codex de la Maîtrise routière que de faire prévaloir la mise en place d'une véritable culture élargie de la pratique routière. Une culture du risque maîtrisée qui soit la plus éloignée de l'empirisme des uns et des autres, comme des appropriations politiques et autres statistiques propres à la communication politique.

L'éducation à cette culture doit reposer sur des bases scientifiques neutres ainsi que sur la mesure exacte, objective et complète des impacts technologiques, techniques, psychologiques, sociologiques et institutionnels au sein de la nation. Ce nouvel humus culturel ne doit pas rester aux seules mains des institutions du système. Il doit être ouvert à de nombreux intervenants et organismes de la société civile et du privé.

## **FAVORISER UN CHOIX ALTERNATIF**

Il existe une légitimité dans la demande «prudentielle» comme dans la demande de prise de risque maîtrisée.

Aussi pourquoi vouloir toujours opter pour une mono solution dominante, sous prétexte d'égalité collective, en évacuant les autres possibles. Il y a même quelque chose de ringard à rechercher une vérité toute faite, unilatérale et/ou monolithique. Dans une société démocratique et respectueuse des droits des citoyens, la liberté de choix doit obligatoirement prédominer envers tous ceux qui veulent opter délibérément pour la prudence sécuritaire comme envers ceux qui veulent opter pour le risque maîtrisé.

Offrir une solution alternative, c'est déjà commencer à tenir compte de la différence existante entre usagers. Par exemple dans le cadre de la pratique routière, il s'agit de mettre en place simultanément deux dispositifs (sécurité routière traditionnelle/Codex de la maîtrise routière, vitesse autorisée/vitesse tolérante, etc.), en laissant l'utilisateur choisir par lui-même le dispositif s'appliquant le mieux à sa pratique. L'offre alternative doit s'appliquer à un choix simple, volontaire et conscient pour une période déterminée et reconductible.

**Selon le volontarisme du choix s'applique alors à l'utilisateur les règles spécifiques du dispositif sélectionné :**

- . Règles du dispositif A (ex. : sécurité routière traditionnelle)
- . Règles du dispositif B (ex. : Codex de la maîtrise routière)

Si le dispositif A est celui qui est objectivement le moins exigeant, il est alors considéré «par défaut» pour tout usager lambda qui n'atteint pas le niveau suffisant et/ou qui n'effectue aucun choix volontaire en faveur du dispositif B. Dans ce cas, l'utilisateur lambda ne peut revendiquer ni partie ni totalité des règles, droits et/ou avantages du dispositif B. L'accès au dispositif B suppose certaines conditions liminaires ou probatoires, dont les principes sont résumés sous forme de charte ou d'engagement sur l'honneur.

**En toute hypothèse, l'accès au dispositif B suppose :**

- . La capacité d'accessibilité à tous et à tout moment en fonction d'une somme d'efforts, de qualification du comportement et d'engagements personnels clairement et collectivement définis ;
- . La preuve objective, certifiée et/ou sur l'honneur d'une compétence réelle se fondant, par exemple, sur un niveau x de maîtrise globale ;
- . Le respect constant des règles, droits et valeurs qui lui sont fondamentalement attachés ;
- . La volonté manifeste de s'engager sur une période donnée ;
- . La possibilité d'utiliser ou de revenir au dispositif par défaut à tout moment selon la nature des configurations routières rencontrées, faisant que B peut également utiliser A mais pas le

contraire.

Toute récurrence de non conformité dans le non respect des règles et/ou des valeurs inhérentes au dispositif B entraîne le retour au dispositif par défaut, voire même à la privation des deux dispositifs. Cette offre sociétale ni compliquée ni injuste repose en fait sur les notions concrètes et appliquées de légitimité, de différenciation et d'équité pour chacun. Exit donc l'égalitarisme doctrinaire fondant l'indifférenciation collective dans les démocraties de système, républicaines ou non. Il est également clair que les dispositifs A et B ont un même tronc commun législatif sur l'ensemble du territoire national concerné. Seule la nature de mise en œuvre de certaines règles, droits et valeurs, forme la différenciation entre dispositifs A et B impliquant alors le cadre d'un deal spécifique, d'un contrat moral ou autre.

Dans l'absolu, il n'y a aucune raison de trancher en faveur du seul dispositif A ou B et encore moins d'imposer un compromis médian insatisfaisant l'ensemble des parties. La démocratie supporte bien le choix sélectif puisqu'un certain nombre d'institutions l'utilisent couramment (enseignement secondaire et supérieur, privilèges dans certains secteurs de la fonction publique, professions salariées et non salariées du secteur privé, variabilité des gammes de produits et services dans l'économie...). Pourquoi la pratique routière serait-elle exemptée d'une telle évidence en refusant le droit à l'alternative pour les usagers les plus compétents, comme en privilégiant le monolithisme de la règle unique au profit des usagers moyens et médiocres ?

Lorsqu'une avancée sociétale aussi forte que celle prônée par le Codex de la maîtrise routière s'inscrit sans aucune ambiguïté pour la valorisation de l'éducation du risque et la défense de la culture du risque maîtrisée, pourquoi s'entêter à ne retenir comme seul devenir collectif que la culture du non risque ou celle de la culture «prudentielle neutre», voire négative ? Pourquoi faut-il toujours repousser à plus tard les échéances avant que n'existe la possibilité citoyenne de choisir entre deux modes d'action, deux procédures ou deux droits différents applicables sur un même territoire géographique, lorsque cela peut avantager et les uns et les autres ?

Le caractère alternatif du choix citoyen est également une marque forte d'avancée sociétale dès lors qu'il permet d'éviter que les effets du monolithisme doctrinaire n'engendre, en boucle, les mêmes cycles de satisfaction des uns et de mécontentement des autres selon le rapport dominant du moment.

## UNE LARGE FAILLE «COMPÉTENTIELLE»

L'apprentissage initial courant dans la pratique routière s'appliquant à une masse indifférenciée d'individus, sans référence aucune à une ou à plusieurs post-formation(s) ultérieure(s), recouvre près de 60% des principaux vecteurs de maîtrise globale nécessaire à la pratique routière.

Dans la plupart des modèles d'apprentissage menant à l'obtention du permis de conduire, 7 critères majeurs sur 12 sont seulement imposés. Parmi les 7 critères officiels basés sur un niveau moyen d'acquisition et de dispositions naturelles, 4 sont considérés comme dominants et 3 d'appuis. La distinction s'opère à partir du modèle motologique d'évaluation «3S» permettant de déterminer le niveau de maîtrise globale nécessaire à la pratique de la moto, l'une des plus difficiles qui soit dans la pratique routière commune.

### Les 4 critères majeurs dominants en toute pratique routière concernent :

M1. (S1.1) Adéquation et régularité des pratiques	: 13,4%
M2. (S2.1) Qualités mentales du sujet	: 13,4%
M4. (S1.2) Sens de l'anticipation, vigilance	: 8,4%
M6. (S3.2) Techniques de conduite/pilotage lent	: 8,4%

### Les 3 critères majeurs d'appui :

M7. (S1.3) Détection et compréhension des phénomènes	: 5,7%
M8. (S1.4) Savoir-vivre et comportement routier	: 5,7%
M11. (S3.3) Etat technique de l'engin	: 5,7%

Dans l'absolu, cet état de fait laisse ainsi apparaître une «faille compétentielle» large de près de 40% d'occurrence du risque et bien davantage encore, sachant que la maîtrise réelle chez l'utilisateur vient progressivement avec la pratique, l'expérience et le degré d'implication en temps réel. Il manque par conséquent 5 autres critères majeurs au moment de l'apprentissage routier traditionnel en vue de l'obtention du permis de conduire.

**Parmi les 5 critères majeurs manquants, 2 sont considérés comme dominants et 3 comme critères d'appui :**

M3. (S3.1) Techniques de conduite/pilotage rapide	: 13,4%
M5. (S2.2) Qualités physiques du sujet	: 8,4%
M9. (S2.3) Qualité des réflexes en situation inconnue	: 5,7%
M10. (S2.4) Chance, autosuggestion, conditionnement	: 5,7%
M12. (S3.4) Connaissances mécaniques	: 5,7%

Ces 5 critères également décisifs en toute pratique routière sont souvent à l'origine du défaut de contrôle dans la plupart des situations à risque et d'imprévu. Toutefois, cette «faille compétentielle» n'est pas forcément réhabilitaire tant que l'utilisateur reste soumis au respect de consignes limitatives. Pour les autres usagers, c'est le rôle de la post-formation que de favoriser rapidement l'accès à la compétence dans l'ensemble de ces 5 critères officiellement sous-dimensionnés, comme d'améliorer la maîtrise réelle dans les 7 premiers.

## LES 7 ÉTAPES DE L'EFFICIENCE

**C**onsidérant la pratique routière comme le prototype même de l'égalité des chances dans les phases d'accessibilité et d'apprentissage, ainsi que le domaine, par excellence, dans lequel tout citoyen-utilisateur peut tendre vers l'efficacité de sa pratique sans devoir être soumis à des contraintes élitistes de sélection, il est intéressant de constater 7 étapes permettant d'atteindre l'efficacité concrète et opérationnelle.

Ainsi la qualité opérationnelle de l'utilisateur de la route découle d'une succession graduelle d'étapes, dont l'efficacité peut s'atteindre, dans l'absolu, sur une durée relativement courte.

**Echelle des 7 étapes menant à l'efficacité dans le comportement de l'utilisateur de la route :**

1. Connaissances théoriques	↔	informations + non passage à l'acte
2. Apprentissage utile	↔	informations + passage à l'acte technique
3. Expérimentation validée	↔	étape 2 + répétition d'actes techniques précis
4. Bonne pratique	↔	étape 3 + expérimentation autonome
5. Réelle compétence	↔	étape 4 + résolution de problématiques distinctes
6. Expertise	↔	étape 5 + résolution de problématiques complexes
7. Domination globale du sujet	↔	étape 6 + novations + vision globale maximale

Pour sortir du degré zéro, tout commence par l'existence de connaissances théoriques, plus ou moins étendues, mais sans validation du passage à l'acte. En terme de «praticité», l'échelle 1 reste le niveau le plus bas de la compétence. En cela, il ne faut pas confondre connaissance même parfaite du sujet et sa domination globale dans la réalité de la pratique (échelle 7). A titre d'analogie, il est possible de dire que tout diplôme certifiant uniquement une base théorique, même importante, n'est que l'échelle 1 de l'efficacité. Pour atteindre la réalité de l'efficacité, il est nécessaire que les connaissances (informations utiles) s'associent à la répétition de la pratique engagée, à l'expérimentation autonome dans le vécu sensoriel, à la résolution adéquate et par soi-même de problématiques distinctes, puis à la résolution de problématiques de plus en plus complexes.

Dès lors, plus l'efficacité augmente en terme de compétence réelle sur le terrain de la pratique routière, plus l'individu manifeste obligatoirement une réelle capacité d'engagement dans l'ensemble des critères majeurs de maîtrise globale. Autrement dit, il n'est pas possible d'atteindre l'étape autosécuritaire n°5

et suivantes, sans la nécessité de dominer préalablement et suffisamment l'ensemble des 12 critères majeurs (référence pilotage moto).

## QUELQUES ÉVIDENCES SUR L'APPRENTISSAGE

L'apprentissage permet de prendre conscience de la réalité de ses capacités du moment et surtout de la réserve de potentiels disponibles.

Un simple petit apprentissage (ou expérimentation) permet souvent de repousser rapidement les frontières de son possible et de découvrir que c'est davantage l'esprit et le mental qui ferment l'horizon du développement personnel et non la génétique, l'environnement, le destin ou la présence d'autrui. En cela, le bon apprentissage reste à la base de la bonne et de la belle pratique routière, comme dans tous les autres domaines de vie et d'activités humaines. Sous l'angle purement pédagogique, l'objectif est toujours d'associer de manière étroite et simultanée les fonctions cognitives (raisonnement, analyse, synthèse, mémorisation...) mobilisées avec le retour simultané du vécu sensoriel, du ressenti et de la charge émotionnelle.

C'est d'ailleurs par le vécu sensoriel amplifié par l'importance de l'émotion et/ou du sentiment ressenti que se créent les plus profondes empreintes mémorielles, psychologiques et/ou «consciencielles» au moment de l'apprentissage comme de l'expérience en situation. En ce domaine, tout ce qui est soft ou théoriquement neutre ne résiste pas longtemps à la mémoire et ne s'impose pas immédiatement à la conscience du sujet. De la même manière, la mise en situation favorisant un impact émotionnel négatif ne peut servir à une énergie et une motivation féconde à entreprendre et apprendre, mais seulement de garde-fou craintif vis-à-vis des conditions réelles ou supposées de l'action. L'émotion négative ne sert aucunement l'efficacité si ce n'est de manière parasite à favoriser la frustration, le sentiment d'échec et/ou la culpabilisation.

A l'inverse, tout ce qui marque positivement et émotionnellement l'esprit tend à influencer en profondeur l'attitude puis le comportement notamment si la répétition, la motivation et la valorisation accompagnent correctement la pratique. Parallèlement, il ne sert souvent à rien dans la progression pédagogique de l'action (hors savoirs complexes et techniques) de vouloir donner du temps au temps, par le rythme d'une avancée pas à pas ou en «marche d'escalier», allant du plus facile au plus difficile. Le vrai fondement de la pédagogie de l'action doit permettre de franchir plusieurs marches d'un seul coup, sans altérer aucunement la compréhension nécessaire du phénomène. Le défi sensori-cognitif à cette échelle est un véritable accélérateur de conscience et de maturité, sachant toutefois que cela n'est pas toujours possible dans la pédagogie de la connaissance éducative, scientifique ou professionnelle.

Pour un cerveau adulte correctement éduqué, le bon apprentissage doit reposer sur des modules complets et adaptés de connaissances et/ou de transferts de technicités assez poussés et ambitieux. En tout domaine de technicité et de maîtrise de l'action, il ne sert à rien d'être timoré dans l'objectif, mieux vaut aller le plus rapidement possible au meilleur de l'apprentissage possible. Cela suppose toutefois de pouvoir avaler et englober les étapes intermédiaires selon le principe «qui peut le plus peut aisément le moins» mais jamais l'inverse. C'est une base élémentaire de la pédagogie de l'action. Pour mieux englober les étapes intermédiaires, le mieux est de favoriser une série de prises de conscience par l'imagerie mentale, les métaphores, les évocations «en relief» chargées de sens ou encore la simulation.

Il n'est donc pas nécessaire de prendre beaucoup de temps pour initialiser un apprentissage premier dans l'action à vocation technique et/ou pour comprendre l'ensemble de la problématique d'engagement dans le passage à l'acte. C'est la pédagogie utilisée par le formateur qui fait toute la différence et la pertinence de la répétition qui se charge de l'intégration en profondeur, et pas le froid et strict contenu du sujet en lui-même. Dans la pratique routière, il est clair que c'est le volume de répétition qui favorise le mieux l'adéquation du geste et la synchronisation d'ensemble, même si le temps nécessaire à l'intégration comportementale adéquate s'avère toujours bien plus lent et difficile que celle de nature mentale et mémorielle.

## LES 5 PALIERS DE L'APPRENTISSAGE

**L**e temps de l'apprentissage est le moment où l'occurrence du risque est la plus grande et le moment où chaque usager de la route, devient le plus vulnérable à l'accident, à la chute ou à l'erreur.

Pire que cela, de la qualité de l'apprentissage dépend ultérieurement le bon ou le mauvais formatage de l'esprit et du comportement de l'utilisateur. Il est vrai qu'entre ne rien faire et faire correctement, il existe une période de transition à forte exposition au risque, celle du temps de l'apprentissage. Le passage de cet investissement éducatif est pourtant nécessaire afin de progresser rapidement et/ou pouvoir ensuite capitaliser sur l'expérience. Aussi tout l'art du bon apprentissage consiste-t-il à raccourcir le plus possible la période d'exposition physique au risque non maîtrisé, par l'usage d'une bonne pédagogie.

Le pédagogue est par conséquent le point de départ, la clé initiale de la protection ultérieure au risque, sachant qu'en la matière, il ne s'agit pas seulement d'apprendre mais de bien apprendre. La manière d'apprendre est bien plus importante que l'acquisition brute de nouvelles informations, techniques et/ou savoir-faire, car elle peut aussi bien former que déformer l'esprit. Si le temps de l'apprentissage, quels que soient l'âge et l'expérience du sujet, peut être de nature à motiver, dynamiser et qualifier l'individu, il peut également remettre en cause, perturber et/ou déstabiliser momentanément les connaissances, la motivation et/ou les savoir-faire déjà acquis. En ce sens, l'apprentissage n'est ni monolithique ni anodin dans ses conséquences ultérieures. Toute pédagogie propre à l'apprentissage implique donc personnellement les formateurs, les enseignants et les éducateurs, bien au-delà de leur rôle de transmission et de transfert de savoir brut.

**C'est la raison pour laquelle tout bon apprentissage suppose une pédagogie capable d'être transverse aux 5 paliers de progression permettant de passer de l'initiation basique à la maîtrise du sujet :**

- . Palier 1 : Initialisation basique de l'apprentissage ;
- . Palier 2 : Répétition concrète des acquis en vue d'une intégration dans les habitudes ;
- . Palier 3 : Synchronisation adéquate et régulière des acquis ;
- . Palier 4 : Expérience propre et qualifiée en condition d'autonomie totale ;
- . Palier 5 : Maîtrise réelle du sujet capable d'être retransmis correctement à autrui.

En matière de pédagogie propre à l'action, la meilleure méthode consiste à favoriser le plus tôt possible une accélération de l'apprentissage dans ses 5 paliers. Le mieux est d'éviter l'approche en escalier en privilégiant une pratique engagée mettant d'emblée haut la barre dans le passage à l'acte. En d'autres termes, il n'est pas nécessaire que chaque palier soit correctement maîtrisé pour passer au suivant, notamment entre les paliers 1 et 4. Pour cela, le sujet doit être placé devant une situation perçue comme difficile ou non évidente pour lui, l'obligeant ainsi à mobiliser un effort volontariste, un dépassement de soi et/ou un passage à l'acte concret dans l'autonomie de ses propres moyens.

L'objectif est d'immerger le comportement, la psychologie et le psychisme du sujet dans une situation et/ou une problématique tendant vers 100% d'inhabituel ou d'inconnu pour lui, afin que celui-ci soit obligé de mobiliser au maximum la tension et l'activation de ses propres ressources. Le but pédagogique est d'éviter le retour instinctif d'un sous contrôle de la situation par les craintes, les habitudes et/ou les réflexes antérieurs.

## LE CARACTÈRE ESSENTIEL DE LA PÉDAGOGIE À OBJECTIF ÉLEVÉ

**S**i l'instructeur sait correctement utiliser le sourcing causal, tout esprit ouvert est apte à comprendre rapidement la portée de beaucoup de choses avec une pédagogie adaptée.

A l'inverse, si l'apprentissage se résume à l'explication, étape par étape, qu'une mono cause induit tel type de conséquence(s), l'apprentissage global peut être, à l'évidence, long et fastidieux. C'est d'ailleurs souvent en dépassant la simple relation causale et en l'intégrant dans une perspective plus large associant source, effets collatéraux, interactivité et finalité que l'apprentissage technique se relativise

rapidement en lui-même. Il s'avère alors que la pertinence de mise en œuvre (synchronisation, adéquation, efficacité, efficacité de l'action) reste directement dépendante de l'ouverture du champ de conscience du sujet, d'autant plus que celui-ci est déjà fortement dynamisé par la motivation, nourrit d'expériences de pratique, de vécus sensoriels et/ou d'informations dans le spectre le plus large.

En matière de pratique routière, plus l'apprentissage mise sur la rapidité de réaction, de décision, de prise d'option engagée dans le passage à l'acte au sein d'un contexte propice (par exemple vitesse rapide), plus l'individu se voit alors obligé de mobiliser en intensité et en puissance le meilleur de ses ressources personnelles et de son (*rme*), afin d'éviter toute «chaleur» inutile, erreur ou chute. Il tend alors à mieux relativiser les niveaux intermédiaires en les dominant de fait, lui faisant ainsi prendre conscience des priorités dans les efforts à consentir. L'une des possibilités pédagogiques est de hausser la barre de l'enjeu en plaçant l'individu devant une alternative telle qu'il doit soit faire l'effort nécessaire pour progresser par la détermination à y arriver, soit décrocher momentanément en s'obligeant à recommencer autrement.

L'idée centrale d'un tel apprentissage à objectif élevé est que plus le sujet s'aperçoit qu'il maîtrise rapidement, facilement et/ou déjà mieux les situations intermédiaires, plus il tend à se motiver pour progresser vers le stade supérieur qu'il sent ainsi à sa portée. Dans tout apprentissage à objectif élevé, la pédagogie accélérée mise en place doit toujours tenir compte d'une graduation dans la montée en puissance comme des conséquences possibles pour l'individu ainsi formé. Il ne s'agit pas d'un «marche ou crève» mais d'un challenge à se dépasser utilement soi-même. Dans la pratique routière, c'est tout particulièrement la synchronisation et la maîtrise de l'équilibre qui bénéficient directement de cette courbe d'apprentissage accélérée. L'affrontement courageux face à la difficulté et l'acceptation volontariste du challenge sont deux facteurs d'accélération de la maturité.

Ils présument ensemble d'une probabilité de résultat conséquent selon l'effort mobilisé, par le fait notoire qu'ils enclenchent des processus naturels d'adaptation, de survie, d'orgueil, de discipline et/ou de désir à surmonter l'obstacle imposé. L'individu tend alors à s'affirmer davantage, à puiser en lui-même, à révéler et à libérer des capacités et des potentiels cachés derrière les habitudes acquises.

## L'APPRENTISSAGE SPÉCIFIQUE DE LA VITESSE

**L'**apprentissage de la vitesse est fondamentalement lié à la pratique routière. Plus le décalage est grand entre la vitesse de perception, de traitement de l'information, de décision et de synchronisation propre aux capacités de l'usager et la vitesse lambda de son engin, plus s'impose une occurrence de risque évidente.

L'apprentissage puis l'expérience ont pour objet de réduire ce décalage en favorisant une synchronisation harmonieuse entre le fonctionnement naturel des états d'être du pilote et/ou du conducteur et le fonctionnement cinématique de son engin, dans la plupart des registres de montée en puissance. Tant que cette synchronisation harmonieuse n'est pas atteinte en temps réel, l'attention et la prudence doivent constamment s'imposer en évitant de rentrer brutalement et/ou sans préparation dans les zones de fort décalage. C'est à l'usager de décider par lui-même et en fonction de son propre ressenti vis-à-vis du décalage. C'est en cela que la vitesse intuitive reste un fondamental universel dans le pilotage et la conduite tolérante sur route ouverte.

La synchronisation harmonieuse doit s'établir, au rythme de chaque usager, selon une progression linéaire de montée en puissance. L'idéal étant d'accéder le plus rapidement possible à la zone maximale admissible en fonction du niveau de maîtrise globale de l'usager afin de court-circuiter et dominer, de fait, toutes les étapes intermédiaires. La progression peut s'effectuer par zones de x kilomètres/heures (ex. tous les 50 km/h : 50, 100, 150, 200, 250) dans des séquences de temps déterminées (ex. toutes les 2 minutes). L'usager arrête et/ou stabilise de lui-même cette montée en puissance selon le niveau de son assurance ou de ses craintes du moment. Par principe, chacun doit définir intuitivement sa courbe personnelle de progression en fonction de sa motivation du moment, de son self-control et de sa compétence, le tout en rapport avec le niveau de circulation et l'environnement routier.

En tout état de cause, il est vivement déconseillé de sauter plusieurs zones d'un coup par des accélérations inappropriées, tant que le mental et la bonne synchronisation des gestes n'ont pas encore



été «calés» de manière synchrone. Face à la montée en puissance de l'engin, c'est toujours l'écart ou la rupture de synchronisation de certains états d'être insuffisamment activés ou sollicités à un moment t qui favorise l'occurrence du risque. Lorsque le fonctionnement des états d'être du vivant s'avoue égal ou supérieur à celui de l'engin, il n'y a pas d'occurrence du risque de la part de l'utilisateur, sauf erreur patente de celui-ci dans la manœuvre ou sauf malchance.

**En définitive, il existe 3 zones de décalage/synchronisation entre l'utilisateur et son engin :**

**. Zone de décalage inversé ou de «sursynchronisation»**

La mobilisation des états d'être du pilote/conducteur s'avoue être supérieure à la vitesse cinématique de l'engin. Il n'y a pas ici d'occurrence de risque à la vitesse atteinte ainsi que dans l'ensemble des zones inférieures de vitesse, sauf erreur de pilotage ou malchance. L'apprentissage ou l'expérimentation est alors directement positive.

**. Zone de non décalage par synchronisation harmonieuse**

Il existe une mobilisation adaptée entre l'activation des états d'être du pilote/conducteur et la vitesse cinématique de l'engin. Il n'y a pas d'occurrence de risque si le pilote respecte et maintient la vitesse atteinte, sauf erreur ou malchance. L'apprentissage ou l'expérimentation est également directement positive.

**. Zone de décalage désynchronisée**

Il existe une désynchronisation entre la vitesse cinématique de l'engin et les capacités mobilisées ou non mobilisées par le pilote à l'instant t. Dans ce cas, soit les capacités, les compétences et/ou les états d'être du pilote/conducteur sont sous-dimensionnés par rapport à la technologie de l'engin et/ou à la vitesse engagée, soit ils sont non ou faiblement mobilisés.

Dans cette hypothèse, il est clair que même si le pilote/conducteur dispose dans l'absolu de compétences et de qualités indéniables, la faible mobilisation de celles-ci produit forcément, à un moment ou à un autre, une désynchronisation propice à l'occurrence du risque.

**A ce niveau, 3 types de zones de décalage peuvent être définis :**

- . Décalage faible : Emergence d'une occurrence de risque
- . Décalage notable : Elévation et permanence de l'occurrence du risque
- . Fort décalage : Probabilité de réalisation du risque

Selon l'intensité du décalage, l'apprentissage devra alors être adapté de manière plus ciblée et personnalisée afin de réduire le risque sous-jacent.

## **LES 6 PHASES DU RISQUE ET DU NON RISQUE**

**E**n matière d'apprentissage comme de pratique, la problématique du décalage/synchronisation se produit lors de chaque changement de rythme imposé, voulu ou subi, ainsi qu'en fonction de la mobilisation entière ou partielle des états d'être du pilote.

Aussi dans la pratique concrète de l'engin comme de la vitesse faut-il mieux renforcer par l'apprentissage et l'expérimentation la qualité, l'intensité, l'efficacité et l'endurance des états d'être mobilisés ou mobilisables chez le pilote/conducteur afin que celui-ci puisse conserver la maîtrise en toute situation par synchronisation et «sursynchronisation». A contrario, il vaut mieux éviter de miser autoritairement sur un moyen terme de comportement normé dans le cadre d'une vitesse imposée induisant, à un moment ou à un autre, un décalage désynchronisé dans le sens pilote/engin ou engin/pilote forcément producteur d'occurrence de risque face à tel contexte imprévu ou inhabituel.

Il est dès lors clair que moins l'utilisateur est habitué à exercer ses talents et ses potentiels dans le cadre de l'apprentissage, puis de l'expérimentation, plus il tend à favoriser un décalage désynchronisé dans

son pilotage/conduite dès lors que la vitesse augmente. A l'inverse, l'habitude et/ou la maîtrise de la vitesse favorise la permanence de la synchronisation et de la «sursynchronisation». Rappelons que le rôle de l'apprentissage est de former au meilleur des potentiels disponibles et non pas de déformer ou étriquer les capacités du sujet en les orientant dans des habitudes limitatives ou restrictives. C'est de la qualité initiale de l'apprentissage que dépend en grande partie l'efficacité du pilote/conducteur vis-à-vis des zones de vitesse et de risques directs attachés.

**Il est dès lors possible de dire qu'il existe 4 grandes phases dangereuses dans l'apprentissage de la vitesse lambda et 2 phases raisonnables, selon une courbe de progression universelle valable à toute époque de la vie de l'usager de la route :**

- . Phase 1 (risque) : Non expérience de la vitesse lambda
- . Phase 2 (risque) : Période d'apprentissage de la vitesse lambda
- . Phase 3 (non risque) : Application raisonnable de la vitesse apprise
- . Phase 4 (risque) : Montée en puissance dans l'expérimentation personnelle
- . Phase 5 (non risque) : Stabilisation à un rythme intuitif suite au retour d'expérience
- . Phase 6 (risque) : Dépassement de soi erratique, esprit de défi/compétition

En regard des 6 phases de la courbe universelle de progression en matière de pratique de la vitesse, toute formation initiale est considérée comme correctement intégrée dès lors que l'usager atteint la phase 3. Sur route ouverte, la continuité de l'apprentissage sous forme de post-formation doit elle-même permettre d'atteindre rapidement la phase 5.

**Il en ressort néanmoins que le risque d'application de la vitesse se situe dans les 4 phases suivantes :**

- . Phase 1 (risque) : Non expérience de la vitesse lambda
- . Phase 2 (risque) : Période d'apprentissage de la vitesse lambda
- . Phase 4 (risque) : Montée en puissance dans l'expérimentation personnelle
- . Phase 6 (risque) : Dépassement de soi erratique, esprit de défi/compétition

Si la non expérience et la période d'apprentissage sont à l'évidence des moments permanents de risque pour l'usager et autrui, le risque redevient ponctuel ou latent en certaines situations par l'impression de maîtrise provenant de la phase 4. De la même manière, la compétition ou l'esprit de défi recrée artificiellement les conditions du risque par l'atteinte de ses propres limites, celles des engins utilisés et/ou de l'environnement de roulage.

**De manière plus réconfortante, le risque direct s'abaisse dans la phase 3 d'application raisonnable et technique de la vitesse en fonction des enseignements de base :**

- . Phase 3 (non risque) : Application raisonnable de la vitesse apprise
- . Phase 5 (non risque) : Stabilisation à un rythme intuitif suite au retour d'expérience

Mais le plus important de tout est que le non ou faible risque direct couronne l'expérience appliquée avec discernement dans le cadre d'une affirmation naturelle propre à la phase 5, grâce à l'atteinte d'un rythme intuitif personnalisé. Il en ressort qu'un bon apprentissage ne doit surtout pas se limiter au seul objectif médian de la phase 3, surtout en se basant uniquement sur les interdits du code de la route (ou autres) qui eux, sont de nature sociétale. Le bon apprentissage doit d'abord et toujours penser à qualifier l'individu dans l'ensemble de ses capacités humaines en considérant que c'est l'individu lui-même qui adoptera ensuite, par son propre choix décisionnel, la conduite ou le pilotage lui semblant le plus approprié à la situation.

Un apprentissage trop moraliste, directif et/ou limitatif ne peut que déformer au final l'expression psychophysiologique des pulsions, des besoins et des motivations dans leur légitime montée en puissance. Tout ce qui concourt dans l'apprentissage à censurer et à interdire l'accès à la phase 5 est un déni de condition humaine et citoyenne, en privant ainsi l'usager de l'appel naturel à l'affirmation de soi. En réalité à trop vouloir contenir le risque au niveau de la phase 3, tous les interdits publics et normatifs ne font que reculer ou déplacer inévitablement l'échéance du risque en phases 4 et 6, sauf coercition légale exercée de manière permanente sur l'usager.

## POUR UNE NOUVELLE POLITIQUE DE FORMATION

**D**ans le cadre d'un accès collectif à un niveau suffisant de maîtrise globale, il existe 3 types prioritaires de post-formation devant compléter le contenu de l'apprentissage initial nécessaire à l'obtention du permis de conduire :

1. Apprentissage pratique du contrôle des hautes vitesses et des situations d'imprévu : trajectoire, freinage fort, prise d'angle, placement du regard...
2. Perfectionnement des techniques de basses et moyennes vitesses dans le prolongement des prérequis du permis initial.
3. Cycles d'apprentissage de techniques précises :
  - . Pratique d'épreuves ciblées (neige, pluie...)
  - . Pratique de mécanique, d'entretien, réglages individualisés...
  - . Pratique du secourisme...

L'apprentissage complémentaire du pilotage/conduite rapide et hautement qualifié doit obligatoirement passer par des professionnels de la vitesse et/ou des écoles de pilotage régulièrement agréées et mieux encore certifiées pour leur pédagogie. Dans le même esprit, il est souhaitable que l'accès à une motorisation de forte cylindrée et/ou à une puissance permettant de dépasser les 200 km/h (par exemple), soit sanctionné par une formation «constructeur» ou concessionnaire gratuite au moment de l'achat, éventuellement sponsorisée par les équipementiers et les assureurs.

**Ainsi, à l'idéal, l'acquisition d'un nouvel engin plus puissant suppose une prise en main et/ou une validation des acquis reposant au choix sur :**

- . Deux heures de prise en main technique et briefing avec attestation ;
- . Usage de simulateurs de pilotage/conduite sur place paramétrés selon la nature spécifique du couple usager/engin.

L'objectif est que la qualification du pilotage et de la conduite, notamment en faveur d'engins puissants, se développe massivement par le biais d'une véritable politique de post-formation digne de ce nom offrant une réciprocité d'avantages en faveur de l'utilisateur méritant.

**Toute probation de compétence, pas forcément réalisée par des organismes officiels, doit faire l'objet d'un livret de formation individuel au pilotage ou à la conduite apportant réciproquement de nouveaux droits, devoirs et avantages, tels que :**

- . Délivrance d'un livret de suivi de formation par un organisme agréé donnant accès aux avantages suivants :
  - . Accès au pilotage d'engins puissants
  - . Agrément de vitesse tolérante sur route ouverte
- . Incitation à l'identification régulière du niveau de maîtrise globale via un Test d'auto-évaluation réalisé sur l'honneur permettant, de manière facultative, une identification du niveau de compétence via des signes d'appartenance et/ou de reconnaissance.
- . Bénéfice d'avantages financiers, commerciaux et fiscaux sur tout ce qui concerne la sécurité active et passive (vêtements, équipements, accessoires, assurances, formations...).
- . Obligation de respecter une charte de savoir-vivre routier en se montrant exemplaire dans la qualité de sa pratique routière et de ses devoirs vis-à-vis des autres usagers.

C'est à ces conditions, qu'il est possible d'envisager un fort rendement global de la formation et de la post-formation de façon à réduire les coûts de l'accidentalité, les prélèvements haussiers d'assurance et surtout la limitation des couples à risque sur route. En tout état de cause, il est impératif que l'investissement individuel en stages et en post-formations destiné à améliorer la technicité de l'utilisateur soit fortement valorisé par les institutions du système, afin que cet engagement de qualité routière devienne d'abord motivé puis pérenne.

En résumé, plus l'utilisateur est motivé et valorisé dans le cadre d'un apprentissage de qualité, plus il tend à améliorer son niveau de maîtrise globale réduisant ainsi la source du risque et sa propre accidentalité. Cela suppose, en contrepartie, l'obtention de nouveaux droits à la différenciation dans la pratique routière. Tout compromis normatif en la matière ne peut qu'inhiber et fragiliser durablement l'ensemble des bienfaits de ce processus.

## **PRATIQUER JEUNE LE RISQUE CONTROLÉ**

**L**e retour d'expérience à un jeune âge est incomparable pour développer la maturité et surtout l'acquisition de réflexes et «d'arcs réponses» spontanés face aux situations d'imprévus.

Plus l'individu est formé jeune, plus il sait répondre aux situations d'imprévus, lesquelles sont le plus souvent responsables des conditions de l'accidentalité. Plus l'individu est jeune à surmonter les épreuves de la route, plus il façonne le principe de l'acte réussi en lui-même dans une capacité à mieux s'affirmer ensuite comme un individu adulte. L'exemplarité joue en grand rôle chez les jeunes ainsi que la valorisation de leurs progrès. Les échecs des uns ou des aînés ne doivent pas plomber la progression des autres et des plus jeunes. La pratique très tôt permet de mieux cadrer les pulsions et les impulsions face au risque et à sa représentation. Ce formatage de la conscience avec des réponses psychophysiologiques et neurophysiologiques permet de mieux contrôler, à la base, la montée en puissance naturelle de la prise de risque durant la période de l'adolescence.

### **Les principales conditions de réussite nécessitent :**

- . Une confiance dans le jeune et sa capacité de compréhension des phénomènes ;
- . Un engin respectant les règles élémentaires de sécurité ;
- . Un bon équipement à porter constamment sur soi ;
- . Une formation initiale positive et de qualité ;
- . Des périodes programmées de post-formation ciblées sur des techniques précises (1h. à 1 journée maximum tous les 3 à 6 mois), y compris un entraînement sur piste pour maîtriser la vitesse ;
- . Une valorisation visible de la progression du jeune.

### **Parallèlement, il faut particulièrement éviter :**

- . Le transfert de peur et l'inhibition en provenance des parents et aînés vers les jeunes ;
- . Le bridage des initiatives personnelles ;
- . La sanction castratrice et le rôle punitif ou autoritaire des pouvoirs publics ;
- . La culpabilisation sur la vitesse et les discours moralisateurs ;
- . L'usage constant de l'autorité comme moyen de dépendance du jeune vers l'adulte.

### **Sans ces conditions, le jeune a ensuite tendance à :**

- . Se défouler plus tard sur route, lorsqu'il est libre et majeur, en prenant un maximum de risques à certains moments ;
- . Acquérir plus lentement les fondamentaux de la pratique routière ;
- . Avoir un retour négatif du risque ou au contraire démesuré dans l'excès ;
- . S'inhiber face à la vitesse comme à devenir docile et surtout médiocre dans sa conduite ou son pilotage ;
- . Déqualifier son pilotage en étant prisonnier d'un ensemble de censures légales, morales et comportementales ;
- . Porter en lui-même le principe de l'acte manqué.

Une bonne méthode pour favoriser l'apprentissage chez les jeunes consiste à pratiquer la méthode MACAM.

## LA CONTRE-MESURE DE L'AX ADAPTÉ

**P**our contrecarrer le manque ou la perte de maîtrise subie par le fait d'une situation non connue ou supportant un degré d'inconnu (Ix), c'est-à-dire vis-à-vis de laquelle le sujet n'a pas encore de réponse adéquate à apporter et subit de ce fait un risque potentiel, il est lui nécessaire d'intégrer le plus tôt possible toute connaissance utile à sa solution.

**Cette connaissance utile s'appelle l'(Ax) et repose sur différentes formes d'acquisition :**

- . Apprentissage
- . Formation initiale
- . Post-formation
- . Expérience terrain
- . Pratique courante
- . Aide à la décision
- . Electronique embarquée

L'objectif de l'(Ax) est de permettre la dominance de la maîtrise sur le risque en tout lieu et en toute situation, comme de favoriser le discernement face à l'immaturité et la compétence face à l'incompétence. Sur route comme ailleurs, la plupart des situations inconnues au départ peuvent être décodées et/ou dominées par un (Ax) adapté. Cette adaptation de l'(Ax) suppose à la fois de la pédagogie dans l'enseignement théorique, du vécu sensoriel, de la précision et de la qualité dans la réponse apportée, de la volonté et de l'engagement dans l'effort, de la répétition par l'endurance et la ténacité. Un (Ax) inadapté (peu d'enseignement pertinent, peu de conseils, peu de pratique...) ne produit pas forcément un fond de réponse utile mais au contraire, une «déformation» insidieuse dans le psychisme du sujet.

Il peut être alors de nature à démotiver et/ou à rendre caduque tel type d'enseignement ou de conseils, par l'inadéquation de ceux-ci sur le terrain de la réalité et/ou par le retour non concluant de l'expérience menée. La recherche d'équivalence entre risque et contre-mesure de maîtrise doit toujours être le premier objectif de l'(Ax) face au vide à combler, au défaut de compétence, à la non connaissance utile et/ou à la problématique rencontrée de nature (Ix). Par exemple si l'(Ix) est de 50%, l'(Ax) doit être au minimum de 50%. Si l'inconnu est total pour le sujet, la contre-mesure de l'(Ax) doit être de 100% et plus si possible. Il est dès lors évident que lorsque le sujet dispose d'un complément (Ax) équivalent à (Ix), voire même supérieur, la réponse apportée redevient adéquate et transforme la situation inconnue en situation connue et maîtrisable.

En d'autres termes, l'inconnu et le non connu qui font peur, inhibent, créent des conditions accidentogènes et/ou contrarient l'usager, s'annulent physiquement d'eux-mêmes par le jeu des équivalences de conscience et de pratique dans le cadre d'un rapport maîtrise dominante/risque dominé et non plus de nature risque dominant/maîtrise faible ou nulle. En tout état de cause, la seule condition exigée au départ est d'oser affronter l'inconnu directement et franchement par le biais d'un (Ax) adapté dans le but de pouvoir mieux le dominer et d'en faire ensuite un allié objectif. Plus l'(Ax) est pratiqué tôt, qu'il est étoffé, complet, puissant et impliquant, en fonction des capacités et des potentiels réels du sujet et non d'une hypothèse virtuelle d'attention, de survol et/ou de faible intégration, plus il est de nature à interagir efficacement et de manière permanente sur les situations rencontrées.

Ainsi chez l'individu normalement sain et motivé, plus l'(Ax) est conséquent, plus il produit un volume de maîtrise sécuritaire réduisant proportionnellement l'espace du risque et/ou le degré d'inconnu de la situation (Ix). Il est ainsi possible de dire qu'à tout (Ix) originel, la contre-mesure adéquate de l'(Ax) permet d'atteindre un état de normalité, d'équilibre et/ou de compétence utile face aux dangers et aux phénomènes à risque de la réalité. Parallèlement, le principe de progression dans la réponse apportée fait que tout (Ax) adapté contribue à développer qualitativement le niveau de maîtrise globale (Mi) déjà obtenu par le sujet.

## **Ix, LA RÉSONANCE DU DEGRÉ D'INCONNU**

**E**n toute situation de vie comme dans la pratique routière, il existe des risques et des dangers permanents provenant le plus souvent des aspects méconnus et imprévus de la réalité.

La résonance du degré d'inconnu en résultant, c'est-à-dire l'effet produit (stress, défaut de réflexe, mauvaise décision...), sur l'utilisateur et/ou l'ensemble des parties prenantes produit des conséquences psychologiques, psychiques, anatomiques, physiologiques, émotionnelles, qui deviennent elles-mêmes ensuite la source ou la cause factuelle de l'accidentalité. Ce n'est donc pas le caractère objectif des situations nouvelles ou inconnues qui représente véritablement le danger mais la résonance humaine de cette présence inattendue, non souhaitée, non prévue, non contrôlée.

**Aussi la résonance du degré d'inconnu (Ix) se produit-elle le plus souvent par :**

- . Découverte, affrontement d'une situation nouvelle, inconnue ;
- . Non connaissance, non expérience, non vécu préalable ;
- . Fait de subir un imprévu, quelque chose de soudain ;
- . Effet de surprise, sortie des habitudes courantes ;
- . Obligation d'agir sans véritable technicité, sans filet.

C'est la raison pour laquelle le niveau d'exercice de la maîtrise dans une situation connue ou identifiable n'induit pas forcément le même niveau de réaction que dans une situation non connue ou imprévue. Un individu peut être jugé bon dans une majorité de situations courantes et nul dans d'autres. Le changement impromptu ou inédit de situation induit forcément une variation du rapport maîtrise/risque au dépend de la maîtrise et en faveur de l'incertitude. Dans la pratique routière le danger provient le plus souvent, hors présence de certains couples à risque, du mauvais traitement des situations imprévues. Aussi la mauvaise réponse apportée à ce moment-là, dans cette configuration-là, résume toute la problématique du risque routier. Cela signifie qu'il ne suffit pas d'être bon ou suffisant dans 90% des situations routières courantes si l'on est mauvais dans les 10% restantes ou à l'inverse, bon ou suffisant dans 10% des situations imprévues et mauvais dans le reste de celles-ci. En conséquence, toute règle se fondant sur un comportement médian normé ne tenant pas compte des situations imprévues est jugée imparfaite et légitimement contestable sur le fond, car n'apportant pas de réponse suffisante dans la préservation parfaite de la vie d'autrui.

Pour un système ou une organisation donnée, il ne peut être logique de défendre la préservation de la vie ou l'intégrité d'autrui en certains domaines facilement contrôlables et la non responsabilité en cas d'imprévu sur un même terrain de jeu (la route). Comme en matière de qualité totale, le dogmatisme de la prévisibilité doit-être global ou pas. S'il ne l'est pas, il doit alors admettre la différenciation des cas et des situations, par conséquent des comportements et des pratiques différenciées en vue de permettre à chacun de préserver sa propre intégrité. Pour éviter cet écueil à l'échelon collectif, ou le réduire au maximum du possible, c'est la détermination de l'espace de résonance d'inconnu (Ix) qui doit guider tout apprentissage, formation initiale et surtout post-formation. Toutefois en réduisant l'(Ix) par la présence adéquate de l'(Ax), c'est l'ensemble des règles qui changent en modifiant consécutivement toute la chaîne de décision, de comportement, d'attitude et d'attentes individuelles dans la pratique routière (ou autre). Ainsi dans la pratique routière, l'irruption de l'(Ix) sans la contre-mesure de l'(Ax) conduit à abaisser immédiatement le niveau initial de maîtrise de l'utilisateur, tout en augmentant proportionnellement le niveau d'occurrence du risque. A l'inverse, l'effacement de l'(Ix) par un (Ax) suffisant conduit à développer l'assurance en soi par le développement du niveau de maîtrise globale, tout en réduisant proportionnellement l'occurrence du risque en provenance des situations rencontrées.

Avec l'(Ax) dominant et l'(Ix) dominé, l'imprévu redevient prévisible, l'occurrence du risque se marginalise et la maîtrise contrôle le risque ou le danger. Dans le cadre d'une analyse plus fine et scientifique, l'équation se révèle toutefois largement plus complexe car devant tenir compte de la dominance des états d'être du sujet au moment t, de sa capacité opérationnelle, du rapport étroit entre tous les facteurs-clés déterminants son niveau de maîtrise globale ainsi que des conditions environnementales du milieu d'exercice, détail par détail.

## LA MÉTHODE MACAM

**E**n matière de pédagogie active appliquée à la pratique des engins motorisés, comme à l'action engagée en général, il est bon de rappeler que l'(Ax) adapté doit reposer sur une chaîne indéfectible de 5 étapes fondamentales obligatoirement non dissociées entre elles : motivation + attention + compréhension + application + mémorisation = MACAM. Cette chaîne est d'autant plus fiable et efficiente que chaque étape est elle-même animée d'une polarité positive.

**M** Motivation      **A** Attention      **C** Compréhension      **A** Application      **M** Mémorisation

### M = Motivation

La motivation est à la source de l'énergie mobilisée avant et pendant l'action. Avec motivation l'individu a envie d'apprendre, de se perfectionner, de s'engager, d'investir du temps, de l'argent, même en prenant volontairement le risque de ne pas obtenir au final le résultat souhaité (échec). C'est la motivation qui tend à animer l'acte réussi en misant à la fois sur la raison, la volonté et l'imaginaire dans le cadre d'un processus global tendu vers l'accomplissement du projet, la réussite, l'obtention d'avantages et/ou de gains. La motivation permet de braver le risque, la peur, la crainte, la sanction, c'est-à-dire tout ce qui inhibe l'individu dans ses actions en favorisant, au contraire, une chimie du cerveau euphorisante. En matière de formation, le pédagogue doit dès le départ créer un contexte vivant, intéressant et interactif avec les participants en faisant entrevoir un champ du possible sous condition. Rien ne doit jamais être gratuit ni facile si l'on veut vraiment animer de manière continue la braise de la motivation.

### A = Attention

Fixer l'attention du participant suppose la focalisation de son esprit sur le ou les thèmes abordés. L'objectif est de favoriser une concentration telle que celle-ci occupe naturellement tout le terrain mental du sujet, par conséquent son état de conscience du moment. Plus l'attention est soutenue, plus l'esprit enregistre l'information avec une empreinte mémorielle facilitée procurant ensuite une restitution relativement conforme. En amont plus la motivation est grande, plus elle favorise l'attention sur l'essentiel du sujet. En matière de formation, le pédagogue doit œuvrer à créer puis maintenir les conditions de l'attention par une méthode pédagogique adaptée, ainsi que par sa crédibilité personnelle (enthousiasme, charisme, compétence...). Si le contenu de la formation et/ou la personnalité du formateur ne sont pas à la hauteur des attentes, la non qualité de cette phase devient alors vite rédhibitoire pour la suite des événements.

### C = Compréhension

La compréhension nécessite que le traitement de l'information, ou le message transmis, soit le mieux construit possible en utilisant le même référentiel de culture, de vécu et/ou de langage que son interlocuteur. Il s'agit de favoriser son aptitude intellectuelle à saisir rapidement et précisément le sens principal, le signifiant des gestes, des postures, des mots, des concepts, des définitions, des métaphores et des images utilisés. Favoriser la compréhension nécessite, par conséquent, que son émetteur ait des qualités certaines de persuasion en utilisant le plus possible un langage vivant, accessible et/ou au plus près de la réalité consciente. Parallèlement, il est conseillé d'éviter de heurter constamment le sens critique, le doute et naturellement l'incompréhension du participant.

**Durant cette étape majeure où se fixe durablement l'empreinte de l'information dans l'esprit du participant, le bon pédagogue doit utiliser en permanence au minimum 3 techniques de base :**

1. La redondance du message en le répétant plusieurs fois et de manière différente selon le principe de la reformulation.
2. En utilisant des images, des métaphores, des schémas, des anecdotes, afin d'associer les idées entre elles et former un début de représentation mentale en reliant le thème évoqué au vécu et/ou au fonctionnement intellectuel habituel du sujet.
3. En mettant directement en situation et/ou en visualisant la situation au plus près de sa réalité (sketch, vidéo, photos...) dans le but de lui donner un relief en 3 et/ou 4 dimensions. Il est bien connu que l'image vaut de mille à dix mille fois l'impact d'un simple mot.

## A = Application

L'application oblige à pratiquer, réaliser et traduire par soi-même dans les faits ce que l'on a appris de manière concrète et engagée. Pour être viable, l'engagement ne doit jamais être réduit à une simple tentative réduite à 25% ou 50% de ce que l'on peut faire. L'empreinte de l'acte réussi ou de l'acte manqué prennent consistance dans la réalisation mentale et corporelle grandeur nature, faisant que seul le fait de repousser constamment les frontières de son possible, de pousser son engagement au maximum admissible permet de produire un retour de conscience productif au sens de l'acte réussi. A l'inverse, agir petit tend à produire davantage l'acte manqué, un faible retour de conscience et/ou de la démotivation de nature à casser ou brider la dynamique productive de l'action. Sous l'angle pédagogique, l'objectif de l'application est de mesurer dans le plaisir, l'effort et/ou le stress du vécu sensoriel la distance qui sépare l'imaginaire de la réalité, la non compétence de la compétence, la non connaissance de la connaissance. Seule l'implication personnelle permet de relativiser tout le chemin à parcourir, ainsi que les efforts à fournir. Elle favorise également la mise en œuvre effective de ce que l'on a compris dans le but d'en découvrir à la fois la problématique de faisabilité, les moyens d'y parvenir mais aussi les contraintes et/ou les limites par rapport à soi ou à la chose elle-même. Enfin, seule l'application apporte une véritable crédibilité personnelle dans la restitution ultérieure de ce que l'on a réalisé ou expérimenté par soi-même.

## M = Mémorisation

La mémorisation reste la finalité décisive de l'apprentissage, sachant que ce qui est parfaitement compris sur-le-champ mais non suffisamment mémorisé ne sert à rien d'utile dans le traitement ultérieur de la réalité. C'est toujours le rapport à la mémoire consciente ou non qui dimensionne l'impact de l'apprentissage par la capacité du sujet à pouvoir mettre en œuvre, à volonté, le contenu plus ou moins exact de ce qu'il a appris. En ce domaine, l'usage du simple apprentissage théorique par cœur avoue rapidement ses limites s'il n'est pas lui-même relié à un vécu, à l'affect et/ou à l'émotion. C'est la raison pour laquelle la voie la plus royale pour fixer un contenu intellectuel ou mental quelconque est de l'associer simultanément à une émotion et/ou au retour du vécu sensoriel. En matière de pédagogie de l'action, il est fortement recommandé d'associer l'apprentissage de tout thème lambda, à la force positive de l'émotion et/ou à celle des sensations ressenties. Chez l'homme motivé, c'est toujours l'émotion et le ressenti qui ancrent le mieux la mémoire des faits. Ainsi la boucle est bouclée lorsque la motivation à pratiquer ultérieurement est activée par une impression émotionnelle, affective et/ou sensorielle chargée en polarité positive. En cela, la production d'émotions et/ou de ressentis doit être paramétrée de manière à générer le plus de positif possible, afin de donner envie au sujet de reconduire par lui-même l'exactitude de la situation dans le contenu de ce qu'il a appris. Par l'émotion qu'ils peuvent engendrer, l'échec, l'erreur et la douleur sont également de bons fixateurs d'apprentissage dès lors qu'ils restent ponctuels et positifs, surtout en restant non moralisant ni culpabilisant en provenance du formateur.

De l'usage de ces fondamentaux pédagogiques appliqués à la pratique routière, il en ressort que face aux situations inconnues et changeantes, la véritable maîtrise globale naît à la fois de l'amplitude de l'(Ax), de la qualité de sa pédagogie (Macam) et de sa polarité positive (+). L'efficacité de cette relation permet de désactiver la crainte du risque et la présence dominante de l'occurrence du risque en permettant ainsi de mieux les contrôler dans un esprit mature et adulte.

## L'ANTI MACAM

**L**e choix pédagogique d'une option d'apprentissage volontairement génératrice de polarité négative aux étapes de la motivation, de l'attention et/ou de l'application par forçage, peur, autorité, obligation, contrainte, soumission, culpabilisation, infantilisation du sujet ne peut pas produire une boucle de réitération optimale de l'apprentissage.

L'action qui s'ensuit reste davantage craintive, soumise, habituelle, limitée, restreinte et/ou frustrante que performante, créative, demandeuse en terme de besoin(s) à satisfaire et/ou engagée dans l'effort volontaire. Le négatif dans l'apprentissage ne peut pas générer directement du positif dans la réalisation, sauf à se coupler illégitimement avec l'autorité, le bâton ou le conditionnement des esprits. Le négatif dans l'apprentissage tend, au contraire, à faire tomber peu à peu l'intensité de l'énergie initiale de la motivation, pour ne conserver qu'un minima d'engagement favorisant directement l'habitude et la répétition non créative. L'individu n'utilise alors qu'une partie de ses capacités et presque rien de ses



potentiels disponibles. Sa mobilisation manque de «jus» en étant assortie d'une faible volonté à déployer de l'initiative, de la créativité, de la prise de risque et/ou du courage d'oser et d'entreprendre.

Ce type d'apprentissage lorsqu'il est généralisé sous l'égide d'une culture dominante asservie aux ordres du système tend à lisser vers le bas la condition humaine, ainsi que vers un niveau minimum de maîtrise globale en formatant des individus plus soumis qu'affirmés, plus dociles qu'autonomes, sauf tempérament personnel à lutter et à se révolter.

# LA VITESSE INTELLIGENTE

La vitesse, c'est une affaire de mental avant d'être utilisée comme vecteur efficace de déplacement. C'est aussi une affaire de plaisir et de motivation dans la domination exaltante de son engin. Si dans l'absolu la vitesse reste fondamentalement relative, ce n'est que dans la diversité des pratiques à la source maîtrisée de chacun que le plaisir peut naître, durer et favoriser l'harmonie, la tolérance et une réelle sécurité pour tous. La problématique de la vitesse sur route est relativement simple : soit l'individu est foncièrement compétent, affirmé et avisé dans l'usage de la vitesse en disposant d'un niveau suffisant de maîtrise globale lui permettant ainsi l'usage efficace de la vitesse tolérante soit, il est constamment ou ponctuellement incompétent avec un niveau insuffisant de maîtrise globale et/ou la présence de couples à risque nécessitant alors le recours à la vitesse autorisée. C'est la raison pour laquelle gagner le pari de la maîtrise routière nécessite obligatoirement la mise en place de nouveaux référentiels de vitesse à la fois différenciés, équitables et adaptés, en fonction du niveau réel de maîtrise globale propre à chaque usager. A l'idéal, la pratique de la vitesse positive à l'échelle individuelle doit s'accompagner du principe de vitesse tolérante à l'échelle collective. Par rouler vite et bien sur route ouverte, il est nécessaire d'intégrer l'ensemble des rythmes et capacités individuelles à la source du comportement mais aussi le discernement, les configurations routières, les capacités de l'engin et naturellement l'incidence des autres usagers. Avec l'ensemble de ses préalables, la vitesse maîtrisée c'est tout bon !

Cliquer sur les titres pour accéder directement aux textes.

## 10 MANIÈRES DE SE FAIRE PLAISIR

1. [Les référentiels dynamiques de la vitesse](#)
2. [La vitesse linéaire](#)
3. [L'accélération](#)
4. [La reprise](#)
5. [La décélération](#)

## LES BIENFAITS DE LA VITESSE POSITIVE

6. [Les aspects positifs de la vitesse](#)
7. [La vitesse permise](#)
8. [La vitesse conseillée](#)
9. [La vitesse intuitive maîtrisée](#)
10. [La vitesse tolérante](#)

## ROULER VITE ET BIEN, C'EST TOUT BON !

11. [Le rapport exagéré à l'accidentalité](#)
12. [Paradis, enfer ou purgatoire ?](#)
13. [Une relation étroite avec le corps et l'esprit](#)
14. [Les effets salutaires au sein du corps humain](#)
15. [Des effets bénéfiques dans le fonctionnement du cerveau humain](#)
16. [Le schéma pentagonal naturel de la pratique de la vitesse](#)
17. [L'anormalité actuelle du schéma pentagonal](#)
18. [Vive la vitesse !](#)

## LUTTER CONTRE LA VITESSE NÉGATIVE

19. [Les effets nocifs de la vitesse contrainte](#)
20. [A contre-courant des règles élémentaires](#)
21. [Les dissonances routières](#)
22. [Le cancer routier de la vitesse négative](#)
23. [Les 4 formes de la vitesse négative](#)

- 24. La vitesse autorisée
- 25. Même élargie, la vitesse autorisée produit des dérèglements

#### QUELLE VITESSE POSSIBLE ?

- 26. L'esprit de prudence
- 27. Prudence positive et maîtrise globale
- 28. Prudence négative et frein comportemental
- 29. Vitesse prudente, le produit de 5 paramètres
- 30. L'équation de la vitesse prudente
- 31. Les 4 vitesses de référence
- 32. La hiérarchie naturelle entre vitesses prudentes
- 33. Modalités d'usage des 4 vitesses de référence
- 34. La vitesse possible

## 1. LES RÉFÉRENTIELS DYNAMIQUES DE LA VITESSE

**S**i en physique, la vitesse correspond au rapport de la distance parcourue au temps mis à la parcourir, en Motologie la pratique de la vitesse sur route ouverte recouvre 10 référentiels dynamiques distincts.

**Ces 10 référentiels traduisent le concret de la pratique de la vitesse :**

1. Vitesse lente
2. Vitesse médiane
3. Vitesse rapide
4. Vitesse très rapide
5. Accélération forte
6. Accélération enroulée
7. Accélération erratique
8. Reprise technique
9. Décélération puissante
10. Décélération régulière

Le rapport aux référentiels dynamiques de la vitesse linéaire, de l'accélération, de la reprise technique, de la décélération et du freinage traduit en partie le caractère et le fond de personnalité de l'utilisateur de la route. Il traduit également le niveau réel de maîtrise globale du sujet, ainsi que sa non ou relative dangerosité potentielle. En fait, le rapport aux référentiels dynamiques de la vitesse reste indissociable du degré d'assurance en soi, d'expérience et de compétence ou non du pilote et du conducteur mais aussi de la qualité ou non des infrastructures routières et des performances techniques et pneumatiques de l'engin. Il est ainsi possible de citer, à titre d'exemple, les principales opérations mentales, comportementales et relationnelles que doit effectuer tout usager de la route confronté aux référentiels dynamiques de la vitesse, auxquelles doivent s'ajouter l'effet de la compétence et de l'expérience amplifiant et qualifiant chaque type d'action.

**Exemples d'opérations à réaliser lors de la pratique routière :**

1. Effectuer correctement tous les gestes de synchronisme ;
  2. Décider de la meilleure trajectoire et du positionnement sur la route ;
  3. Décider du niveau de vitesse à pratiquer ;
  4. Décider du bon régime moteur afin d'éviter d'altérer le fonctionnement mécanique ;
  5. Comprendre et gérer la relation à l'espace et à la distance ;
  6. Gérer le temps imparti lors de chaque décision en faisant régulièrement des plans de pilotage dans le plan de pilotage ;
  7. Anticiper le comportement d'autrui ;
  8. Prévoir à l'avance les situations ;
  9. Adapter en permanence ses décisions et son comportement en fonction des conditions routières signalées, environnementales et météorologiques réelles ou possibles ;
  10. Savoir prendre à tout moment une décision de vitesse linéaire, d'accélération, de reprise technique ou de décélération ;
  11. Savoir oser passer à l'acte de vitesse, d'évitement, de dépassement, de suivi plus ou moins porteur de risque ;
  12. Savoir se réfréner dans ses pulsions et envies ;
  13. Assumer ses décisions et son engagement dans l'action ;
  14. Gérer les informations en provenance de l'engin comme du milieu routier ;
  15. Utiliser parallèlement d'autres attributs technologiques ;
  16. Gérer la dominance de certains états d'être ;
  17. Conserver de la lucidité face aux émotions et aux sentiments ;
- ...

Soit autant de fonctions menées en temps réel qui supposent de fortes variations qualitatives entre usagers et qui montrent que la route est un petit monde de vie et d'action, à la fois complet et complexe, qui s'oppose fondamentalement à toute forme d'automatisation indifférenciée des comportements. Ce petit monde de vie et d'action démontre également toute la difficulté d'atteindre un contrôle parfait de la situation en matière de pilotage ou de conduite. Il projette combien il est possible d'améliorer, à l'infini,

l'efficacité de chaque fonction et groupes de fonctions par une meilleure formation, expérience adéquate et niveau de maîtrise globale toujours plus élevé en chaque facteur-clé.

## 2. LA VITESSE LINÉAIRE

**L**e rythme linéaire dans la pratique de la vitesse se traduit par 4 référentiels distincts :

1. Vitesse lente
2. Vitesse médiane
3. Vitesse rapide
4. Vitesse très rapide

Le rythme linéaire signifie qu'après une courbe d'accélération, de reprise ou de décélération, la vitesse de l'engin atteint un plateau constant, sans variation à la hausse ou à la baisse, de nature à stabiliser la vitesse compteur par unité de temps, en fonction d'un dosage constant exercé sur la poignée des gaz ou sur la pédale d'accélérateur. Sur route ouverte, la vitesse linéaire est surtout utilisée pour les vitesses lentes et médianes afin de stabiliser le déplacement du véhicule et de l'engin dans la durée la plus longue en regard des limites autorisées. Il est symptomatique de constater que sur route ouverte la vitesse linéaire produit des cycles habituels amenant soit à un relâchement progressif de la tension et de la mobilisation globale des état d'être du pilote et du conducteur (baisse d'anticipation/réactivité/vigilance, perte de réflexes, lenteur du synchronisme...), soit à favoriser l'apparition d'une fatigue et/ou l'émergence de couples à risque (endormissement, activités et occupations parallèles,...) par l'effort à la maintenir ainsi.

### Vitesse lente

En Motologie, la vitesse lente sur route ouverte se caractérise par une vitesse compteur inférieure à 50% de la vitesse intuitive possible dans une situation routière donnée. Sa pratique ne mobilise qu'une partie des ressources et des capacités du sujet en créant une forme de déconnexion mentale à la réalité routière, de la fatigue physique, un appauvrissement et un ralentissement des fonctions (ou au contraire de l'agressivité et de la tension nerveuse pour les plus impatientes et irascibles), ainsi qu'une moindre qualité et compétence dans le pilotage du motard ou la conduite de l'automobiliste. Pour rester stimulante et motivante chez l'utilisateur lambda, elle doit être obligatoirement accompagnée d'avantages technologiques (musique, vidéo, téléphonie, climatisation, confort, aide à la conduite, etc.), d'une participation stimulante en provenance des passagers et/ou d'apports pour maintenir en forme le physiologique et le moral (manger, mâcher, fumer, boire, marcher, s'aérer, etc.), soit autant de distractions pour l'esprit et la concentration dans la conduite et le pilotage.

### Vitesse médiane

En Motologie la vitesse médiane sur route ouverte correspond à une vitesse compteur comprise entre 80 et 140 km/h. Sa pratique mobilise de 50 à 75% du potentiel des ressources mentales, physiques, neurophysiologiques de l'utilisateur, tout en utilisant la plus grande partie de sa compétence technique. En général, la vitesse médiane lisse la maîtrise globale du sujet vers un niveau suffisant à correct, sachant que l'utilisateur lambda n'a pas du tout intérêt à développer davantage la qualité de sa maîtrise sachant qu'au final, il sera privé des avantages et gains de pratique pouvant en résulter. A l'instar de la rémunération au sein de l'entreprise, pourquoi s'investir en force, se former et/ou suivre un perfectionnement impliquant, coûteux et difficile pour améliorer sa technicité, si en fin de compte le salaire et le statut n'évoluent pas ? Les distractions éventuellement possibles en vitesse lente augmentent proportionnellement l'occurrence du risque en vitesse médiane, même si elles se révèlent indispensables, de temps en temps, pour maintenir la motivation dans l'effort. C'est d'ailleurs souvent à ces moments là que se réalisent certains couples à risque propices à générer des conditions accidentogènes. Pourtant, priver l'utilisateur de certaines distractions simultanées et parallèles, c'est encore plus aseptiser le pilotage et la conduite, les rendre encore moins motivants et moins impliquants qualitativement, en affectant par onde de choc tout un versant de la chaîne économique et sociale.

vitesse médiane → 50 à 75% des ressources → 80 à 140 km/h.

### Vitesse rapide

En Motologie, la vitesse rapide sur route ouverte correspond à une vitesse compteur comprise entre 140 et 200 km/h. Sa pratique mobilise tout naturellement de 75% à 100% des ressources et des capacités du sujet par la nécessité, pour lui, d'assurer la sécurité de sa propre intégrité physique dans tous les compartiments du pilotage ou de la conduite. Sauf accélération, arsouille ponctuelle ou inconscience patente chez l'utilisateur, la pratique de la vitesse rapide en rythme linéaire nécessite un niveau allant de correct à assuré dans la maîtrise globale. La constance de la vitesse rapide devient tout naturellement une vitesse intuitive par la constance de la performance humaine nécessaire à son contrôle en temps réel. En vitesse rapide, aucune distraction de l'esprit et de la concentration n'est possible, ou admissible, obligeant le pilote et le conducteur à mobiliser un (*rme*) optimal.

vitesse rapide → 75% à 100% des ressources → 140 à 200 km/h.

### Vitesse très rapide

En Motologie, la vitesse très rapide sur route ouverte correspond à une vitesse compteur supérieure à 200 km/h. Sa pratique mobilise, à l'instar de la vitesse rapide, de 75 à 100% des ressources et des capacités du sujet sachant qu'à ce stade, le rapport à la vitesse devient ici foncièrement relatif compte tenu de l'expérience du sujet et de la fréquence de sa pratique. Pour piloter ou conduire en toute «sécurité» à une vitesse très rapide en rythme linéaire, le pilote ou le conducteur doit disposer au minimum d'un niveau assuré en matière de maîtrise globale. En toute circonstance, il s'agit pour lui d'agir et de décider dans l'expression parfaite de la vitesse intuitive, c'est-à-dire à son rythme naturel ni forcé ni contraint, en poussant ses ressources, sa technicité et ses capacités individuelles dans un rapport de 2 à 3 vis-à-vis de la vitesse lente ou médiane.

vitesse très rapide → 75% à 100% des ressources → + de 200 km/h.

## 3. L'ACCÉLÉRATION

L'accélération dans la pratique de la vitesse dynamique se traduit par 3 référentiels distincts :

- Accélération forte
- Accélération enroulée
- Accélération erratique

A la différence du rythme linéaire de la vitesse acquise, l'accélération peut produire du non linéaire dans le pilotage et la conduite par sa capacité à faire varier rapidement les rythmes moteur, mécaniques, sensoriels et psychiques, voire à créer des ruptures dans la manœuvre par des poussées brutales dans la montée en puissance. L'accélération correspond à l'accroissement et/ou à la variation positive de la vitesse de l'engin à la hausse, par unité de temps, avec ou sans utilisation des rapports supérieurs de boîte de vitesse. Ainsi plus le pilote accélère fort, plus il atteint rapidement une vitesse instantanée selon la courbe de puissance résultant du régime moteur et du rapport engagé.

Dans le pilotage, c'est principalement l'accélération et la poussée physique découlant de l'action volontariste sur la poignée des gaz en moto, ou sur la pédale d'accélération en voiture, qui procure le principal de l'impression de vitesse et génère, à chaque fois, un flux de bonnes sensations. Pour le pilote et le conducteur, il s'agit là d'un moment privilégié de tension globale et d'adrénaline, ainsi qu'un moment de plaisir et de bonheur simple à la portée de tous, qui peut atteindre son paroxysme selon la motivation et l'implication du sujet. L'accélération (hors pratique de son contraire : la décélération) représente en moyenne 80% de l'action physique du pilotage et de la conduite en terme de pratique de vitesse linéaire et dynamique. Autant dire que son rôle est déterminant dans le pilotage et la conduite de véhicules et que bien plus que la vitesse linéaire, c'est l'accélération qui procure le plus de joie et de contentement pour l'utilisateur.

Il est préférable pour le plus grand nombre d'utilisateurs de la route de bénéficier d'une fréquence de fortes et puissantes accélérations, bien «coupleuses», plutôt que de la permanence d'une recherche concurrentielle ou compétitive de haute vitesse linéaire.

### **Accélération forte**

En Motologie, la forte accélération consiste à tourner à fond la poignée des gaz, ou d'appuyer à fond sur la pédale d'accélération, en recherchant non pas la vitesse pure, mais la montée en puissance la plus rapide en fonction des potentiels mécaniques de l'engin face à un environnement routier donné. Hors compétition, la rupture brutale, physique et violente de rythme est l'enjeu même de la forte accélération en vue de produire un maximum de sensations au pilote et/ou lui permettre de résoudre allègrement un problème de dépassement ou de rattrapage. Durant toute la montée en puissance, l'accélération oblige au plus parfait synchronisme des gestes, des postures, du regard en adéquation parfaite avec «l'ordinateur» mental dans son paramétrage en temps réel des données de la situation. Une forte accélération bien maîtrisée prouve toute la qualité technique du pilotage et l'audace du pilote ou du conducteur à s'engager, sans filet, dans la vitesse rapide ou très rapide. A l'instar de la vitesse rapide et très rapide, l'accélération forte suppose de mobiliser entre 75 et 100% des ressources du pilote avec l'usage d'un engin puissant ou vélocé. Ici, le niveau de maîtrise est déterminant ainsi que l'ensemble des données technologiques, sachant qu'avec un engin de faible puissance, le problème de la forte accélération ne se pose pas. En toute occasion, la forte accélération est totalement déconseillée en milieu urbain et dans des conditions routières défavorables.

### **Accélération enroulée**

En Motologie, l'accélération enroulée sur route ouverte est fortement recommandée en toute occasion. Elle correspond à une montée en puissance progressive, permanente et sous contrôle afin d'atteindre le rythme linéaire de vitesse recherché (médiane, rapide, très rapide). Si le retour des sensations est moins fort et plus posé, il contribue à stabiliser le paramétrage mental, à «civiliser» le pilotage notamment en groupe ou dans un flux de circulation, à le rendre plus confortable, plus prévoyant et plus attentif à l'usure et la sollicitation mécanique de l'engin. En fait, tout bon pilote et conducteur tendent à favoriser des accélérations enroulées, c'est-à-dire sans bruit d'échappement ostentatoire, sans montée en régime limite, sans contrainte supplémentaire exercée sur la transmission et les pneumatiques, le tout dans l'esthétisme d'une dynamique de pilotage apparaissant expérimentée, solide et assurée. L'accélération enroulée suggère la fluidité du pilotage, par conséquent la domination du sujet et la propreté de la trajectoire. Le contrôle de la poignée des gaz ou de la pédale d'accélération ne saurait pourtant effacer la différence de maîtrise existant entre celui qui enroule en vue d'atteindre progressivement une vitesse élevée et celui qui enroule pour atteindre une vitesse médiane. En ce sens, l'enroulement ne ressort pas uniquement de la vitesse médiane dont il est souvent le préambule, mais caractérise surtout un acte de maîtrise à part entière relevant prioritairement de la qualité du pilotage ou de la conduite.

### **Accélération erratique**

En Motologie, l'accélération erratique traduit une action sur la poignée des gaz ou sur la pédale d'accélération n'ayant aucune régularité, de l'inconstance et/ou qui se révèle heurtée, tantôt forte tantôt calme. L'accélération erratique manque de dosage et de finesse traduisant ainsi le manque de maîtrise globale du pilote ou du conducteur. Elle se traduit également par un pilotage de type accélérateur/frein. Plus l'accélération est erratique, plus le pilotage rapide devient imprévisible, dangereux et instable, et le contrôle des vitesses lentes et médianes sujet à variation induisant alors la présence d'une occurrence de risque. Une accélération erratique se rattrape par la décision d'adopter une vitesse linéaire, quelle qu'elle soit, en se mettant provisoirement sur un «rail» de pilotage avec ou sans reprise.

## **4. LA REPRISE**

**C**ouramment, la notion de reprise définit le passage d'un bas régime à un régime supérieur (exemple : 2.000 tours à 6.000 tours) en un temps donné, sans changement de rapport de boîte. Il s'agit là en réalité d'une montée en régime impliquant le couple du moteur.

Du point de vue motologique en prenant pour référence la pratique de la moto, et afin de ne pas confondre avec la forte accélération sans changement de rapport, la reprise dite technique correspond à un changement volontaire de rapport de boîte de vitesse en revenant au rapport immédiatement

inférieur, c'est-à-dire en rétrogradant, afin de lutter contre l'inertie momentanée du moteur en vue de relancer le régime moteur. Sur le principe, la reprise technique s'applique aussi bien à la moto qu'au véhicule de tourisme ou utilitaire.

**La reprise technique peut s'effectuer selon deux options :**

**. Option 1 :** A partir d'un rapport (ex. : 4<sup>e</sup>) couplé à un régime moteur (ex. : 4.000 tours/m.), le pilote descend un rapport (ex. : 3<sup>e</sup>) haussant ainsi automatiquement le régime moteur (ex. : 5.500 tours) auquel il associe conjointement une accélération afin d'augmenter encore davantage le régime moteur dans ce dernier rapport (ex. : 7.500 tours). De fait, l'augmentation du régime moteur associée à une accélération procure simultanément une augmentation de la vitesse de l'engin.

**. Option 2 :** Le principe est identique à l'option 1 avec en plus le retour programmé au rapport supérieur (ex. : 4<sup>e</sup>), faisant que se réalise consécutivement un gain de régime moteur dès le retour à ce rapport de départ (ex. : 5.200 tours). La reprise technique a donc permis en quelques secondes, pour un même rapport de départ et d'arrivée (Exemple : 4<sup>e</sup>), de passer dans l'exemple de 4.000 tours à 5.200 tours en augmentant parallèlement la vitesse compteur de l'engin. Une opération qui, sans reprise technique et par simple accélération, aurait pu prendre le double de temps ou bien davantage encore.

**Reprise technique option 1**

→ passage rapport x/régime z à rapport x-1/régime z+ + accélération simultanée

**Reprise technique option 2**

→ idem option 1 puis retour au rapport de départ x couplé à nouveau régime z+

L'objectif mécanique de la reprise technique est de relancer la montée en régime du moteur sur un rapport plus court en l'associant conjointement, après rétrogradage, à une forte accélération, en vue de redonner de la puissance et du couple pour atteindre, en circuit-court, telle vitesse donnée. De ce fait, la reprise technique permet de jouer à la fois sur un régime moteur plus élevé, un rapport plus court et/ou plus coupleux et une accélération forte ou enroulée. La reprise technique est surtout utilisée en prévision d'un dépassement, d'une relance de puissance et/ou après une perte de régime en montée.

Dans le cas spécifique de la moto avec transmission secondaire par chaîne le bon pilote relance «à vide», durant le court laps de temps du rétrogradage séparant le rapport initial de boîte au rapport immédiatement inférieur, le régime moteur par un coup de gaz afin de ne pas risquer de bloquer la roue arrière sous l'effet du raidissement trop rapide de la chaîne, elle-même soumise au passage brutal d'un régime z à un régime z+. En fait, la reprise technique est souvent utilisée comme un moyen rapide et efficace de créer rapidement de la vitesse dans une situation inertielle et/ou soumise à un rythme insuffisant.

## 5. LA DÉCÉLÉRATION

**L**a décélération dans la pratique de la vitesse se traduit par 2 référentiels distincts :

- . Décélération puissante**
- . Décélération régulière**

La décélération est le contraire de l'accélération. Elle correspond à une vitesse et à une accélération négative en terme de chute de courbe de puissance de l'engin et de ralentissement de sa vitesse initiale. En cela, elle inclut à la fois la baisse inertielle de vitesse linéaire et dynamique ainsi que l'action technique de freinage. A l'instar de l'accélération, la décélération procure également de nombreuses sensations fortement contrastées selon les situations routières. Lors d'une forte décélération, c'est la puissance et l'instantanéité de la décélération qui procurent, bien plus que la rapidité de l'accélération, un effet «G», c'est-à-dire une intensité d'apesanteur exercée sur le corps humain (sur la base d'environ 9,780m/s<sup>-2</sup> au sol à l'équateur) en produisant la sensation de vitesse.

C'est d'ailleurs l'une des raisons qui explique que la décélération est parfaitement complémentaire de l'accélération en terme de plaisir à pratiquer la vitesse sur route ouverte. C'est également pour cela que



le pilotage sur route ouverte tend principalement à agir sur le couple accélération/décélération plus que sur la vitesse linéaire. En tout état de cause, la décélération relève d'une véritable technicité dans le pilotage et la conduite. Sa parfaite maîtrise évite bien des conditions accidentogènes.

### **6 techniques de base permettent de réduire la vitesse en moto :**

1. Frein moteur
2. Rétrogradage
3. Frein avant
4. Frein arrière
5. Frein avant et arrière
6. Coupages entre frein moteur, frein avant/arrière, rétrogradage

En moto, il existe ainsi 12 façons principales d'accompagner la décélération en matière de freinage en dehors des aides et systèmes technologiques d'assistance au freinage (ABS, freinage couplé CBS...).

### **Afin de réguler opportunément la décélération tout en contrôlant la vitesse de l'engin en fonction de la nécessité routière, de l'urgence de la situation ou d'un simple ralentissement, le pilote et le conducteur ont un choix d'usage entre plusieurs techniques :**

1. Le frein moteur sur le rapport engagé en coupant les gaz ;
2. Le frein moteur couplé à l'action de friction de l'embrayage sans changer de rapport en tendant puis en relâchant lentement le levier d'embrayage ;
3. Le frein moteur couplé au rétrogradage en passant un rapport inférieur et en jouant plus ou moins avec le levier d'embrayage ;
4. Le frein avant non couplé au frein moteur ;
5. Le frein avant couplé au frein moteur sans rétrogradage (pas de changement de rapport) ;
6. Le frein avant couplé au frein moteur avec rétrogradage (freinage le plus courant) ;
7. Le frein arrière non couplé au frein moteur ;
8. Le frein arrière couplé au frein moteur sans rétrogradage ;
9. Le frein arrière couplé au frein moteur avec rétrogradage ;
10. Les freins avant/arrière simultanément, non couplés au frein moteur ;
11. Les freins avant/arrière simultanément, couplés au frein moteur sans rétrogradage ;
12. Les freins avant/arrière simultanément, couplés au frein moteur avec rétrogradage.

Par instinct ou habitude, le bon pilote choisit la forme de freinage simple et/ou la configuration de freinage la plus adaptée en fonction de la situation.

### **Décélération puissante**

La décélération puissante se traduit obligatoirement par une forte et constante pression exercée sur le levier de frein au guidon de la moto (ainsi qu'éventuellement sur la pédale de frein arrière) ou sur l'écrasement de la pédale de frein pour l'automobiliste. La décélération puissante nécessite de recourir aux techniques de freinage les plus adaptées à la configuration routière comme par exemple en moto :

- . Frein avant couplé au frein moteur sans rétrogradage (pas de changement de rapport) ;
- . Frein avant couplé au frein moteur avec rétrogradage (freinage le plus courant) ;
- . Freins avant/arrière simultanément, couplés au frein moteur sans rétrogradage ;
- . Freins avant/arrière simultanément, couplés au frein moteur avec rétrogradage.

En moto, la décélération puissante tend à faire basculer le corps sur l'avant en obligeant le pilote à raidir les bras et à contracter les muscles du dos et des cuisses. L'effet de déplacement physique du conducteur vers l'avant est notable mais moindre en automobile, hormis la grande force de projection des passagers non attachés. La décélération agit sur le transfert des masses, le centre de gravité et l'équilibre du couple engin/pilote ainsi que sur la trajectoire de l'engin. Autant dire qu'en moto, la décélération est autant sinon davantage physique et technique que l'accélération forte, sachant en plus que le pilote doit conserver intacte sa trajectoire et son équilibre face à l'importance vital de l'enjeu.

Mieux vaut donc commencer par apprendre parfaitement toutes les techniques de décélération rapide, avant de s'engager dans des accélérations non assurées obligatoirement suivies par la nécessité d'une décélération correcte.

décélération puissante → technicité supérieure à l'accélération forte → sécurité du pilote

La maîtrise dans la décélération puissante nécessite une grande technicité bien supérieure à celle de l'accélération forte, faisant que plus le pilote domine physiquement, techniquement et mentalement la décélération, plus il domine et sécurise toutes les facettes du pilotage en vitesses lente, médiane, rapide et très rapide.

### Décélération régulière

La décélération régulière se traduit par une pression modérée et constante exercée sur le levier ou la pédale de frein et/ou par l'usage du frein moteur ou encore par la pratique du rétrogradage. L'objectif est de faire baisser progressivement et régulièrement la vitesse de l'engin sur une distance courte ou moyenne (freinage enroulé) en fonction des possibilités mécaniques de freinage offertes par les engins et les véhicules modernes. En général, la décélération régulière repose sur un choix dominant parmi les 12 principales configurations de freinage en fonction des réflexes et des habitudes de chaque usager. L'idéal en la matière est de pratiquer un freinage enroulé en réduisant, autant que possible, le transfert des masses et la projection du corps du pilote vers l'avant. Cela est possible dans la plupart des conditions routières clairement anticipées et contrôlées. En général, tout pratiquant de la route tend à acquérir une technique personnelle de décélération qui le rassure et lui procure une confiance suffisante en fonction du caractère de son engin. Le plus souvent la technique de freinage reste proportionnée à la technique d'accélération et/ou à la vitesse linéaire habituellement pratiquée par l'utilisateur.

En tout état de cause, moins le pilote ou le conducteur utilise le frein avant ou arrière dans les situations non urgentes et/ou n'impliquant pas un ralentissement rapide, et plus il décélère par frein moteur et/ou rétrogradage, plus il démontre de la maîtrise routière. C'est notamment le cas dans l'approche technique des virages, dont le «management» et/ou la gestion en fonction de la vitesse d'entrée produit, à l'évidence, une véritable sélection naturelle de compétence parmi les usagers de la route, notamment entre les maîtres de la route, les bons petits soldats de la pratique routière et les gros nazes.

## 6. LES ASPECTS POSITIFS DE LA VITESSE

**L**a vitesse est une notion fondamentalement physique, au même titre que la puissance, l'énergie, la masse, etc. Elle n'est en soi ni dangereuse, ni neutre, ni objectivement favorable ou défavorable.

C'est la manière dont elle est utilisée et intégrée au comportement de l'utilisateur dans sa pratique routière qui peut la rendre dangereuse ou sans risque, favorable ou défavorable, contestable ou d'utilité évidente. C'est exactement le même principe que pour l'usage du nucléaire ou celui d'une arme à feu. Le danger provient toujours de celui qui détient l'arme et/ou dans le cadre d'une utilisation inadéquate en situation terrain. Si l'on admet par exemple le principe de la détention d'armes à feu au sein des forces de l'ordre et des militaires assermentés, formés et préparés à son usage (soit des centaines de milliers d'individus au sein de la Nation), pourquoi ne pas faire de manière identique avec la vitesse en faveur des bons pilotes moto et conducteurs sur route ouverte ?

Il faut également considérer que la forme d'usage de la vitesse est indissociable du comportement, du tempérament et de l'attitude générale de l'individu. Entre les effets sur le cerveau, le système immunitaire et le système endocrinien, la pratique sereine et harmonieuse de la vitesse produit un ensemble de réactions neurophysiologiques et biochimiques bénéfiques à l'organisme (adrénaline, cortisol, endorphines...) en créant et en prolongeant le bien-être en soi. Comme dans toute action libérée et sans frustration favorisant une plénitude dans l'engagement physique et psychique se produit des libérations d'endorphines, sorte d'hormones du plaisir, au bout d'un temps relativement court d'engagement (entre 10 et 30 minutes).

Cette production de bien-être contribue à lutter efficacement contre l'inhibition, la peur, le stress, l'anxiété ou la déprime expliquant ainsi l'attachement instinctif et profond de l'utilisateur à la pratique de la vitesse intuitive, à son propre rythme. De ce rapport psycho et neurophysiologique à la vitesse, il en ressort que c'est l'utilisateur qui donne véritablement le sens positif ou négatif de la vitesse, considérant à

la base l'existence d'engins fiables et un environnement global favorable. Dans l'absolu, il n'y a de vitesse négative que si la masse des usagers se révèle non compétente, soumise et/ou frustrée créant ainsi des conditions entropiques et défavorables à la pratique de la vitesse pour soi comme dans le collectif. De la même manière, la vitesse est à polarité positive si la masse des usagers la pratique quotidiennement de manière compétente et épanouie favorisant ainsi des configurations sécurisées de roulage pour tous par l'envie, la motivation et le plaisir à prolonger l'engagement routier.

**La légitimité de la pratique positive de la vitesse suppose l'existence de conditions liminaires dans le temps réel du pilotage et de la conduite propre :**

- . Niveau de maîtrise globale suffisant (3S) supérieur à 55% ;
- . Adéquation de la technologie de l'engin (T) ;
- . Constance qualitative du comportement (C) ;
- . Fluidité et qualité de l'environnement routier (E) ;
- . Caractère intuitif et optimal du (rme) ;
- . Non présence de couple(s) à risque réhibitoire(s) ;
- . Manifestation constante d'un savoir-vivre routier ;
- . Assumer pleinement ses responsabilités.

Sur la base de l'ensemble de ces préalables, il est possible de revendiquer l'existence d'une vitesse tolérante valable pour l'ensemble de la collectivité.

**Celle-ci doit intégrer les 3 principaux types de vitesses positives accessibles à l'utilisateur compétent et pratiquant sur route ouverte dans un système sociétal avancé :**

- . Vitesse permise ( $V_p$ )
- . Vitesse conseillée ( $V_c$ )
- . Vitesse intuitive adaptée ou maîtrisée ( $V_{ia}$ )

Dans le cadre de la maîtrise routière et de son Codex, il existe deux hiérarchies distinctes dans l'usage de la vitesses positive.

**Une hiérarchie propre à l'utilisateur compétent favorisant chez lui, dans l'ordre :**

1. La vitesse intuitive maîtrisée
2. La vitesse permise
3. La vitesse normalisée

**Une hiérarchie propre à tout système relativement avancé dès lors que celui-ci en est capable, permettant dans l'ordre :**

1. La vitesse tolérante
2. La vitesse conseillée
3. La vitesse normalisée

En cela, il existe un recours instinctif et raisonné à la vitesse positive pour l'utilisateur, comme pour le collectif, dès lors que les conditions suffisantes de maîtrise existent pour se faire continuellement plaisir.

## **7. LA VITESSE PERMISE**

**L**a vitesse permise ( $V_p$ ) est une vitesse individuelle ressortant de la synergie qualitative, ou non, entre les 4 grands types de paramètres de la pratique routière, ou vecteurs d'influence, que sont :  $E, C, T, rme$ .

Techniquement, la vitesse permise correspond à une vitesse potentielle maximale calculée sur la vitesse technologique optimale de l'engin moins l'influence du vecteur d'influence (X) le plus faible : (E-) ; (C-) ; (T-) ; (rme-).

Elle correspond en fait à 100% du possible moins (X-) :

$$V_p = V_t - (\text{vecteur } E, C, T, (rme) \text{ le plus faible})$$

ou  $V_p = V_t.(E-)$  ;  $V_p = V_t.(C-)$  ;  $V_p = V_t.(T-)$   $V_p = V_t.(rme-)$

En cela, c'est toujours le vecteur le moins dominant (le plus faible) au sein du rapport ( $ECT/rme$ ) qui interfère directement sur la relativité de la vitesse permise en bridant, malgré le niveau qualitatif du ou des autres meilleurs vecteurs. C'est par conséquent à partir du vecteur le plus faible que se détermine le niveau réel de vitesse permise ( $V_p$ ). Par exemple, si le vecteur de comportement (C) est équivalent à seulement 50% de l'optimal de l'usager, il convient alors de considérer que ce vecteur devient LE vecteur dominant le plus faible sur tous les autres.

Dans l'exemple suivant, la formule permettant de calculer théoriquement la vitesse permise serait de :

$V_t = 250 \text{ km/h}$   
E, T, (rme) suffisant  
C = 50%

$$V_p = V_t.(C=1.x) \text{ ou } V_p = V_t.0.50 \text{ ou } V_p = 250.0,50 = 125 \text{ km/h}$$

Dans l'absolu, la problématique de la vitesse permise est qu'elle supporte des contraintes psychologiques et/ou techniques constantes, obligeant le pilote ou le conducteur à une adaptation permanente en regard des conditions changeantes et/ou variables de ( $ECT/rme$ ). En cela, il est nécessaire d'intégrer à bord de l'engin des indicateurs d'aide à la décision.

## 8. LA VITESSE CONSEILLÉE

La vitesse conseillée est la déclinaison collective de la vitesse permise. Elle se définit comme une indication de vitesse prudente positive déterminée sur la base d'informations pertinentes, gérées en temps réel par l'autorité régulatrice.

Ainsi au lieu d'imposer un cadre légal, uniforme et indifférencié de réglementation à tous via le code de la route, la vitesse conseillée repose sur un principe d'équité inhérent au niveau réel de maîtrise globale (3S) de chaque usager.

$$V_c = V_p \times \text{masse d'individus différenciés}$$

La vitesse conseillée est une recommandation, et non une obligation autoritaire, qui se définit en fonction de l'état objectif des vecteurs ( $ECT/rme$ ) dans le temps réel de la situation routière. Dans ce schéma actif de maîtrise routière, les pouvoirs publics s'occupent d'informer en temps réel sur l'état du vecteur (E) dans l'ensemble de ses paramètres utiles, alors que les indicateurs techniques embarqués (ordinateur de bord, signaux d'alerte...) informent sur les données techniques de l'engin. De manière encore plus élaborée, des capteurs disséminés tout au long du trajet renseignent en temps réel sur l'état de la route, de la météo et des conditions de circulation, en envoyant des messages préventifs au pilote/conducteur à l'intérieur de l'habitacle, sur son tableau de bord et/ou via des panneaux interactifs de signalisation routière.

La plus grande spécificité de la vitesse conseillée résulte de son application s'exerçant non pas en se soumettant docilement aux interdictions routières mais en pratiquant un roulage empreint de discernement, de réalisme et d'objectivité, au cas par cas des configurations routières et de la compétence réelle des usagers. Elle varie de ce fait constamment dans un cadre journalier, à l'instar d'un curseur mobile s'étalonnant entre le bas de la normalisation routière (N) et le haut de la vitesse intuitive maîtrisée (Via).

Elle peut se présenter de manière pédagogique, simple et intuitive, sous forme d'aide au pilotage et à la décision à partir d'une simple grille de couleurs :

. Vert	=	ok sur toute la ligne
. Bleu	=	restez vigilant
. Orange	=	attention
. Rouge	=	stop, danger
. Noir	=	danger assuré

et/ou par le biais de messages courts, de pictogrammes, de panneaux d'informations en temps réel, de sons ou voix-off.

Il est ainsi possible de dire que la vitesse conseillée favorise une sorte de co-dominance partagée entre l'affirmation constante de l'utilisateur et l'interaction informative du système. De ce fait, la vitesse conseillée favorise par conséquent une tolérance de vitesse entre une fourchette haute et une fourchette basse, dans laquelle se place en médian, la vitesse autorisée, normée ou légale. Par rapport à la seule vitesse autorisée, la vitesse conseillée repose sur un contrat moral (un deal sécuritaire) et non sur une obligation légale, laissant à tout moment au pilote et au conducteur, le choix optionnel de sa vitesse.

Il s'agit ici du parti pris du discernement et de la volonté et non de celui de la contrainte ou du forçage, en vue de développer un véritable sens de la responsabilité et de la motivation dans le pilotage et la conduite prudente. La vitesse conseillée ne remplace ni la vitesse permise ni la vitesse intuitive. Elle les accompagne seulement en se référant à minima aux conditions de la vitesse légale ( $V_n$ ). Lorsque l'utilisateur dispose de 4 vecteurs positifs ( $ECT/rme$ )+, la référence à la vitesse conseillée devient peu utile sur le fond. Lorsque l'utilisateur dispose d'au moins un vecteur très faible parmi  $E, C, T, ou rme$ , c'est alors le cadre de la vitesse légale qui prédomine compte tenu du principe du vecteur le plus faible.

**La capacité à pratiquer la vitesse conseillée suppose une double garantie de la part de l'utilisateur, identique à celle de la vitesse permise et intuitive :**

1. Existence d'un niveau de maîtrise globale suffisant (test «3S», post-formation) et/ou une certification de maîtrise par défaut (pas de retrait de permis, pas d'accident responsable depuis x années, permis de plus de 5 ans, certificat d'aptitude selon l'âge, etc.) ;
2. Fiabilité technique de l'engin (opérations régulières sur carnet d'entretien, contrôle technique, label constructeur (engin neuf) ou concessionnaire (engin d'occasion...)).

Avec le schéma de la vitesse conseillée à l'échelle collective, il ne s'agit plus seulement de présenter des documents administratifs (permis de conduire, carte grise, attestation d'assurance...), mais d'axer la capacité à la pratiquer à partir d'une réalité fondée sur un deal moral et une véritable compétence terrain.

## 9. LA VITESSE INTUITIVE MAÎTRISÉE

La pratique de la vitesse intuitive maîtrisée ( $V_{ia}$ ) laisse le soin au pilote comme au conducteur de réguler par lui-même sa vitesse en adulte responsable, autonome et autodiscipliné, en tant que seul maître à bord de son engin.

Dans ces conditions, elle relève d'une maîtrise suffisante (3S) se concrétisant dans le cadre d'un comportement efficient (C) assorti d'un ( $rme$ ) optimal aux commandes d'un engin fiable (T) dans une constante adaptation à l'environnement routier (E).

$$V_{ia} = (3S)\hat{\uparrow} + (rme) \text{ optimal} + \Sigma (ECT)+$$

**La vitesse intuitive maîtrisée repose sur le même principe de contrat moral que celui préconisé par la vitesse permise et conseillée, à la différence près que le pilote dispose ici d'une légitimité permanente à rouler comme il l'entend, quel que soit l'environnement routier, à condition que préexiste chez lui 4 conditions de base :**

- . Un niveau de maîtrise globale suffisant ( $(3S)\hat{\uparrow}$  supérieur à 55%
- . Un ( $rme$ ) optimal

- . Une adaptation adéquate vis-à-vis de (E) et (T)
- . Un comportement (C) propre et positif vis-à-vis d'autrui

La vitesse intuitive maîtrisée traduit par excellence la différenciation du pilotage et de la conduite s'opposant ainsi à l'indifférenciation routière, laissant à l'usager le soin d'apprécier par lui-même (discernement) ce qui est possible ou pas. Sous l'angle de l'engagement dans l'action, la vitesse intuitive maîtrisée représente la dominance totale de l'individu (100%) dans la décision et le comportement routier, ainsi que dans le synchronisme parfait et/ou adéquat entre le pilote, son engin et les conditions de roulage. Elle induit de la technicité, de la maîtrise et du discernement en consacrant le top dans le pilotage sur route ouverte par la démonstration naturelle d'une affirmation de soi et d'une confiance en soi. En fait, il ne peut exister de vitesse intuitive maîtrisée sans affirmation de soi et de réelle affirmation de soi sans vitesse intuitive maîtrisée.

De la même manière, il ne peut y avoir de vitesse intuitive maîtrisée sans l'usage du discernement ce qui suppose, chez le pilote et le conducteur, la présence constante d'une appréciation intelligente de la situation à partir d'une compétence réelle, d'une expérience, de connaissances techniques précises, d'un bon sens, d'une conscience des enjeux et de qualités humaines dans le feu de l'action (décision, autonomie, objectivité, affirmation de soi, autodiscipline, santé, force physique, résistance nerveuse...). Par ces préalables, la vitesse intuitive maîtrisée est la seule qui puisse permettre de rouler à un rythme naturel, de la manière la plus sereine qui soit, dans une adaptation permanente à la réalité du terrain et non par rapport à des contraintes imposées ou à des informations de contrôle et de régulation.

Véritable vitesse naturelle s'intercalant entre la pure vitesse technologique et la vitesse autorisée, la vitesse intuitive maîtrisée est celle qui laisse la dominance totale au comportement du pilote. Elle s'inscrit comme étant la meilleure option en matière de vitesse positive sur route ouverte en réduisant à la fois l'occurrence du risque et en augmentant l'efficacité, la pertinence et le plaisir du pilotage ou de la conduite. Une autre grande spécificité de la vitesse intuitive est qu'elle valorise le naturel du pilotage grâce à la perception et au contrôle constant de l'engin au travers de son régime moteur. Ici, le rôle acoustique du régime moteur est déterminant puisqu'il permet d'éviter tout forçage mécanique et toute micro-déconcentration par rapport au compte tours et au tachymètre par la nécessité de devoir baisser régulièrement la ligne du regard.

C'est la raison pour laquelle la vitesse intuitive se doit d'être forcément maîtrisée faisant que le prototype du pratiquant idéal reste le pilote moto, ou encore le conducteur avisé, et mieux encore le pilote de type rallye. A ce niveau de pilotage, l'usager se comporte comme un professionnel de la maîtrise routière mobilisant le meilleur de sa vigilance, de ses capacités et de ses compétences sous forme d'«intuitivité» permanente. Il peut ou non utiliser les aides au pilotage ou à la conduite, sachant que qui peut le plus en la matière peut facilement le moins. A tout point de vue, cette option de vitesse, d'intuition et de maîtrise est de loin la meilleure parmi les bonnes. Elle traduit parfaitement le caractère le plus avancé du codex de la maîtrise routière.

## 10. LA VITESSE TOLÉRANTE

**L**a vitesse tolérante est une déclinaison du concept de vitesse positive appliquée au collectif des usagers ainsi qu'au cadre sociétal du pays concerné.

Elle s'oppose aux blocs de règles collectives indifférenciées et coercitives imposées à l'ensemble des citoyens-usagers pour favoriser, au contraire, une tolérance de pratique routière fondée sur le discernement, l'autodiscipline et la maîtrise différenciée propre à chaque usager de la route. Sur le fond, la vitesse tolérante considère que chaque individu est fondamentalement différent d'autrui et qu'en conséquence, sa pratique routière doit être légitimement adaptée à son champ du possible. De ce fait, la vitesse tolérante contribue à favoriser le retour de la dominance du citoyen-usager dans l'approche de la pratique routière contribuant ainsi à prouver le caractère avancé du mode sociétal du pays en question. En cela, la pratique de la vitesse tolérante considère l'usager comme un citoyen adulte capable de discernement dans sa pratique routière et non comme un citoyen soumis et obéissant.

Elle part du postulat suivant : lorsque l'usager dispose d'une compétence réelle et suffisante, rien n'interdit à celui-ci d'estimer par lui-même la réalité de la situation dans ses innombrables paramètres

et d'apporter la réponse idoine et adéquate en temps réel, bien mieux que tout système se substituant à son jugement (panneaux de signalisation, limiteur de vitesse, radar...). Elle favorise directement le caractère évolutionnaire de la pratique routière, considérant que le citoyen usager est un adulte capable de discernement et qu'il peut décider par lui-même de sa conduite et de sa vitesse dans un cadre d'équité, de différenciation et de liberté d'action. La vitesse tolérante permet d'effectuer un grand bond sociétal en avant repoussant les limites actuelles de la réalité légale, administrative et sécuritaire. Elle s'oppose *de facto* à l'idée que l'usager lambda n'est pas véritablement un adulte capable de discernement et de maîtrise et qu'il doit constamment être guidé dans sa conduite comme dans sa vitesse par un cadre normatif d'égalité et d'indifférenciation.

La référence à la vitesse tolérante induit forcément davantage de légitimité, de droit libertaire et de différenciation dans la pratique routière en remplaçant avantageusement la prédominance du devoir, de l'égalité collective forcée et de l'indifférenciation aveugle. Elle est par conséquent recommandée pour tous les usagers disposant d'un niveau correct à assuré de maîtrise globale, c'est-à-dire au-delà de 55% de score dans le Test «3S».

**En privilégiant l'individualité maîtrisée et qualitative au collectif médiocre et hétérogène, la notion de vitesse tolérante recouvre la potentialité d'usage de l'une, de plusieurs ou de l'ensemble des 4 vitesses possibles sur route ouverte en fonction de la compétence réelle de chaque usager :**

- . Vitesse intuitive maîtrisée
- . Vitesse permise
- . Vitesse conseillée
- . Vitesse normalisée par défaut

Lorsque la vitesse tolérante est d'ordre sociétal en étant légalisée par le droit, elle prend alors appui sur la vitesse conseillée ( $V_c$ ) et/ou normalisée ( $V_n$ ). Par principe, le recours à la vitesse normalisée s'effectue par défaut, c'est-à-dire comme dernière solution possible. Lorsque la référence à la vitesse tolérante est d'ordre intime et légitimée par la conscience et la lucidité du citoyen-usager, elle s'applique directement sous forme de vitesse permise ( $V_p$ ) et de vitesse intuitive maîtrisée et adaptée ( $V_{ia}$ ).

**Dans ce dernier cas, le citoyen-usager doit en assumer les contraintes et les conséquences en intégrant, en complément des conditions légales de base (permis de conduire, engin en état, assurance...), 8 autres conditions destinées à apporter une légitimité foncière dans sa pratique routière :**

1. Niveau de maîtrise globale suffisant (3S) supérieur à 55% ;
2. Adéquation de la technologie de l'engin ( $T$ ) ;
3. Constance qualitative du comportement ( $C$ ) ;
4. Fluidité et qualité de l'environnement routier ( $E$ ) ;
5. Caractère intuitif et optimal du ( $rme$ ) ;
6. Non présence de couple(s) à risque rédhibitoire(s) ;
7. Manifestation constante d'un savoir-vivre routier ;
8. Assumer pleinement ses responsabilités.

Il n'y a sur le fond aucune rébellion au système à se référer individuellement à l'usage de la vitesse tolérante, et notamment à l'usage de la vitesse intuitive maîtrisée et adaptée, si le pilote et/ou le conducteur compétent le jugent ainsi dans l'instant de leur pratique routière. Il ne s'agit là que d'une légitime évidence citoyenne à sortir des règles du jeu imposées indifféremment à la collectivité, lorsque celles-ci se révèlent inadéquates à l'unité différenciée de chaque pratiquant et/ou lorsque celles-ci sont perçues comme plus négatives que positives dans l'approche opérationnelle du terrain routier.

Tant que la loi reste distante et/ou contraire à la légitimité naturelle du citoyen adulte et compétent, la vitesse tolérante reste une affaire purement individuelle, dont la responsabilité doit être assumée seul(e). Ainsi l'individu qui pratique proprement et sereinement toute forme de vitesse tolérante doit savoir l'assumer pleinement face à la critique, à la sanction, au recours du droit, de la réglementation publique, des fatwas et autres incantations moralisatrices, surtout lorsqu'elles proviennent d'individus non pratiquants, moins performants techniquement et/ou moins expérimentés dans la pratique concrète du terrain.

Il doit savoir que sur le fond préexiste un anachronisme et une injustice à brider ainsi les potentiels de l'individu adulte et compétent, comme à refuser l'exercice de son discernement dans l'action, dès lors que l'un et l'autre se révèlent bien supérieurs à la moyenne requise. Le pilote ou le conducteur pratiquant la vitesse tolérante ne doit pas chercher à constamment justifier son comportement par le fait d'un raisonnement spécieux, par le mensonge et/ou par le recours d'un éclairage rebelle ou partisan. Il doit considérer que cela fait partie intégrante de lui-même à l'instant de ses décisions et ce, pour cent et une raisons différentes. Un point c'est tout !

L'avenir lui donnera obligatoirement raison même si le présent le condamne dans l'aveuglement de ses certitudes. L'évidence de bien agir dépasse forcément la norme du comportement soumis. La référence à la vitesse tolérante est un gage de plus grande qualité dans le pilotage et dans la conduite par l'efficacité de ses présupposés. Elle apporte objectivement plus de sécurité par la maîtrise, donc moins de risque et d'accidents. Celui qui affirme le contraire devient fortement suspect et non crédible à tout point de vue. Dans une société évoluée, il est évident que la vitesse tolérante différenciée doit prévaloir sur toute forme de vitesse normée indifférenciée. Sous l'angle sociétal, la pratique de la vitesse tolérante est un indicateur majeur d'évolution réelle des mentalités ou au contraire, avec un recours dominant à la vitesse normalisée, un indice imparable de retard timoré et/ou d'incompétence à l'assumer. Il y a par conséquent une corrélation directe entre la pratique de la vitesse tolérante et le niveau moyen de pilotage et de conduite dans la population. C'est la raison pour laquelle la vitesse tolérante peut être considérée comme une solution bonne parmi les bonnes.

Dans un premier temps, la vitesse tolérante pour s'exercer dans le cadre expérimental de la vitesse conseillée à l'initiative des collectivités territoriales. L'avenir doit tendre vers des pratiques de tolérance dans l'application de la vitesse de manière différenciée pour chaque usager de la route, sous réserve de conditions suspensives : post-formation, bon état technique du véhicule, bon niveau de maîtrise globale..., le tout dans l'esprit ou la lettre du Codex de la maîtrise routière.

## 11. LE RAPPORT EXAGÉRÉ À L'ACCIDENTALITÉ

**V**ouloir rendre raisonnable la vitesse dans l'esprit de l'ensemble des usagers en leur demandant de cloner leurs comportements sur un modèle idéal, c'est comme leur imposer une même langue, un même dieu, une même nourriture, un même environnement sectaire sur route.

Quelle que soit la position officielle, la vitesse reste une notion fondamentalement physique, au même titre que la puissance, l'énergie, la masse, etc. Elle n'est en soi ni dangereuse, ni neutre, ni objectivement favorable ou défavorable. C'est la manière dont elle est utilisée et intégrée au comportement dans l'action qui peut la rendre dangereuse ou sans risque, favorable ou défavorable, contestable ou d'utilité évidente. La vitesse prise isolément dans un cadre purement technologique et correctement validé n'est absolument pas dangereuse en soi. C'est l'environnement routier et de roulage associé au comportement du conducteur ou du pilote, ainsi qu'à la fiabilité technique opérationnelle d'ensemble ou non de l'engin qui créent les conditions directes et objectives de sa dangerosité.

Aussi les bons éléments sur route ne sont pas ceux qui se révèlent dociles et appliqués à contenter leurs instructeurs dans des comportements sages, standardisés et stéréotypés dans le cadre d'une vitesse autorisée, mais plutôt ceux qui savent montrer du caractère dans l'action par l'usage d'une vitesse intuitive maîtrisée en révélant concrètement leur talent : discernement, décision dans l'engagement, réflexes, prise d'initiative, maîtrise... Dans 99,999 cas sur 100 de roulage rapide, tous niveaux confondus, pris dans une masse indifférenciée d'usagers un jour  $j$  à une heure  $h$ , la vitesse rapide *stricto sensu* produit un taux infinitésimal de condition accidentogène corporelle ou matérielle. Ce taux atteint même le  $1/100.000^e$ , voire le  $1/1.000.000^e$  dans l'exercice d'une maîtrise globale assurée chez l'usager en considérant la réalité statistique des accidents liés uniquement à la vitesse pure (hors couples à risque). Soir l'équivalent du taux de «rebut» autorisé dans les meilleurs process qualité industriels.

Ce rapport valable pour les pays occidentaux se détermine dans un rapport prenant en considération le % d'accidents corporels et mortels directement liés à la vitesse pure (de 3 à 5% maximum) rapporté au nombre cumulé de morts et de blessés sur une année (ex. 200.000) rapporté ensuite au nombre de



milliards de trajets annuels en temps/km réalisé par toute une population d'usagers dans un pays entier (ex. : 30 millions d'usagers). Le chiffre devient alors infinitésimal avec plusieurs décimales après le zéro.

A l'inverse, si l'on intègre systématiquement l'effet vitesse à tous les types d'accidents qui se produisent avec le constat d'un différentiel significatif de vitesse par rapport à la vitesse autorisée, il est évident que la proportion augmente considérablement. Pourtant, cette approche statistique se révèle totalement fautive dès son énoncée, car dans la plupart des cas ce n'est pas le différentiel de vitesse qui crée l'accident mais la présence latente d'un ou de plusieurs couple(s) à risque, la présence latente de l'acte manqué dans la psychologie de l'usager et/ou la réalité d'un défaut patent de décision, d'initiative ou de réflexe provenant d'un niveau insuffisant de compétence technique et/ou de maîtrise globale. Il ne faut donc pas confondre la souffrance liée à la perte d'un proche sur route même associée à une pensée dominante diabolisant la vitesse avec la réalité du terrain accidentogène.

**En pure objectivité, personne ne peut contester que la très grande majorité des cas d'accidentalité, associant un différentiel non autorisé de vitesse lambda, provient de 4 sources distinctes éventuellement associables entre elles :**

1. Faible ou moyen niveau de maîtrise globale (manque de réflexe, pas de prise d'initiative, erreur de décision, désynchronisation...);
2. Présence de couple(s) à risque rédhibitoire(s) (des centaines de causes latentes possibles);
3. Acte manqué et psychologie défailante de l'usager;
4. Situation d'imprévue.

C'est l'association vitesse non maîtrisée et source(s) 1, 2, 3 et/ou 4 qui créent l'accidentalité. Prise isolément la vitesse pure ne crée pas l'accidentalité, elle ne fait qu'aggraver les éventuelles conséquences. Aussi avant de considérer comme élément déterminant l'aggravation des conséquences inhérentes à l'accident, il convient d'abord d'apprécier ce qui améliore la réduction fantastique des conditions d'accidentalité, à savoir la compétence technique, la maîtrise globale et le discernement permanent chez l'usager adulte. Le couple vitesse/maîtrise est certainement la meilleure garantie anti-accidentalité qui soit, faisant ainsi bien comprendre que les véritables origines de l'accidentalité ne sont pas là où l'on pense. Mieux vaut donc 9.999 accidents évités pour 10.000 usagers compétents, qu'une interdiction massive pour ces 10.000 usagers afin d'éviter 1 accident relevant, hélas quoi que l'on fasse, de la mortalité structurelle sur route (situation d'imprévue).

Cette évidence vaut uniquement pour l'usager compétent. Dès lors si l'on admet qu'un usager compétent élimine de facto les sources 1, 2 et 3 de l'accidentalité routière, il ne reste logiquement que la source 4, par définition imprévisible. Aussi mettre tout le monde dans le même sac sécuritaire, bons, moyens et mauvais, ne peut aucunement créer des conditions gagnantes mais plutôt encourager des conditions stagnantes. En regard des usagers les plus compétents, il est mathématique de considérer que plus la pression est grande à limiter l'exercice de la compétence, plus celle-ci se tarit en baissant proportionnellement le niveau d'efficacité sur route comme en augmentant le niveau de vulnérabilité à l'accidentalité, sauf à baisser au maximum la vitesse autorisée admissible.

Cela ressemble alors à une sorte de fuite en avant aussi « involutionnaire » dans la condition humaine et citoyenne, qu'imbécile à l'échelle sociétale. Il convient donc, en toute logique, de réserver les limitations de vitesse autorisée à tous les usagers producteurs réguliers des sources 1, 2 et 3 d'accidentalité. Pourtant aujourd'hui, dans les sociétés occidentales, tout fonctionne comme si le schéma sécuritaire était volontairement fermé et verrouillé sur l'interdit normatif de la vitesse, associé à une pensée dominante moralisante et culpabilisante compressant encore davantage le raisonnement officiel dans une spirale d'étrécissement sécuritaire !

## 12. PARADIS, ENFER OU PURGATOIRE ?

**L**a vitesse rapide n'est pas un mal de société dont il faut soulager la frustration engrangée sur route par un défoulement organisé dans des arènes spécialisées (circuits, pistes...). Il serait alors possible de dire qu'en matière de soulagement, la vitesse est au sexe ce que le circuit est au bordel militaire.

Ce n'est certes pas l'impression des organisateurs de circuit et des participants, mais il n'en demeure pas moins que ces « attractions foraines » de la vitesse sont les bienvenues pour les autorités. Pourtant la vitesse pure n'est pas une attente fondamentale chez la plupart des usagers de la route, sauf de temps en temps dans des conditions optimales de roulage pour se tester et voir ce que vaut l'engin. C'est la vitesse rapide, au propre rythme de chacun, qui relève d'une demande forte et naturelle chez tous les usagers compétents. Il n'existe d'ailleurs rien de plus naturel et d'humain que d'exiger de son engin une performance technologique capable d'atteindre une vitesse adaptée à ses propres rythmes, capacités et tempérament, dès lors que l'utilisateur dispose d'une maîtrise suffisante et que son engin dispose d'une telle intelligence de conception et réserve mécanique de puissance.

Cette recherche conjointe de plénitude et d'engagement actif dans le passage à l'acte est, par ailleurs, l'une des rares fenêtres de belle et entière réalisation de soi accessible au plus grand nombre potentiel de citoyens et d'usagers de la route, sans que l'argent et/ou le statut social imposent une barrière insurmontable d'accessibilité. Toutefois sous l'égide d'un système autoritaire ou tolérant, cette fenêtre d'action peut devenir un paradis ou un enfer, ou encore un purgatoire selon que l'utilisateur se réalise ou se soumet docilement, se fait plaisir ou reste frustré, est reconnu et valorisé ou sanctionné et réprimé.

Si la lucidité et la maîtrise opérationnelle conduisent au paradis dans de bonnes conditions de roulage, l'inconscience, la bêtise et la démaîtrise conduisent tout droit à l'enfer, tandis que les autorités et les forces de l'ordre entretiennent sciemment un véritable purgatoire collectif. Il est d'ailleurs alarmant de se demander pourquoi le maintien d'un tel purgatoire collectif sans prise en considération des capacités réelles de chacun ? Dans l'absolu, il est clair qu'il n'y a pas de limites psychiques rédhibitoires à la vitesse, sauf celles provenant des capacités technologiques de l'engin, des courbures psychologiques de l'individu, du niveau de compétence technique du pilote et/ou de la qualité et permissivité des infrastructures routières.

Aussi lorsque le système s'en mêle de manière aussi dogmatique, normative et morale, de nombreuses questions se posent alors face à l'évidence que la belle vitesse rapide reste fondamentalement inhérente à la pratique sécurisée comme à l'exercice de la maîtrise globale de l'utilisateur.

### 13. UNE RELATION ÉTROITE AVEC LE CORPS ET L'ESPRIT

**F**ondamentalement, la pratique maîtrisée de la vitesse est une extension formidable des capacités naturelles de l'utilisateur et non une activité fortuite, anodine ou artificielle.

De la même manière, la pratique de la vitesse rapide est loin d'être une action secondaire. Elle engage l'ensemble des ressorts de la personnalité, du tempérament et de la psychologie de l'utilisateur dans la démonstration flagrante de ses potentiels et capacités du moment. Agir dans la vitesse rapide, c'est forcément créer, en retour, un faisceau de réactions au sein du corps et de l'esprit en créant les véritables conditions latentes de sécurité ou d'insécurité pour l'utilisateur comme pour autrui. En cela, la vitesse rapide pratiquée dans un rythme intuitif maîtrisé doit être intelligemment prise en compte, protégée, valorisée et maîtrisée à la source technologique de l'engin, dans l'exercice du pilotage, dans les infrastructures routières, dans le code de la route et surtout dans la comportementale de l'utilisateur.

Pour l'utilisateur compétent et motivé, la vitesse rapide concrétise une nécessité d'action, de mouvement et de réalisation de soi, jusqu'à devenir un véritable « technobesoin » pouvant parfaitement trouver sa place dans tout cadre sociétal évolué. Elle induit une attente légitime dans un cadre d'intensité, de fréquence et d'amplitude, dont le retour de plaisir et de satisfaction se veut être proportionnel aux ressources psychiques et physiques engagées en symbiose avec les performances technologiques de l'engin.

En ce sens, plus la pratique du pilotage est maîtrisée et adaptée à la performance technologique de l'engin, plus la vitesse tend à s'imposer naturellement comme une attente légitime d'activation et d'expression du corps humain puisée au fond de certains états d'être (énergie, motivation, vécu sensoriel...), jusqu'à devenir peu à peu un besoin dominant à satisfaire et non à frustrer. Dès lors, il ne peut y avoir de réelle maîtrise dans le pilotage et la conduite sans la prise en compte du facteur vitesse proportionnée aux attentes du ou des besoins en résultant.

Plus les attentes sont importantes, plus la vitesse se doit de les satisfaire, et plus la maîtrise appliquée au traitement de la vitesse tend à accroître le besoin conjugué de celles-ci. En résumé, plus la maîtrise est élevée chez l'utilisateur, plus le besoin de vitesse devient élevé et plus le rendu se révèle positif pour l'esprit comme dans le corps de l'utilisateur. A l'inverse, interdire ce type de relation affirmée chez l'utilisateur compétent c'est forcément créer chez lui les conditions inévitables de la frustration, du stress et/ou du refoulement en toutes formes de déplacements psychologiques et somatiques.

En cela, le rapport à la pratique de la vitesse rapide, mais aussi basse ou médiane, procède directement du fonctionnement global de l'individu en termes biologique, physiologique, psychique, neurophysiologique, psychologique, sensoriel, perceptif et de motricité.

## 14. LES EFFETS SALUTAIRES AU SEIN DU CORPS HUMAIN

**P**our tout usager de la route, le rapport à la vitesse résulte fondamentalement d'une intégration physique, mentale puis comportementale.

Par principe physique, chimique et biologique, c'est la vitesse qui crée le mouvement, donne la vie, transporte l'énergie vitale, etc. Les vitesses atteintes dans le vivant peuvent se chiffrer en centaines de km/h (228 km/h pour les messages envoyés par le système nerveux) et celles atteintes dans l'espace peuvent dépasser les 300.000 km/s (vitesse de la lumière). La recherche de vitesse est innée à l'homme comme à l'animal en tant que fondement même de sa dynamique évolutionnaire. La vitesse est partout à l'origine de la vie, de la nature et du fonctionnement sociétal, elle fait même partie intégrante de celles-ci. Sans vitesse ni mouvement, la matière s'effondre sur elle-même, meurt où se minéralise. Sans vitesse adaptée les organisations disparaissent face à la concurrence ou à la compétition. Sans vitesse adaptée, l'individu stagne dans sa condition voire régresse.

Chez l'utilisateur de la route s'affirmant naturellement dans la pratique de la vitesse, il existe de nombreux effets salutaires au sein des fonctions cognitives et psychologiques, faisant que se réalise une relation étroite entre le degré d'activation du cerveau et le niveau d'activation musculaire (contraction et effort musculaire, réflexe, rapidité de réaction...), ainsi que dans le niveau de bien-être en résultant. Ainsi, plus l'activité cérébrale est forte, plus la tension musculaire et l'activité musculaire s'avèrent proportionnellement fortes. A l'inverse, toute chose égale par ailleurs, plus l'activité physiologique, motrice et/ou physique du sujet se révèle faible, plus son activité cérébrale (intensité de la réflexion, créativité, degré de construction et de finesse du raisonnement...) démontre une relative baisse dans son niveau d'activation, hors toute considération qualitative.

Il en est de même en matière de bien-être ou de mal-être, selon la nature des émotions et des sensations ressenties dans l'intensité de l'engagement physique d'un passage à l'acte réussi ou manqué. Dans le vivant, il existe par conséquent une corrélation naturelle et quasi instantanée entre le physiologique, l'anatomique et le psychique, faisant que la perception de la vitesse reste à la base une affaire individuelle et non le produit d'une réglementation collective. Intervenir sur la perception de la vitesse et/ou sur les facteurs essentiels de vitesse d'activation humaine et/ou sur les mouvements du corps dans son déplacement conduit forcément à interagir sur certaines fonctions vitales et essentielles dans un sens favorable, moins favorable ou défavorable. Si l'on assimile la vitesse à un couple action/besoin naturel, ou pour le moins régulier, le rendement psychobiologique de la vitesse intuitive réussie est indéniable. Dans le cas d'un rapport satisfaisant, il se déclenche automatiquement de multiples répercussions favorables dans l'ensemble du corps.

Entre les effets sur le cerveau, le système immunitaire et le système endocrinien, la pratique sereine et harmonieuse de la vitesse produit un ensemble de réactions biochimiques bénéfiques à l'organisme (adrénaline, cortisol, endorphines...) en créant et en prolongeant le bien-être en soi. C'est d'ailleurs l'une des raisons qui explique l'attachement constant de l'utilisateur à la pratique de la vitesse intuitive, à son rythme, dans sa propension naturelle à lui faire du bien et à le soustraire provisoirement ou continuellement des habituelles affections psychodépendantes découlant du stress ou de l'anxiété de la vie courante. De ce rapport psycho-neuro-physiologique à la vitesse, il en ressort que c'est l'utilisateur qui donne véritablement le sens positif ou négatif de la vitesse, considérant à la base l'existence d'engins fiables et un environnement global favorable. En d'autres termes, s'opposer aux rythmes

naturels humains, de manière normative et coercitive par le jeu de limites légales imposées, c'est créer l'apparition de conditions non «évolutionnaires», de stagnation, voire d'entropie dans les mécanismes de régulation de l'énergie vitale.

Il est ainsi possible de dire que plus la société favorise l'éveil et la mobilisation des besoins humains en terme notamment d'industrie, d'économie, de consommation, d'accès à la technologie, à l'information et à l'échange, plus elle génère la production d'une énergie vitale associée à une augmentation de sa vitesse de traitement et de réalisation. Il existe par conséquent un lien direct entre vitesse et énergie vitale, même si la matrice de vitesse d'activation au sein du vivant (production, propagation, traitement, consommation, réalisation de l'énergie humaine) est fondamentalement différente et variable selon les individus.

Si l'inné en toute espèce du vivant produit une vitesse basique d'activation biologique afin de maintenir le caractère vital du fonctionnement des cellules et entretenir ses flux énergétiques, il n'en demeure pas moins que les différents paramètres constitutifs de l'influx et du débit énergétique agissent directement sur la vitesse finale d'activation au sein du vivant. Par principe, il est dès lors possible de dire que le degré de mobilisation de l'énergie au sein du vivant reste parfaitement corrélatif de la vitesse d'activation au sein du vivant et par extension, de la demande de pratique de vitesse réalisée et/ou d'accomplissement. Il existe ainsi un caractère indissociable entre énergie vitale, vitesse d'activation au sein du vivant et demande de vitesse réalisée et/ou d'accomplissement.

En matière de pratique routière, l'individu motivé disposant d'une belle énergie vitale à tendance à rechercher naturellement la vitesse rapide, alors que l'individu disposant d'une moyenne ou faible énergie vitale préfère les vitesses lentes ou moyennes. Sans généraliser, il est tout de même possible de dire que le degré d'usage de la vitesse mécanique est un prolongement de l'énergie vitale chez l'utilisateur. Aussi faut-il mieux des individus à faible ou moyenne énergie vitale roulant à vitesse réduite et normalisée, que des individus à forte énergie vitale désirant rouler à vitesse rapide ?

De la même façon, est-il possible de dire que le rapport physio et psychosociologique à la soumission plus facile et docile aux normes de la vitesse autorisée résulte sur le fond, d'une relative équivalence entre la faible et moyenne énergie vitale manifestée dans le comportement du citoyen-usager ?

## 15. DES EFFETS BÉNÉFIQUES DANS LE FONCTIONNEMENT DU CERVEAU HUMAIN

**T**out part du cerveau et tout y revient, en passant par l'extrême complexité du fonctionnement humain. De ce fait, le vécu et la perception de la vitesse par l'utilisateur sont bien plus importants que la simple et pure notion de vitesse technologique, compteur ou autorisée.

La pratique de la vitesse interagit directement sur le traitement de l'information au sein du cerveau humain. C'est même le centre de commandement de la vitesse, faisant que celle-ci dans sa physique comme dans le ressenti provenant de sa cinématique est d'abord et avant tout une affaire psychique, une affaire de cerveau humain. Sous l'angle de la conscience, il est clair que la perception de la vitesse mécanique de l'engin et de sa cinématique s'appuie directement sur le volume d'informations captées par le corps humain, sur leur vitesse de transmission via le système nerveux et sur la qualité du traitement neuronal de ces mêmes flux d'informations.

Chez l'utilisateur, hors pur moyen de déplacement, toute vitesse n'a d'intérêt que par sa perception. C'est d'ailleurs les différences de perception qui différencient les utilisateurs entre eux dans la pratique de la vitesse. Toute vitesse perçue est par conséquent obligatoirement filtrée, amplifiée ou sous-dimensionnée, selon que le sujet est habitué ou non à ce genre de sollicitations, se révèle équilibré, sain de corps et d'esprit ou non, agit momentanément sous l'influence de couples à risque ou non, produit ou non des décharges d'adrénaline et/ou subit l'influence d'autres substances neurochimiques. Plus l'individu agit dans la vitesse, plus il s'habitue à la vitesse et plus il génère des réponses neuronales et biochimiques adaptées à la vitesse. Ainsi, si le champion roule très vite en toute confiance c'est que son cerveau produit des temps de réponses et des réactions neurophysiologiques plus rapides. Si l'utilisateur lambda a peur de la vitesse rapide, c'est certainement que son cerveau produit des réponses

imparfaites, ou plus lentes, en regard de la somme d'informations captées et perçues moins bien qualitativement gérées en temps réel dans ses mécanismes physiologiques et neuronaux.

A l'inverse, l'intégration maîtrisée de la vitesse mécanique en osmose avec la dynamique physique et psychique du sujet conduit à générer une constance dans les flux d'activation neuronaux, créant les conditions propices à la bonne intégration des informations captées et perçues. Il est évident que la vitesse de traitement de l'information (en tout domaine) au sein du cerveau humain associée à une répétition à l'identique des mêmes chemins d'accès dans le traitement de l'information (théorie des flux neuronaux) permet d'élargir progressivement la «bande passante» psychique, favorisant ainsi la construction de réponses instantanées de plus en plus fiables, rapides et assurées. Il est ainsi possible de dire que la répétition des mêmes comportements associée à un traitement réflexe et neuronal rapide ou accéléré des stimuli produit des réponses psychiques de plus en plus rapides et adéquates.

Ces réponses contribuent, lorsqu'elles sont validées par un retour positif d'expérience, à favoriser des comportements, des décisions, des attitudes mentales (vigilance, anticipation, compréhension...) proportionnées à la vitesse pratiquée et démultipliées pour la pratique de vitesses inférieures. Ce principe de développement des flux neuronaux et de l'élargissement de la qualité des réponses apportées en fonction du degré de pratique de la vitesse induit chez l'individu concerné un processus «d'autoroute de l'information» dans lequel tout fonctionne rapidement, automatiquement et proprement. Cette condition suppose toutefois l'entretien d'une pratique régulière d'un niveau suffisant, au risque alors que les effets d'automatisation, de réflexe et de mémoire s'estompent peu à peu en rétrécissant progressivement l'activation globale du cerveau humain, comme en dégradant la qualité des réponses humaines et en réduisant les capacités opérationnelles de l'utilisateur.

De la même manière, le principe des flux neuronaux devient constrictif, handicapant, voire absent, dès lors que le sujet limite ou éteint son expérimentation à la pratique d'une vitesse basse ou moyenne et/ou ne reconduit pas ou ne réitère pas l'usage de certains comportements. Ainsi, moins l'individu pratique la vitesse rapide, moins il la domine psychiquement et moins il apporte de réponses adéquates. Il entre alors dans un cercle non vertueux d'étroitesse et/ou d'inadéquation de ses réponses par l'inhibition de ses potentiels, par l'autolimitation de ses capacités et par le rétrécissement de son périmètre d'activation psychique et physique. Si l'inexistence ou l'étroitesse de la bande passante psychique trouve ses limites vers une zéro réponse adéquate chez l'individu inexpérimenté ou timoré, la largeur de la bande passante psychique est a priori sans limite humaine dans la pratique des hautes vitesses humaines et mécaniques.

## 16. LE SCHÉMA PENTAGONAL NATUREL DE LA PRATIQUE DE LA VITESSE

**J**usqu'à présent, l'homme sain, compétent et bien préparé œuvrant dans des conditions placées sous contrôle s'est toujours adapté aux potentiels technologiques de la vitesse (avion à réaction, fusée, records de vitesse sur terre, chute libre en avion...), un peu comme le roitelet de la fable placé sur la tête de l'aigle qui, par principe, montera toujours un cran plus haut que les capacités de son vecteur d'accueil.

Pour l'utilisateur, il est évident de considérer que la vitesse pratiquée ressort d'un choix volontaire et qu'en situation normale, celle-ci tend à s'adapter naturellement en fonction du contrôle mental exercé sur elle dans la manœuvre de l'engin. En cela, la demande de vitesse suit chez l'utilisateur une ligne de plus grande pente adaptée à sa ligne mentale, à sa personnalité, à sa dynamique comportementale et à son feeling. Cette ligne de plus grande pente est confortée par la réponse mécanique de l'engin, faisant que la vitesse s'adapte ensuite de manière plus ou moins adéquate et efficiente en fonction du retour direct des conditions routières et/ou mécaniques, le tout placé sous le jugement permanent du pilote ou du conducteur dans le cadre des contraintes légales et techniques vécues en temps réel.

**En réalité, il existe une chaîne d'implication factorielle en matière de pratique de la vitesse comprenant 5 principales étapes :**

- 1. Une ligne de plus grande pente mentale :** personnalité, tempérament, dynamique vitale, feeling, degré d'assurance et d'affirmation de soi, etc.
- 2. Une réponse mécanique de l'engin :** puissance, inertie, maniabilité, agilité, stabilité, etc.

**3. Un retour des conditions routières :** état du trafic, infrastructures, conditions météo, particularité de la situation de roulage, etc.

**4. Le jugement du pilote :** mise en œuvre opérationnelle de la maîtrise globale, discernement, lucidité, expérience, etc.

**5. L'évocation des contraintes, conséquences et hypothèses techniques de la vitesse :** code de la route, distance de freinage, distance de sécurité, temps de réaction, régulation basse de la vitesse face au risque ou au danger, etc.

Ce schéma pentagonal (5 aspects) de la pratique de la vitesse repose sur une hiérarchie naturelle dans les priorités de fonctionnement faisant que l'humain préside à sa destinée (1) sur l'engin qu'il dompte (2) en s'adaptant régulièrement aux conditions routières (3) avec discernement et lucidité (4) afin d'éviter toute forme de conséquences et d'hypothèses d'incident ou d'accident par rapport à sa vitesse pratiquée (5).

**Le quinté de tête purement évolutionnaire dans la pratique de la vitesse est par conséquent : 1, 2, 3, 4, 5.**

1 → 2 → 3 → 4 → 5 → 1 → 2 → 3 → 4 → 5 → 1...

Il place irrémédiablement en tête, et à la source de la pratique de la vitesse, l'humain (1) et, à la fin de l'enchaînement, la contrainte technique d'ordre sociétale (5), laquelle interagit forcément sur l'humain (1) et ainsi de suite. Ce cycle ouvert favorise, à l'échelle de la pratique routière, le triomphe de la condition humaine sur la condition sociétale.

humain → engin → conditions routières → jugement → contrainte technique → humain...

Toutefois, toute contrainte normative et/ou baisse artificielle et prolongée de la vitesse naturelle d'activation du vivant (1) engendre inévitablement toute une série de réactions pathologiques, psychologiques, collectives et sociétales.

## 17. L'ANORMALITÉ ACTUELLE DU SCHÉMA PENTAGONAL

**A**ussi, il n'y a que l'homme pour imposer à l'homme des mesures non naturelles, forcées ou dogmatiques. C'est notamment le cas en contrôlant moralement, légalement et intellectuellement la vitesse, en la rendant artificielle ou en s'y opposant.

Aussi privilégier, comme c'est le cas dans la plupart des pays occidentaux, une relation hiérarchique dominante et directive du système (5) vers l'humain (1) équivaut concrètement à donner la primauté d'importance aux contraintes techniques (conséquences, hypothèses, modèles de normalisation...) en asservissant et en castrant, parallèlement, les capacités et les ressources de l'humain en fonction des enjeux politiques apparents de société.

Dans ce type de schéma pentagonal anormal, la contrainte technique (5) asservit directement le jugement collectif par le fait d'une pensée dominante, qui lui-même (4) dimensionne le retour des conditions routières (3) par l'usage coercitif d'une normalisation (code de la route, règles...) qui elle-même influence le bridage de la technologie de l'engin (2) qui lui-même, *in fine*, frustre et limite l'expression naturelle des besoins et des fonctions vitales de l'usager (1), qui elle-même, sauf pratique risquée d'une déviance routière, ne peut plus s'opposer à l'effet de tenaille exercé sur lui par l'ordre sociétal du moment.

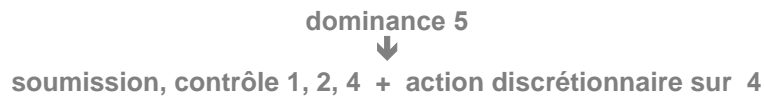
**Ce cycle fermé favorise, à l'échelle de la pratique routière, le triomphe parfait de la condition sociétale sur la condition humaine :**

5 → 4 → 3 → 2 → 1 ↔ 5 → 4 → 3 → 2 → 1 → 5...

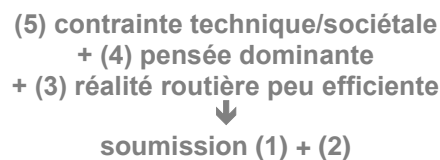
ou

contraintes techniques → jugement → conditions routières → engin → humain

En tout état de cause, il est fondamentalement rétrograde d'assujettir la conduite humaine et l'expression de ses potentiels ouverts (1), ainsi que les apports du progrès de la technologie des engins (2) à des impératifs techniques et sociétaux fermés (5). La dominance de (5) sur (1) et (2) conduit tout naturellement à contrôler (4) et à agir de manière plus ou moins discrétionnaire sur (3), en bridant ainsi le droit naturel et légitime à l'évolution humaine et au progrès technologique.



Dans le but d'éviter de trop privilégier les effets structurants de (5) dans l'ordre sociétal et collectif, l'usage de schémas alternatifs n'apparaît pas du tout évident. Par exemple, il peut s'agir de combiner des pôles de dominance en vue de légitimer et crédibiliser la stratégie de fond menée par (5). Ainsi (5) peut s'associer à (4), en créant une pensée dominante relayée par les médias, tout en s'adossant à la réalité de (3) par un non investissement, un faible développement qualitatif et/ou une politique de régulation, de façon à cautionner intellectuellement et moralement la politique menée dans le but de soumettre (1) et (2).



(5) peut également s'associer à (2) en créant des freins et des barrières technologiques sous le prétexte réaliste de (3) afin de réfréner (1) et de conditionner (4) dans un mode de raisonnement largement moral de type «coût interrompu». En fait, dans la plupart des sociétés démocratiques, (5) peut agir sur (2) et/ou sur (3) et/ou sur (4) afin de faire fléchir et soumettre (1). En réalité, toutes ces tentatives sont destinées à n'être que vaines et ponctuelles, en faisant couler inutilement beaucoup d'encre, d'argent et d'énergies avant de prendre vraiment conscience qu'en matière de contrôle optimal dans la pratique de la vitesse, la véritable réponse humaine est à l'intérieur du problème humain.

Si (1) se révèle être un vrai problème par défaut de maîtrise routière, il porte en lui-même la meilleure solution par le développement qualitatif et efficient d'une maîtrise globale suffisante. Et si tel n'est pas le cas pour certains, que s'appliquent alors les règles usuelles de normalisation si longtemps magnifiées en matière de sécurité routière. Il est pourtant clair, dans ce type de modèle sociétal rétrograde ou (5) asservit et domine plus ou moins subtilement (1), que cette inversion dans l'ordre naturel des choses, en vue de favoriser la dominance d'un ordre artificiel, est carrément à contre-courant «évolutionnaire». Il ne peut produire, sur le long terme, que des germes non «évolutionnaires» d'entropie ou au mieux, une stabilisation dans la trajectoire actuelle des hommes et des femmes formant ce type de société.

Pour le citoyen-usager affirmé et/ou avancé dans ses compétences et pratiques, il est totalement inadmissible que de voir ainsi réduit son fond capacitaire et potentiel à seulement 30, 40 ou 50% d'engagement dans une pratique aussi complexe et risquée que celle de la vitesse sur route ouverte. Cela est d'autant plus inadmissible que l'omnipotence des institutions politiques, administratives et sécuritaires brident par dogmatisme 50, 60 ou 70% des ressources capacitaires et potentielles restantes, atrophiant ainsi délibérément toute possibilité d'évolution dans les conditions humaine, citoyenne et d'usager !

## **18. VIVE LA VITESSE !**

**P**ourtant vive la vitesse rapide et maîtrisée, quelle que soit l'activité, car le rapport à la demande de vitesse est incontestablement un indicateur de société et de mentalité des individus.

En général, plus la demande de vitesse individuelle est basse et docile, moins l'individu s'affirme pleinement et moins sa citoyenneté se révèle créative, engagée et positive. Il devient alors majoritairement commun, frustré, critique et/ou intolérant en se privant naturellement de grandeur d'âme, d'initiative courageuse et/ou d'audace dans le passage à l'acte. De la même manière, plus la

demande de vitesse collective est basse et normée, plus la société « involue » ou stagne dans ses acquis culturels, se réfugie dans les valeurs du passé, et/ou subit passivement un déclin, en secrétant plus de médiocrité collective que de richesse humaine. Plus le social tend à imploser dans une mosaïque d'individualismes exacerbés, d'intérêts corporatistes, de replis culturels, de demandes fortes d'assistance, de confort et de sécurité, en créant parallèlement les conditions certaines d'une entropie sociale présente ou à venir.

A l'inverse, plus la vitesse ressort d'une attente forte et engagée chez l'individu, plus elle traduit de la vitalité, de l'énergie, de l'engagement dans le passage à l'acte, de la compétence, de la maturité, de l'audace, du courage, de la prise de décision, de l'effort, de la volonté, de l'obstination, soit autant de qualités nécessaires à l'homme et à la femme moderne. Elle révèle alors ce qu'il y a de grand et de respectable dans l'intimité des citoyens anonymes, hommes et femmes, dès lors qu'ils osent par eux-mêmes s'exprimer et s'exposer pleinement dans le concret de l'action, de l'épreuve, de la difficulté et du risque maîtrisé.

La demande d'une vitesse rapide est également le signe fort d'une volonté de rompre avec les pesanteurs du système, l'infantilisation vis-à-vis de l'autorité, ainsi que d'échapper aux cercles non vertueux de la soumission, de la docilité et du suivisme collectif. Réussie et correctement maîtrisée, la pratique de la vitesse rapide permet incontestablement de libérer l'individu dans sa conscience comme dans son affirmation naturelle, en lui ouvrant d'autres espaces de vécu sensoriels et de libre arbitre, comme en lui permettant d'exister pour lui-même et non plus seulement de vivre avec les autres.

C'est enfin lui qui décide momentanément de son sort dans le bien-être épanouissant du corps et de l'esprit !

## **19. LES EFFETS NOCIFS DE LA VITESSE CONTRAINTE**

Il n'y aurait pas de problématique de la vitesse si la grande masse des usagers était parfaitement conditionnée à la docilité et à l'obéissance. Dans cette forme d'homogénéité collective, tout s'effectuerait alors dans le meilleur des mondes.

Hélas, le monde de la route est foncièrement hétérogène et non harmonieux dans ses pratiques, comme il l'est dans ses individualités. Aussi, tant qu'il existera une forte hétérogénéité non qualitative entre usagers de la route, ce ne sont pas les lois qui réguleront le comportement humain mais les frustrations, les refoulements, les inhibitions, les complexes à la puissance du collectif. Dès lors, entre l'offre de vitesse imposée de manière autoritaire et/ou contrainte et la demande de vitesse naturelle et/ou intuitive chez l'utilisateur adulte et compétent, il existe 10 principales incidences psychopathologiques et psychosomatiques ressortant de ce différentiel négatif dont l'intensité dépend étroitement du tempérament de base de l'utilisateur de la route.

### **Les 10 incidences psychopathologiques et/ou psychosomatiques :**

1. Création de plis comportementaux et/ou psychologiques faisant que l'individu change ou se transforme dans certains traits caractéristiques de sa personnalité. L'impact de ce forçage réduit à la fois son potentiel d'affirmation de soi (assertivité) et favorise un lissage comportemental plus ou moins normé et modélisant reposant sur une dominance d'attitudes de passivité, manipulation et/ou d'agressivité.
2. Modification à la baisse de l'intensité de la demande de certains besoins psychogéniques, physiologiques, motivationnels, etc. Cette réduction à la source de la demande énergétique chez l'utilisateur induit directement une baisse d'activation dans certains de ses états d'être et fonctions, se propageant ensuite dans l'ensemble de son fonctionnement : baisse générale ou ciblée du dynamisme, de la vitalité, du tonus ; perte de motivation ; absence de désir ; non prise de décision, non passage à l'acte, non prise de risque, etc.
3. Présence récurrente d'une sensation de fatigue, de stress, voire d'anxiété, se caractérisant par une plus faible endurance dans l'effort, ainsi que par une baisse de volonté à poursuivre et/ou mener des projets ou des objectifs longs, impliquants et/ou difficiles.



4. Omniprésence de l'acte manqué générant la production d'erreurs, d'insatisfactions et/ou d'échecs cumulatifs ou en série. Cette impossibilité à se réaliser pleinement engendre une vision du monde et un état d'esprit à tendance pessimiste, critique, intolérante, radicale, etc.

5. Inflexibilité dans le travail professionnel et/ou dans les activités domestiques avec apparition simultanée d'un décrochement qualitatif (perte de créativité, d'inventivité, de curiosité...) et l'émergence de routines (fonctionnarisation des tâches, limitation des prises d'initiatives, repliement sur son cœur de savoir-faire...).

6. Emergence d'un terrain psychologique à problème avec apparition d'un relâchement «tensionnel» favorisant la présence chronique de maux psychosomatiques, voire de dépression, de découragement, d'écroulement physique, moral, de renfermement sur soi, etc.

7. Crispation ou cristallisation de l'énergie vitale sur des actions et des sujets médiocres et/ou limités en nombre et en qualité intrinsèque. Forte nécessité de rituels domestiques, ésotériques, intellectuels, relationnels, etc.

8. Retour à l'infantilisation de certains comportements avec perte conjointe de lucidité et de discernement associé à un abaissement du niveau de maîtrise globale devenu bridé et moins opérationnel. Ce retour en arrière se caractérise principalement par un comportement assagi, suiveur, sans relief et surtout dépendant d'autrui comme de tous les artifices habituels de société : forte attache au statut social antérieur, au rôle honorifique, au symbole de la médaille «russe» ; démonstration appuyée du niveau social, etc.

9. Forte demande d'assistanat, de prise en charge, de sécurité, de non souffrance physique mais aussi de confort domestique, de tradition, de conformisme, de dogmatisme, de religiosité, etc., soit autant de béquilles sociétales qui font que l'individu s'écroule sur lui-même si celles-ci disparaissent.

10. Amplification du besoin de simplification, de facilité, de non effort avec rejet des situations nouvelles, hypothétiques ou consommatrices d'énergie. L'individu tend progressivement à devenir de plus en plus mou, influençable, versatile, artificiel, médiocre et peu véritablement actif.

Dès lors, la non vitesse prolongée et/ou imposée à l'individu motivé et disposant d'une maîtrise suffisante tend à produire, chez lui en cours de pratique, un ensemble de micro-réactions nocives et perverses masquées derrière la petite partie apparente de réduction statistique du risque et du danger (partie émergée de l'iceberg).

#### **Exemple de micro-réactions :**

- . Relâchement et baisse de vigilance sur les moyens et longs trajets,
- . Perte notable de concentration,
- . Temps de réaction rallongé, voire inadapté,
- . Analyse imparfaite de la situation,
- . Tendance à l'anesthésie des réflexes,
- . Tendance à l'assoupissement,
- . Tendance à penser à autre chose, à faire autre chose,
- . Perte progressive des acquis de formation et de maîtrise,
- . Force des habitudes et des routines passives,
- . Réduction de la capacité d'adaptation,
- . Perte d'initiative, de discernement,
- . Suivismes aveugle de la conduite des autres,
- . Baisse d'affirmation de soi,
- . Frustration latente, défaut de réalisation de soi,
- . Maux psychosomatiques,
- . Mal-être, énervement, passivité dominante,
- . Décharge d'agressivité sur les plus faibles,
- . Psychorigidité, intolérance vis-à-vis des autres,
- . Tendance rapide à l'énervement, à l'irritabilité,

- . Soumission non adulte aux événements,
- . Prise de pouvoir autoritaire, justicière et/ou normative sur autrui,
- . Parasitage des autres usagers de la route par l'imposition de sa propre incompétence et/ou par un rythme inapproprié et/ou par le fait de limites personnelles,
- . Etc.

## 20. À CONTRE-COURANT DES RÈGLES ÉLÉMENTAIRES

**E**n matière de pratique routière évoluée, la règle de base devrait être de toujours favoriser le plus parfait synchronisme dans le couple vitesse d'activation individu/vitesse technique de l'engin.

Cette évidence induit *de facto* le principe légitime de la vitesse intuitive (à l'échelle de l'individu) et de la vitesse tolérante (à l'échelle de la société), dès lors que celles-ci sont pondérées en fonction des capacités réelles de maîtrise globale de l'usager. *A contrario*, imposer d'abord à l'usager un référentiel extérieur de réglementation l'obligeant à asservir en lui-même la complexité de son propre rythme d'activation en lui imposant la dominance normative d'une vitesse type d'action, au demeurant différente des potentiels mécaniques de son engin, ne peut conduire qu'à la non synchronisation ou à la désynchronisation momentanée par rapport à ses propres rythmes. Cela produit inévitablement un différentiel négatif propice à l'apparition de conditions entropiques, d'anomalies et de dysfonctionnements à la source même de l'accidentalité et de l'émergence des couples à risque. Les conséquences évidentes, indirectes, latentes ou immédiates résultant du forçage de la loi et de la règle, lorsqu'elles sont exercées sur la régulation innée et intime des rythmes et des fonctions vitales de l'individu, conduisent à générer des tensions endogènes plus ou moins intenses et durables.

En ce domaine, se manifeste à la fois une courbure apparente dans l'attitude et le comportement de l'usager sous l'effet du poids de la contrainte normative, ainsi qu'une mémoire de forme indomptable à toujours vouloir revenir à la pulsion de l'inné. Ce type de conflit produit inévitablement une désynchronisation porteuse de perturbations endogènes de nature énergétique, physiologique, psychologique et/ou comportementale, par conséquent l'apparition d'un gisement entropique chez l'usager. La régulation ou la baisse artificielle de la vitesse naturelle d'activation du vivant en tout domaine, besoin et/ou attente, notamment parmi les plus dominants, engendre inévitablement toute une série de réactions pathologiques et psychologiques. Les effets tendent alors à se répercuter aussi bien dans la structuration de la personnalité du sujet que dans la mobilisation de ses ressources et/ou dans l'efficacité globale du résultat de ses actions. Il devient particulièrement évident que la limitation normative de la vitesse routière imposée de manière indifférenciée à la fois sur la mobilisation des états d'être et sur le niveau d'activation d'ensemble de la personnalité de chaque usager de la route interagit directement sur la vitesse naturelle d'activation de chaque individu.

Selon les différentiels de personnalité, de tempérament, de capacités et de ressources, les mieux loties en ce domaine subissent les plus fortes contraintes, les plus grandes frustrations et les plus fréquentes insatisfactions. Paradoxalement, plus l'usager dispose d'une compétence globale élargie, plus il paie le tribut inique de l'égalitarisme doctrinaire. Moins l'usager dispose de compétences associées à de plus faibles vitesses d'activation, moins il paie le tribut. Aussi sous l'angle sociétal, il n'est pas sainement concevable de favoriser la présence d'un différentiel négatif imposé, contraint ou subi à l'échelle de toute une collectivité impliquée dans un même type d'action, eu égard aux conséquences psychiques et pathologiques pouvant se développer ensuite dans l'anonymat de chacun. Il en ressort tout un panel de dissonances routières alimentant massivement et en priorité le cancer de l'accidentalité sur route.

## 21. LES DISSONANCES ROUTIÈRES

**S**i la pratique des référentiels dynamiques de la vitesse prouve à l'évidence combien l'humain est au centre décisif et déterminant de la pratique de la vitesse en chacune de ses options, il n'en demeure pas moins qu'il existe tout un monde parallèle de vices de conduite et de pilotage, d'erreurs et d'inadéquations patentes.

La version non qualifiante des micro-comportements et des micro décisions inadaptés en matière de référentiels de vitesse, les plus souvent par un niveau global de maîtrise insuffisant, tend à altérer et à dénaturer l'immense majorité des pratiques routières adéquates, ou qui pourraient le devenir assez facilement sans cela.

**Parmi les principales dissonances routières, il est possible de citer tout particulièrement :**

- . Toutes les petites et grandes imprudences de conduite ou de pilotage par inattention ;
- . La présence de couples à risque ;
- . L'erreur de décision dans la trajectoire, la manœuvre et/ou la position sur la route ;
- . L'erreur d'appréciation de la vitesse d'autrui, de la distance, du relief routier ;
- . La non prise en considération d'autrui, de la signalisation et/ou de phénomènes objectifs ;
- . La surestimation de soi dans certaines manœuvres et décisions de pilotage ou de conduite sans avoir la technicité suffisante ;
- . L'inadéquation de la vitesse linéaire lente de nature à gêner et perturber autrui ;
- . L'inadéquation de la vitesse rapide ou très rapide de nature à créer objectivement un risque ;
- . L'inadéquation dans l'accélération forte en situation urbaine ou dans un trafic important ;
- . L'inadéquation dans la décélération et le freinage de nature à surprendre l'usager suiveur ;
- . La démonstration d'incompétence technique ciblée dans le pilotage ou la conduite face à une situation inhabituelle ou imprévue ;
- . La démonstration d'insuffisance psychique et intellectuelle dans la prise de décision et/ou la compréhension d'une situation ;
- . La démonstration d'inadaptation comportementale avec défaut de synchronisme face à une problématique routière simple ou courante ;
- . La démonstration d'un comportement inadapté : violent, agressif, énervé, mou, passif, qui s'impose, qui s'oppose, égoïste, qui suit son train-train sans égard pour autrui ;
- . Le défaut de savoir-vivre routier et le manque de respect d'autrui et/ou de l'environnement ;
- . Etc.

La plupart des dissonances routières sont à la source de la plupart des causes d'accidentalité. Elles démontrent toutes les lacunes, les vices, les perversions, les incompétences, les limites et les faiblesses de la nature humaine au sein de l'espace routier. Au fil de la route, elles racontent comment l'usager n'est pas encore abouti dans sa maturité, sa personnalité et/ou dans sa pratique routière.

**De manière plus sociologique, les dissonances routières traduisent 3 phénomènes distincts qui se surajoutent, en dehors des cas marginaux de délinquance routière et de comportement de chauffard :**

1. Le vieillissement de la population avec des seniors, un troisième et un quatrième âge, dont les réflexes physiques, capacités de vision et tonus d'antan diminuent et qui, parallèlement, se radicalisent mentalement et intellectuellement dans l'action routière en se reposant uniquement sur leur propre expérience et vision du monde souvent dépassées. En général, les seniors sont peu enclins au changement et très attachés à leurs acquis privilégiant davantage les positions défensives qu'offensives en matière de pratique routière.

2. La féminisation grandissante sur route par le fait d'une majorité de conductrices (beaucoup moins pour les motardes) reflétant un type d'action routière plus en retrait du risque, moins enroulé dans la finesse, l'audace et l'initiative, plus standardisé et plus sage dans la décision, plus conforme à la normalisation du code de la route, moins demandeur de vitesse rapide, par conséquent utilisant un type de conduite davantage médian et limité en terme de niveau de maîtrise globale.

3. La dépréciation qualitative progressive des comportements pour un grand nombre d'utilisateurs perméables aux messages standards de sécurité et/ou influencés par les deux catégories précédentes. Il s'agit en l'occurrence de l'effet d'influence sur les conjoints, les enfants et les plus jeunes dans ce que l'on peut appeler «l'effet fonctionnaire». Dans cette catégorie d'utilisateurs sous influence, relativement importante, il est symptomatique de constater que le niveau de compétence stagne rapidement après avoir atteint un niveau jugé suffisant par eux-mêmes, de manière à se prévaloir d'un rôle normé et reconnu au sein de leurs groupes d'appartenance. Il faut toutefois reconnaître que ce type d'utilisateur stagne rapidement puis régresse tranquillement sans en prendre vraiment conscience.

## dissonances routières



### vieillesse de la population + féminisation croissante + effet fonctionnaire

Ces 3 types de tendances sociologiques s'associent souvent à une demande croissante de besoins technologiques en vue de favoriser le transfert de la non compétence et de la charge de l'effort personnel sur des aides, assistances et substituts technologiques à la conduite. Il apparaît ici clairement que les messages habituels de prévention, d'émotion et de culpabilisation en provenance des autorités et de la sécurité routière traditionnelle trouvent un écho favorable dans ces types d'usagers moins psychologiquement et activement engagés dans la dynamique routière. La conséquence en résultant n'est pas anodine puisqu'il s'agit là de formater, voire de matricer l'esprit humain, en agissant directement sur les ressorts vitaux des besoins et des états d'être de l'homme ou de la femme caché derrière l'utilisateur de la route. Cet état de fait explique la racine psychosociologique d'un certain nombre de dissonances routières.

Lorsque, d'autre part, ces types d'usagers sont soumis à des mesures coercitives et autoritaires provenant des pouvoirs publics, de nature à ne favoriser que l'usage de certains référentiels dynamiques de la vitesse (vitesse limitée, respects des règles...), cela conduit inévitablement à favoriser l'émergence de comportements lissés allant tous dans le même sens, comme c'est notamment le cas dans toute organisation humaine basée sur la hiérarchie, la crainte et la domination. Il est évident que préconiser un même sens de comportement pour tous dans l'action routière, c'est forcément créer, bien au-delà des chiffres réconfortants et apparents de la sécurité routière, toutes les conditions de la dissonance routière face à un paysage culturel, ethnique, social et humain fort heureusement contrasté et varié. C'est un peu comme si le maître et la maîtresse de maison soumis eux-mêmes à un régime alimentaire obligeaient leurs hôtes à manger le même repas qu'eux, sans se soucier le moins du monde des préférences, des goûts personnels, des contre-indications et de la considération respectueuse et courtoise minimum due à chacun.

Ainsi soumettre tout le monde au même régime dans la durée la plus longue, c'est prendre le risque de la dissonance intestinale ou gastrique, comme sur route de favoriser l'évidence de la dissonance routière !

## 22. LE CANCER ROUTIER DE LA VITESSE NEGATIVE

**T**oute chose égale par ailleurs, il n'existe aucune vitesse qui soit plus mortelle qu'une autre, sachant que toute vitesse peut être mortelle par malchance, incompetence et/ou inadéquation des décisions, même à 2 km/h en descendant d'un trottoir ou à 10 km/h en vélo.

Il est donc parfaitement infantile de croire, et de faire croire, qu'une vitesse légale peu ou mal maîtrisée protège mieux qu'une vitesse intuitive maîtrisée. Le rapport à la dangerosité de la vitesse ne ressort aucunement des référentiels purement dynamiques de la vitesse linéaire mais toujours de la qualité ou de la non qualité d'application mise en œuvre par l'utilisateur (maîtrise, compétence, discernement...). C'est l'utilisateur qui fait la dangerosité de la vitesse et non la vitesse prise isolément qui fait la dangerosité. La vitesse devient dangereuse lorsqu'elle n'est pas positive dans ses fondements humains, techniques et/ou environnementaux. Elle devient alors négative aussi bien par la faiblesse ou la qualité moyenne des facteurs-clés de la maîtrise globale de l'utilisateur et/ou par l'inadéquation des vecteurs d'influence (*ECT/rme*), que sur le fond de la problématique de la sécurité routière dans son modèle dominant fondé sur les principes d'égalité, d'indifférenciation et de normalisation inconditionnelle appliquée à tous.

La vitesse est considérée comme négative dès lors qu'elle bride inutilement la volonté et les ressources disponibles du pilote dans l'expression de sa maîtrise globale, qu'elle réduit son efficacité sous l'angle de la prise de décision en générant alors une frustration latente et/ou la présence de certains couples à risque. La vitesse est également considérée comme négative, lorsqu'elle favorise une expérience quantitative en boucle fermée dans la pratique routière et non une expérience qualitative, affûtée, pertinente et efficace devant l'imprévu. De ce fait, la limitation d'exercice de la maîtrise globale à un niveau bas ou médian et l'interdiction de vitesse tolérante par le fait d'une normalisation et d'une réglementation dominante produit directement de la vitesse négative en créant des conséquences

comportementales majoritairement négatives, massives et récurrentes dans le pilotage ou la conduite, malgré la bonne volonté des usagers à les accepter.

### **La vitesse négative produit alors un cortège de conséquences défavorables sur la scène routière à la puissance du nombre d'usagers concernés :**

- . Stagnation du niveau de compétence limitant la capacité d'adaptation face à des situations nouvelles, imprévues ou complexes ;
- . Faible taux d'initiative, comportement suiveur et passif ;
- . Baisse du niveau de vigilance et d'anticipation ;
- . Endormissement, assoupissement ;
- . Défaut de concentration, inattention, baisse de vigilance ;
- . Retard dans les temps de réponse et réactions décalées ;
- . Incertitude, flottement, manque de confiance dans la prise de décision ;
- . Intolérance aux autres, non respect d'autrui, agressivité latente, incivilité, manque de savoir-vivre routier ;
- . Infantilisation des comportements, crainte, peur du gendarme, inhibitions latentes, stress, dominance de l'émotionnel sur le discernement et le sang-froid, perte facile de moyens ;
- . Habitudes peu créatives, automatismes, stéréotypes de comportement ;
- . Permissivité et omniprésence de certains couples à risque...

Ainsi, plus la vitesse est réduite (basse, moyenne) sous couvert de prudence et/ou de sage respect de la réglementation, moins le citoyen-usager tend à s'affirmer dans l'ensemble de ses états d'être, capacités et/ou potentiels individuels et plus il produit de la vitesse négative. Pire que cela, il autolimité l'expression de sa maîtrise globale à des niveaux médians ou faibles, faisant qu'avec l'habitude il perd du doigté et du réflexe, augmente ses temps de réponse, dégrade peu à peu la qualité de sa synchronisation et de sa technicité perdant ainsi de larges pans d'efficacité. Par la pratique constante d'une vitesse négative, c'est l'approche habituelle de la route qui est ici privilégiée comme résultat d'une attitude mentale et comportementale parfaitement sous contrôle et ronronnante dans des rythmes assagis. La dissonance cognitive qui en découle devient alors mère de toutes les erreurs et récurrences de couples à risque en induisant un (*rme*) non optimal, par conséquent le lit constant des dissonances routières.

Alors que la pratique routière nécessite vigilance, anticipation, rapidité, discernement, synchronisation parfaite, précision de la décision au dixième de seconde dans le cadre d'une implication constante et maximale, la pesanteur de la vitesse négative induit, bien au contraire, une forme parallèle de réactions psychiques molles, ralenties et/ou retardées, voire tout un « bestiaire » de comportements décalés. L'impression de sécurité dans l'esprit de l'usager conduit à créer chez lui une fausse assurance de soi et une pseudo sécurité face au risque inattendu. Si malgré tout, la vitesse négative appliquée à une masse hétérogène d'individus peut donner l'impression d'apporter à l'échelle collective un regain de sécurité, de sérénité, de plaisir, de pondération, de sociabilité, ce n'est qu'en apparence, en surface des choses. La perception du gain à l'échelle individuelle est forcément minimale par rapport aux potentiels accessibles. Aussi, se contenter volontairement d'un faible degré de contentement n'est ni un bon signe encourageant ni une preuve de dynamisme, d'affirmation de soi, d'esprit d'engagement et d'initiative. Cela affaiblit les défenses psychiques du citoyen-usager et le rend vulnérable à toute forme d'agression et de menace imprévues.

Sous l'angle de l'accidentalité, la permanence de la vitesse négative génère plus de conditions propices à créer le risque à l'échelle du citoyen-usager, qu'elle ne permet de le réduire de manière optimale à l'échelle collective. Avec la vitesse négative, le risque ne peut qu'augmenter dans la masse des usagers en changeant de forme, de fréquence et d'intensité dans le cadre d'un transfert de qualification. L'effet non visible le plus pervers est sans aucun doute celui engendré par le constat du déplacement latéral asymétrique de l'accidentologie dans les domaines domestiques, sportifs, de loisirs, de santé... Aussi l'objectivité des statistiques suppose-t-elle d'élargir le spectre de la mesure de l'accidentologie et de la mortalité routière en l'intégrant dans le constat global annuel de la Nation, ainsi que domaine de mortalité par domaine de mortalité. En ce qui concerne précisément la réduction conjoncturelle du nombre d'accidents mortels sur route et de la gravité de ceux-ci par l'usage d'une vitesse plus basse assortie de mesures répressives tend obligatoirement à plafonner assez rapidement à l'échelle d'une période de référence de quelques années, tout en maintenant une accidentologie structurelle incompressible.

Dès lors, l'objectivité nécessite d'apprécier si le « gain » obtenu par la vitesse négative produit réellement des conséquences collectives globalement « positives », ou si elle ne fait que déplacer la problématique ailleurs ou autrement. Il reste toutefois évident que la normalisation par la vitesse négative agit toujours favorablement sur les niveaux bas et insuffisants de maîtrise globale chez les usagers en état d'inexpérience, âgés, fragiles et/ou soumis à des couples à risque. A l'évidence, cela permet de mieux encadrer leurs pratiques et leurs comportements par un lissage collectif médian, plus sécuritaire. En cela, la vitesse négative est directement utile pour la frange de maîtrise globale allant de 0 à 50%. Elle l'est beaucoup moins entre 50% et 2/3, et plus du tout au-delà !

## 23. LES 4 FORMES DE LA VITESSE NÉGATIVE

**L**a vitesse négative recouvre 4 formes courantes largement majoritaires sur la scène routière :

- . Vitesse intuitive inadaptée ou non maîtrisée (*V2i*)
- . Vitesse inhibée (*Vh*)
- . Vitesse compteur (*Vk*)
- . Vitesse normée ou légale (*Vn*)

### Vitesse intuitive inadaptée ou non maîtrisée (*V2i*)

La vitesse intuitive inadaptée résulte principalement d'une pratique de vitesse lambda sur route avec omniprésence d'un défaut patent de compétence, d'un niveau insuffisant de maîtrise globale et/ou la présence sérieuse d'un couple à risque. Le manque de discernement caractérisant ce type de pilotage ou de conduite s'associe le plus souvent à l'inconscience, la prise de risque volontaire, la chauffardise ou la délinquance, et ce d'autant plus que le pilote ou le conducteur se croit invulnérable et protégé des dieux en n'ayant jamais eu de forte sanction routière (retrait de points, chute, accident, grosse chaleur...). Tant que préexiste une inadéquation patente dans au moins un des quatre vecteurs motologiques d'influence routière (*E/C/T/rme*)-, la problématique de la dangerosité de la vitesse intuitive non maîtrisée reste dominante en matière de sécurité routière. Elle caractérise chez tout usager manquant d'expérience et de compétence dans le pilotage ou la conduite un excès momentané, ou permanent, de confiance en soi non assuré par le discernement. Cet écart entre le degré subjectif et faussé d'appréciation de la réalité et les données réelles de la situation génère l'omniprésence d'une forte occurrence du risque. C'est notamment le cas lorsque le pilote ou le conducteur dépassant les limites du raisonnable et/ou ses capacités de domination du sujet se voit confronté à une configuration routière imprévue et inconnue, sortant de ses repères habituels.

La pratique de la vitesse intuitive non maîtrisée (*V2i*) résulte le plus souvent d'une vitesse spontanée, volontarisée et/ou euphorisée en déphasage d'efficacité. Le pilotage ou la conduite se révèle objectivement inférieur en qualité et en maîtrise à ce qu'il devrait être. Le déphasage entre la vitesse compteur réellement pratiquée (*Vk*) et le niveau appliqué de maîtrise globale (*3S*) et/ou l'inadéquation par rapport à la technologie de l'engin (*T-*), de l'environnement routier (*E-*) et/ou du comportement (*C-*) génère un différentiel négatif propice à favoriser un contexte accidentogène et/ou l'omniprésence d'un risque objectif par déqualification du (*rme*) en temps réel.

$$V2i = Vk + (\text{inadéquation } (3S) \text{ et/ou } (E/C/T/rme)-)$$

C'est le manque patent de discernement qui rend la vitesse intuitive inadaptée véritablement non sécuritaire et/ou dangereuse imposant et justifiant la nécessité de se référer à des règles collectives sous forme de vitesse autorisée et non tolérante. Le principal de la problématique de la sécurité routière est sans aucun doute dans le contrôle, la régulation et la formation des usagers de la route concernés directement par ce type de vitesse inadaptée. C'est certainement le type de vitesse le plus partagé chez les usagers de la route et le plus porteur d'occurrence du risque.

**V2i ⇒ manque de discernement ⇒ problématique sécurité routière**

### **Vitesse inhibée**

Il s'agit de l'usage d'une vitesse volontairement réduite ou anormalement basse, en dessous de la vitesse autorisée et/ou des limites imposées, par rapport à la possibilité et/ou à la nécessité de la situation. La vitesse inhibée est le plus souvent la résultante d'inhibitions mentales ou psychologiques, d'un manque de confiance en soi, d'un handicap moteur, de problème occasionnel de santé, de peur du gendarme et/ou de la sanction, ou plus généralement d'une incompétence lucide à piloter ou à conduire.

### **La vitesse basse peut également résulter d'inhibitions passagères ou ciblées en provenance de couples à risques :**

- . Incapacité liée à la vision (éblouissement, noir, brouillard, givre, buée...);
- . Prise de médicaments ;
- . Trouble de la concentration par absorption d'alcool, drogue ;
- . Assoupissement, fatigue, perte de vigilance ;
- . Echanges soutenus avec un passager et/ou relation agressive avec un autre usager ;
- . Consommation d'aliments ou de liquide en situation de roulage ;
- . Usage du téléphone, distraction audio et/ou vidéo ;
- . Réalisation d'actions parallèles en marge de la conduite (ouverture boîte à gant, GPS, réglage du siège ou du lecteur audio...);
- . Observation d'un événement ou d'une situation en badaud, touriste ;
- . Etc.

Dans ce type de contexte, le pilote ou le conducteur devient momentanément sous-performant subissant la dépendance de son état aux dépend de sa volonté et/ou de sa lucidité. Le niveau de maîtrise global dans l'hyperprésent est alors minoré alors même que le niveau d'occurrence du risque s'accroît proportionnellement, prédisposant ainsi à des conditions accidentogènes.

**Vh ⇒ sous-performance ⇒ accroissement occurrence du risque**

### **Vitesse compteur**

La vitesse compteur traduit plus ou moins précisément le rapport cinématique de l'engin via un étalonnage standardisé effectué par le constructeur. Elle est habituellement graduée et positionnée au sein du tableau de bord afin de servir d'information en temps réel au pilote et au conducteur sur la réalité de sa vitesse. Sa présence en tant qu'indicateur est initialement destinée à apprécier l'état d'avancement ou non dans la vitesse technologique de l'engin. Par extension, la vitesse compteur est devenue l'auxiliaire principal de la vitesse autorisée en déterminant la conformité ou non avec le respect de la réglementation routière. Par la force des habitudes, l'usage de la vitesse compteur est devenu tellement usuel et formaté dans l'esprit de l'utilisateur de la route qu'il s'impose de manière réflexe et automatique sous forme d'une véritable échelle normative en terme de permissivité et/ou de transgression d'interdits.

**Vk ⇒ auxiliaire VA ⇒ échelle normative permissivité/interdits**

Par opposition avec la vitesse intuitive maîtrisée, la vitesse compteur suppose une observation régulière au tableau de bord dont l'information en retour a pour effet d'étalonner le comportement du pilote ou du conducteur par rapport à sa perception de la réalité routière, à la normalisation dominante et à la vitesse cinématique de l'engin. Ce retour d'information en superposition des rythmes naturels de l'utilisateur entraîne un type de conditionnement passif à la pratique de la vitesse sous une forme plus ou moins personnalisée et stéréotypée selon les individus.

**Vk ⇒ superposition aux rythmes naturels**

Que ce soit sous forme de contrôle volontaire, de limiteur automatique de vitesse et/ou de frein psychologique, la pratique conditionnelle de la vitesse sur route en fonction de (*Vk*) reste de nature principalement artificielle. Elle induit un forçage de comportement et/ou d'attitude relativement non naturel en favorisant un compromis constant entre le comportement (*C*), l'environnement routier (*E*), la

norme ( $N$ ) et l'engin ( $T$ ). Ce compromis nécessaire, volontaire ou imposé, interagit directement sur le pilotage de manière positive à certains moments et négatifs à d'autres par baisse du ( $rme$ ).

**Vk  $\Rightarrow$  compromis (C.E.N.T)  $\Rightarrow$  rapport artificiel à la route**

Dans la pratique courante, l'usage de la vitesse compteur concerne aussi bien la vitesse basse, médiane, haute et très haute. Elle se motive par le challenge personnel, la nécessité immédiate d'accélération, le respect inconditionnel de la vitesse autorisée et/ou la crainte de son dépassement. Cette variété de motivations et de mentalisations de la vitesse compteur ne crée aucune forme d'homogénéité parmi la masse des usagers de la route. Cela prédispose même à des décalages plus ou moins décisifs dans le comportement routier. En matière de pilotage et de conduite, l'obligation de porter régulièrement son regard sur le compteur de la moto ou du véhicule afin de vérifier la normalité de sa vitesse par rapport à la réglementation induit à chaque fois une micro-déconcentration durant un laps de temps compris entre 0,5 et 2 secondes. Cette rupture de concentration est d'autant plus amplificatrice d'occurrence de risque qu'elle se couple avec la présence d'une situation délicate à gérer (dépassement, virage, freinage...) en abaissant momentanément l'optimalité du ( $rme$ ).

**Vk  $\Rightarrow$  micro-rupture de concentration  $\Rightarrow$  baisse optimalité du ( $rme$ )**

### **Vitesse normée ou légale**

La vitesse normée est celle qui ressort du code de la route, des forces de l'ordre, de la radarisation coercitive et de la signalisation routière officielle. Au-delà de son évidente nécessité en de nombreuses configurations routières, sa présence massive, autoritaire et indifférenciée alimente, sur le fond, de nombreuses questions sur sa légitimité et sa justification dans le contrôle directif, coercitif et économique de l'Etat dans son rôle dominant à soumettre implacablement le comportement du citoyen usager.

### **De nombreuses questions peuvent être posées indifféremment sous l'angle :**

- . De ses fondements scientifiques ;
- . De son rapport adéquat avec la psychobiologie et la neurophysiologie du cerveau humain ;
- . Des études psychosociologiques en matière d'impact sur le comportement des usagers ;
- . Du rôle de l'Etat et du système dans l'encadrement normatif et économique de la pratique routière ;
- . Du pourquoi du modèle normatif dominant reposant sur un triptyque basique égalité, indifférenciation, normalisation collective relativement dépassé, contre l'évidence d'un triptyque beaucoup plus évolué de type légitimité, différenciation et équité ;
- . Des raisons du positionnement politique et sécuritaire des gouvernements en place ;
- . Du pourquoi de la référence systématique et majoritaire aux aspects coercitifs du code de la route ;
- . Du pourquoi de la dominance écrasante des devoirs à se soumettre contre celle minoritaire des droits à exister ;
- . Etc.

Dans la réalité de la pratique routière de masse, la vitesse normée et légale ( $Vn$ ) est davantage fondée sur la recherche conjointe de facilité de mise en œuvre par le biais d'un type médian de pilotage et de conduite, qui soit le plus prévisible possible en l'associant à un contrôle aisé des masses à partir de référentiels identiques et non interprétables (code de la route). S'il est extrêmement difficile de justifier scientifiquement et intellectuellement de manière irréfutable les principes incontestables et évidents du recours à la vitesse légale ou normée pour tous de manière indifférenciée (en dehors du recours démagogique aux statistiques moyennes et apparentes), le dogme de la vitesse légale est fondamentalement aussi solide qu'un Etat fondé sur la corruption, la guerre civile ou l'illusion idéologique.

Quel est le postulat qui dit que toute limitation légale et généralisée de la vitesse ( $Vn$ ) à toute la collectivité des usagers ne protège aucunement du risque en cas d'existence d'une maîtrise insuffisante face à l'imprévu ? La vitesse légale reste foncièrement utile en cas de maîtrise minimale et suffisante sur des trajets connus et habituels mais devient rapidement perturbatrice, voire entropique, à partir d'une maîtrise globale assurée chez l'usager ainsi frustré dans sa pratique. En ce sens, il est possible



de dire que toute vitesse légale (basse et moyenne vitesse) est constamment porteuse de risque, dès lors que le pilote dispose d'un niveau de maîtrise globale insuffisant face à l'imprévu ou, au contraire, d'un niveau élevé face à la permanence de sa frustration.

En résumé, le paradoxe de la vitesse légale repose à la fois sur l'insatisfaction chronique d'une partie des usagers compétents par l'étroitesse d'expression naturelle de leurs besoins dominants, et sur le pari comportemental d'une autre partie des usagers à se croire compétents et fiables en dessous des limites de vitesse autorisée.

## 24. LA VITESSE AUTORISÉE

**L**a vitesse autorisée s'oppose directement à la vitesse tolérante dès lors qu'elle impose l'usage unique, couplé ou mixte des vitesses dites négatives à l'ensemble des usagers de la route.

Elle résulte alors d'une panoplie de règles imposées aux citoyens-usagers de manière à formater massivement les comportements et les attitudes dans le même sens d'une prudence soumise et régulée. Il est ainsi possible de dire que la vitesse autorisée ressort d'une forme de conditionnement massif des esprits ainsi que d'une soumission mentale et morale individuelle à l'autorité du système, sous prétexte de favoriser la vitesse prudente dans un cadre collectif. La notion de vitesse autorisée est, par conséquent, d'essence de la vitesse négative. Elle reste relativement restrictive, puisqu'elle repose habituellement sur la vitesse normée ou légale ( $V_n$ ) en provenance du système, la vitesse inhibée ( $V_h$ ) et/ou la vitesse compteur ( $V_k$ ) à l'origine de l'utilisateur.

**Vitesse autorisée →  $V_n$ ,  $V_h$ ,  $V_k$**

Sur le fond, et contrairement aux messages trompeurs de sens de la responsabilité, la vitesse autorisée caractérise une option dominante à tendance infantilisante dans la pratique routière, dont la référence autoritaire ne considère pas le citoyen usager comme un adulte compétent, capable de discernement et d'autodiscipline. Sous l'égide de la sécurité routière traditionnelle, elle tend à considérer le citoyen usager, dans le fait de la loi et des procédures administratives et judiciaires, comme un «amateur» de la route devant être constamment guidé dans sa conduite et réfréné dans l'accès à ses pulsions de vitesse. Elle nie d'une certaine manière, par l'usage systématique de la technologie coercitive (radars), la présence des forces de l'ordre et une réglementation d'interdits et de sanctions, certaines valeurs et aptitudes humaines d'affirmation de soi, de décision, de conscience et d'esprit avisé face au risque et à l'engagement dans l'action.

Sous l'angle technique, la vitesse autorisée repose essentiellement sur quatre systèmes de contrôle de la vitesse et des pulsions humaines : le compteur sur le tableau de bord de l'engin, la signalisation routière, la régulation automatique de la vitesse et la radarisation. Soit autant de moyens artificiels destinés à s'opposer directement à la nature humaine faisant que, hors signalisation passive et panneau, la technologie tend à remplacer le discernement humain en imposant l'étalonnage prioritaire de ses mesures face aux décisions et aux perceptions de l'utilisateur. Cela démontre, une nouvelle fois, comment l'individu, l'utilisateur ou le citoyen reste constamment contrôlé et guidé dans son comportement comme dans la plupart des grands moments de sa vie (famille, école, religion, université, entreprise, association, citoyenneté...), comme si on lui refusait définitivement, depuis des millénaires, de pouvoir définitivement s'affirmer tout seul !

En cela, la technologie associée à la loi contribue à dénier ensemble le rôle déterminant de la maîtrise humaine, de la compétence et du discernement, en plaçant l'utilisateur sous la tutelle directive du système, de ses institutions et de ses représentants. Elle bride ainsi ouvertement l'humain à la source même de ses capacités de réalisation et d'émancipation, voire le rabaisse et le contraint afin de lui éviter de déplier ses ailes hors du cadre de ce qui est contrôlable et/ou souhaitable. Technologie et loi forment ici la base forte de la vitesse autorisée en maintenant visiblement l'utilisateur dans un relatif médian plus médiocre que qualitatif. Dans ce cadre contraignant et réducteur d'engagement dans l'action, la vitesse autorisée et la technologie appliquée au contrôle et à la mesure de la vitesse n'accordent ici, que peu de place à la différenciation des pratiques entre usagers et encore moins au caractère intuitif du pilotage ou de la conduite.

En cherchant à promouvoir chez tous les usagers un même type de comportement inconditionnel en faveur d'une vitesse prudente dite «négative», la constance indifférenciée de la vitesse autorisée secrète obligatoirement des dissonances routières et autres effets collatéraux propices à générer un ensemble d'effets négatifs pour l'individu et la collectivité. Il est donc important de considérer que la vitesse autorisée imposée de manière dominante, inconditionnelle et indifférenciée n'est pas en soi une panacée sur la route, mais qu'elle ressort d'une solution considérée comme la moins mauvaise parmi les mauvaises. La légitimité de la vitesse autorisée ne peut être réelle et positive que lorsqu'elle est acceptée de tous par le bon sens et l'évidence. En la généralisant et en la rendant systématique partout de manière dogmatique, on la rend formellement légale mais foncièrement illégitime.

Elle ne contribue pas du tout à favoriser une sécurité réelle, profonde et pérenne pour l'utilisateur et la collectivité d'utilisateurs, mais simplement à favoriser une régulation médiane des comportements, ainsi qu'une relative et médiocre qualité d'exécution sur route. La vitesse autorisée véhicule néanmoins des aspects favorables, dès lors que son usage reste animé d'une approche conditionnelle et/ou différenciée en fonction des situations routières.

### **Il existe 6 principales contributions positives de la vitesse autorisée :**

1. L'organisation qualitative du trafic routier de masse ;
2. L'information, la formation initiale et l'avertissement de dangers objectifs ;
3. La définition de règles communes et d'un langage commun par défaut, permettant d'éviter l'interprétation sauvage ou abusive des situations routières ;
4. La création de repères péri-culturels (pictogramme, sémiotique, signalisation, panneau de code de la route, sensibilisation aux couples à risque...) accessibles intuitivement et de manière psychotechnique à tout âge, à toute forme d'intelligence et à tout niveau de compétence ;
5. L'unification des travaux et des systèmes routiers ;
6. L'identification des zones routières à risque objectif.

Il est parfaitement clair, selon les configurations routières, que la vitesse autorisée est utile et nécessaire. C'est le fait de la rendre systématique et obligatoire dans une approche collective inconditionnelle et indifférenciée qui pose problème sur le fond, alors que son usage ponctuel et ciblé dans une approche collective et individuelle conditionnelle et différenciée ressort d'une réelle contribution positive. En dehors des aspects positifs de la conditionnalité de la vitesse autorisée, la légalité de la vitesse autorisée ne saurait s'extraire d'une faible légitimité sous l'angle de la condition humaine de l'utilisateur en faisant prévaloir de manière inconditionnelle l'égalité face à l'équité, l'indifférenciation face à la différenciation et la notion de liberté virtuelle de la pratique routière face à la liberté réelle d'action et d'engagement de l'utilisateur compétent.

## **25. MÊME ÉLARGIE, LA VITESSE AUTORISÉE PRODUIT DES DÉRÈGLEMENTS**

Il est également symptomatique de constater comment la vitesse autorisée imposée de manière autoritaire, en réduction ou en augmentation ponctuelle du droit à la vitesse, participe directement au dérèglement des habitudes de l'utilisateur lambda en produisant à l'échelle collective une somme de dérèglements proportionnelle à l'hétérogénéité de la masse active des utilisateurs.

Si la vitesse autorisée tend à imposer un lissage collectif de surface dans le comportement des utilisateurs, elle participe également à l'entretien perdurant d'un conflit dans l'attitude et l'expression de la personnalité profonde de chaque utilisateur. Dans l'action, il n'est jamais bon de baisser autoritairement et brutalement les limites de la vitesse autorisée, ni par ailleurs de les augmenter, à l'échelle indifférenciée de toute une collectivité hétérogène d'utilisateurs déjà calée sur des habitudes considérées comme fortes. De la même manière, à partir d'un contexte habituel stable, toute modification du réglage lambda des habitudes produit inévitablement des effets collatéraux et divergents entre utilisateurs. Par exemple, si tel utilisateur a bien assimilé rapidement la nouvelle règle et l'a parfaitement intégrée à la source de son comportement, d'autres utilisateurs ont forcément un ou plusieurs temps de retard dans l'application et/ou l'intégration de cette même règle.

Aussi, la réunion au même moment ( $t$ ) dans le même espace routier ( $e$ ) des mêmes usagers ( $\Sigma u$ ) face à la même nouvelle règle ( $r\lambda$ ) produit forcément un nouveau gisement d'occurrence du risque par un différentiel d'appréciation de la situation, un risque plus fort d'accidentalité ou d'accrochage par divergence de raisonnement dans l'action. Le changement ou l'écart de comportement individuel suite à un nouveau réglage des habitudes est d'autant plus amplifié dans les effets, que ce nouveau réglage affecte tout le monde au même moment, de manière indifférenciée sans prise en compte d'une adaptation à l'unité de chacun. C'est toujours le même problème de l'imposition d'une indifférenciation massive, sans tenir compte de la conditionnalité de chaque vécu et de la différenciation propre à chaque usager.

Pris dans un cadre de forte hétérogénéité d'usagers, il n'est donc pas du tout certain que l'effort demandé à chacun soit simultané et équivalent. Sans prise en compte de la spécificité, du rythme et de la compétence de chacun, la mise au pas collective ne peut produire que des couacs dans un sens restrictif ou dans un sens permissif. C'est pourtant ce qui se passe régulièrement dans la pratique routière en matière de nouvelles règles du jeu imposées brutalement, autoritairement et collectivement par les institutions du système, en confondant mise au pas et discipline militaire avec inertie de groupe, effilochage dynamique et réactivité différenciée propre à toute masse hétérogène d'individus. Il faut du temps pour intégrer une nouvelle règle à la source du comportement, faisant que tout dérèglement brutal des habitudes produit rapidement et inévitablement un décalage individuel et collectif porteur de risque pour chacun. C'est en cela que l'approche différenciée à l'unité de chaque usager compétent est bien plus porteuse de réussite en matière de pratique routière.

Ainsi en matière de vitesse autorisée, accentuer la peur du gendarme, la moralisation culpabilisante et la pression par la dureté de la sanction conduit à parasiter encore davantage les comportements existants, plus qu'à les rendre mieux avisés. C'est un total non sens politique, psychologique, citoyen et d'incurie gouvernementale et médiatique que d'opter pour un tel choix. L'une des conséquences invisibles résultant de tout nouveau réglage brutal (ou plutôt dérèglement) dans les habitudes dominantes est de rendre encore moins compétent au global celui qui dispose déjà d'une compétence médiane, en augmentant parallèlement le risque pour lui et pour autrui par déstabilisation de son acquis. En matière de vitesse autorisée, il vaut toujours mieux agir sur le niveau de compétence technique et/ou expérimentée chez l'usager que sur l'orientation autoritaire de son comportement en situation de pratique.

L'intrusion coercitive de nouvelles règles se révèle beaucoup moins performante que le développement et l'appréciation qualitative de nouvelles compétences. Ainsi opposer la règle à la compétence, c'est comme opposer la nuit au jour, le moins (-) au plus (+). C'est d'ailleurs l'une des raisons qui explique que le recours unique à la vitesse autorisée limite fondamentalement la performance possible chez l'usager et entre usagers. En ce domaine, comme ailleurs, la compétence appelle forcément la compétence alors que le dérèglement appelle inévitablement la dépréciation qualitative.

## 26. L'ESPRIT DE PRUDENCE

**A** lors que deux systèmes de référence à la vitesse tendent à s'opposer sur route ouverte par dogmatisme d'un côté (vitesse autorisée) et esprit «évolutionnaire» de l'autre (vitesse tolérante), le véritable arbitrage est certainement dans la notion de prudence.

Quelle que soit la vitesse pratiquée à option tolérante ou autorisée, la notion de prudence relève de 2 polarités distinctes : la prudence positive et la prudence négative.

notion de prudence → 2 polarités distinctes → prudence+ ou prudence -

La notion de prudence fait soit partie intégrante du discernement (prudence positive) de l'usager, ou de son mode de pensée plus ou moins rebelle, conditionné et/ou habituel (vitesse négative). En ce sens, il est possible de dire que la référence à la prudence ressort principalement de la conscience intime de l'usager, de son esprit de responsabilité, de sa volonté à être prudent ou non, ou alors d'un forçage extérieur imposé à sa volonté sous forme de soumission, de conditionnement, de formatage ou de matricage de son esprit.

Le plus souvent, il préexiste un mix d'influence entre la volonté d'affirmation et le forçage de volonté façonnant un esprit de prudence totalement psychodépendant du fonctionnement mental général de l'utilisateur, de son bien-être, de son mal être et/ou de sa psychologie. Sur le fond de la problématique «prudentielle», soit l'esprit de prudence de l'utilisateur est directement influencé par le triptyque dominant de la vie en collectivité (égalité, indifférenciation, normalisation), soit il découle d'un activisme intime reposant sur les fondamentaux du vivant évolué (équité, différenciation et liberté d'action).

L'influence dominante exercée par l'un ou l'autre de ces triptyques détermine la source et la polarité du comportement «prudentiel» de l'utilisateur. Ainsi la soumission prudente résultant d'un forçage extérieur (respect des règles, pression normative des autres, peur du gendarme...) n'a rien à voir avec la prudence avisée placée sous la maîtrise et l'esprit de responsabilité. De la même manière, la volonté prudente à se discipliner face à l'évidence du risque ou de la sanction n'a rien à voir avec la conscience éclairée résultant d'une affirmation légitime de ses droits dans un engagement déterminé et lucide.

**Face à la matérialisation physique de la prudence, il ne faut donc pas confondre les différentes origines mentales de la prudence :**

1. La prudence instinctive à préserver sa survie ;
2. La prudence affirmée résultant du discernement et des effets bénéfiques de la maîtrise ;
3. La prudence réfléchie résultant d'un compromis entre intelligence et limites de capacités individuelles ou techniques ;
4. La prudence imposée et soumise résultant de la crainte de l'autorité et de la sanction.

L'esprit de prudence n'est donc pas le même selon qu'il résulte d'une approche conditionnelle ou inconditionnelle, affirmée ou soumise, par rapport aux situations vécues. Si le système préconise une prudence soumise au cadre précis et étroit de son autorité, l'individu adulte et compétent tend à privilégier une prudence affirmée dans un espace d'action beaucoup plus large. En fait, la notion de prudence n'est pas partagée de la même façon par tous les usagers, d'autant plus qu'elle ressort principalement d'une intention et d'une application forcément individuelle, même si la tendance en société est d'imposer une prudence collective.

## 27. PRUDENCE POSITIVE ET MAÎTRISE GLOBALE

**L**a prudence positive recouvre un pilotage et une conduite avisée basés sur un niveau suffisant de maîtrise globale (3S) consistant à savoir peser les conséquences de ses décisions et de ses engagements dans l'action comme la portée de ses prises de risque, en ayant constamment à l'esprit conscience du danger et du risque inutile.

En réalité, il s'agit pour l'utilisateur d'avoir un temps d'avance dans sa pratique routière ou d'être parfaitement en phase avec le déroulé des événements. Il ne peut donc y avoir de véritable maîtrise appliquée au terrain routier sans prudence à l'exercer, ni de réelle prudence sans la manifestation d'une véritable maîtrise. La pérennité de la maîtrise suppose la pérennité de la prudence de manière à favoriser la pérennité d'une pratique routière favorable. Aussi tant que la maîtrise domine, il est possible de parler de prudence positive. Une forme de prudence qui ne ressort ni de l'ordre du frein psychologique ni de l'inhibition comportementale, mais principalement du discernement, de la confiance en soi et de la lucidité face au danger et au risque inutile. D'autre part, il ne peut être question de prudence positive sans rapport direct avec la vitesse pratiquée.

C'est la raison pour laquelle, il existe une corrélation directe entre la prudence positive et la nature de la vitesse tolérante, comme il existe par ailleurs une corrélation entre la prudence négative et la vitesse autorisée. La notion de prudence positive peut s'appliquer indifféremment à la vitesse tolérante et à la vitesse autorisée, alors que la prudence négative ne s'applique qu'à la vitesse autorisée. L'association entre prudence positive et vitesse tolérante induit le concept de vitesse prudente positive. Il en est de manière similaire entre prudence négative et vitesse autorisée induisant alors le concept de vitesse prudente négative. En général, la vitesse prudente positive est associée, ou très largement motivée, à l'usage des référentiels de la vitesse positive.

## 28. PRUDENCE NÉGATIVE ET FREIN COMPORTEMENTAL

**L**a prudence négative induit une forme de comportement «prudentiel» à ne pas oser et à ne pas s'engager franchement dans l'action, à refuser le principe même du risque en adoptant un comportement suiveur et soumis plus que libre de décision et d'engagement.

Ce type de comportement «prudentiel» est dit également de précaution, par le fait qu'il refuse de s'aventurer au-delà des limites connues et/ou à prendre des risques non parfaitement contrôlés dès le départ. Il est également clair que la prudence négative relève, le plus souvent, d'un niveau insuffisant ou juste suffisant de maîtrise globale impliquant un temps de retard face à la situation, faisant qu'il est assez rare que l'usager disposant d'un réel niveau de maîtrise globale associé à une personnalité affirmée opte délibérément pour la prudence négative.

C'est toutefois le cas chez l'individu âgé non véritablement motivé par la vitesse ou l'engin qu'il conduit ou pilote, ainsi que chez l'individu expérimenté ayant peur de perdre son permis de conduire et/ou contraint par son conjoint ou ses proches à adopter une pratique normée au code de la route, alors que le contexte routier lui permet d'autres possibles. Il s'agit en général de raisons relevant davantage de l'inhibition et de la restriction que d'une motivation vraiment affirmée et épanouie. En général, la prudence négative tend à favoriser un état d'esprit plutôt crispé et un comportement tendu dans la pratique routière.

En tout état de cause, la prudence négative reste une option volontaire que l'usager doit intégralement assumer. Elle ressort directement de la pratique de la vitesse négative et de ses référentiels.

## 29. VITESSE PRUDENTE, LE PRODUIT DE 5 PARAMÈTRES

**L**a notion de vitesse prudente, positive ou négative, ne ressort pas uniquement d'un acte mental ou d'une limitation normative.

Elle associe de manière qualitative, ou non, les cinq principaux vecteurs d'influence de la pratique routière (*3S, E, C, T, rme*) que sont le comportement global de l'usager (*C*) associé à un niveau suffisant de maîtrise globale (*3S*) en phase avec la fiabilité de l'engin (*T*), les conditions de roulages (*E*) et l'optimalité du (*rme*) :

**. Type de rapport d'influence de chacun des 5 grands paramètres, en temps réel, dans la pratique routière :**

- 3S** : Rapport au niveau réel de maîtrise globale de l'usager
- E** : Rapport à l'environnement routier de roulage
- C** : Rapport au comportement de l'usager
- T** : Rapport à la fiabilité technique et technologique de l'engin
- rme** : Rapport à la vigilance, motivation et engagement dans l'action

Plus la somme des 5 paramètres tend vers une qualité suffisante, plus il s'agit de l'application d'une prudence positive dans la pratique routière. Plus la somme reste faible ou défavorable, plus il s'agit d'une prudence négative. Aussi, l'usager qui pense pratiquer une vitesse prudente simplement par l'exercice d'une exacte conformité de vitesse par rapport à celle imposée par le code de la route se trompe dans les grandes largeurs. L'esprit de prudence qui n'intègre pas à la source de l'usager une qualité suffisante dans les 5 principaux paramètres de la pratique routière n'est pas de la véritable prudence positive mais de la prudence négative ou de précaution.

En cela, il est possible de dire que la véritable prudence sur route ouverte ressort directement de la compétence et du discernement, alors qu'il ne s'agit que de précaution dans le cas inverse. En effet sous l'angle de la vitesse, la précaution suppose de la modération dans l'action afin d'éviter par avance un problème ou un risque réel (retrait de points sur le permis, amende, glissade sur le verglas...). Dans ce cas, il ne s'agit pas d'une vitesse prudente emprunte de discernement et de maîtrise mais d'une inhibition ou d'un frein à agir plus ou moins cautionné par le système. La vitesse qui en découle ne

protège nullement d'autres risques possibles face à l'imprévu et donne une fausse impression de maîtrise de la situation.

C'est la raison pour laquelle, il n'existe pas dans l'absolu de vitesse prudente imposable à tous de manière indifférenciée, sachant qu'en matière de prudence tout découle de la positivité de l'équation ( $ECT/rme$ ) au facteur de la maîtrise globale ( $3S$ ) de chaque usager. En cela, la vitesse prudente ne ressort aucunement d'une limite universelle (code de la route) ou d'une barre fatidique (norme absolue) au-delà de laquelle survient obligatoirement le danger ou le risque.

### 30. L'ÉQUATION DE LA VITESSE PRUDENTE

**S**ur le fond de la problématique routière, le rapport complet à la prudence repose sur l'étalonnage satisfaisant des 5 paramètres influents en matière de pratique routière ( $3S, E, C, T, rme$ ) en fonction du mental dominant chez l'usager.

Ainsi, lorsque l'usager dispose d'un rapport majoritairement affirmé avec lui-même associant un niveau de compétence suffisant, il génère tout naturellement de la prudence positive en pratiquant spontanément les référentiels de la vitesse positive. A l'inverse, lorsque l'usager dispose d'un rapport majoritairement docile et soumis au système associant un niveau de compétence insuffisant, il secrète naturellement de la prudence négative en pratiquant par lien de cause à effet, une vitesse négative. Il est dès lors possible de dire que la vitesse prudente positive ressort directement de l'équation positive ( $ECT/rme/3S$ )+, alors que la vitesse prudente négative ressort directement d'une équation négative avec un ( $ECT/rme/3S$ )- défaillant dans au moins un ou plusieurs des cinq principaux paramètres de base.

vitesse prudente  $\pm$   $\rightarrow$  équation ( $ECT/rme$ ) $\pm$  ( $3S$ )

En réalité, la notion de prudence dans la vitesse ne ressort aucunement de la vitesse linéaire pratiquée (basse, moyenne, haute ou très haute) mais de la manière dont est pratiquée la vitesse dans l'efficacité globale ou non des 5 paramètres de la pratique routière ( $ECT/rme/3S$ ) associée à l'esprit de prudence propre à chaque usager. A mauvais usager de la route ( $ECT/rme-$ , faible ( $3S$ ), couples à risques...), le type global de pratique est considéré comme défaillant ( $P-$ ). La vitesse prudente utilisée est alors dite négative en s'appliquant à traduire davantage un comportement de précaution. Il s'agit plus précisément d'une vitesse de précaution dite de prudence négative. Lorsque le type global de pratique est considéré comme moyen ( $P=$ ), la vitesse prudente ressort d'un compromis entre la précaution et le discernement associant à la fois des paramètres positifs et négatifs ( $ECT/rme/3S$ ) $\pm$ .

A bon usager de la route ( $P+$ ), la vitesse prudente est dite positive car elle repose de manière efficiente sur une équation routière favorable ( $ECT/rme/3S$ ) $+$ .

vitesse prudente positive  $\rightarrow$  ( $P+$ )  $\rightarrow$  ( $ECT/rme/3S$ ) $+$   
vitesse prudente de compromis  $\rightarrow$  ( $P=$ )  $\rightarrow$  ( $ECT/rme/3S$ ) $\pm$   
vitesse prudente négative  $\rightarrow$  ( $P-$ )  $\rightarrow$  ( $ECT/rme/3S$ ) $-$

Il en ressort que plus la pratique tend vers ( $P-$ ), plus la possibilité de rouler vite agit contre la véritable prudence et favorise l'occurrence concrète du risque. Avec ( $P-$ ) ou ( $P=$ ), la faible ou la moyenne vitesse linéaire contribue à apporter une réduction de l'occurrence du risque mais ne crée pas les conditions d'une véritable prudence positive, laquelle peut être remise en cause rapidement. A *contrario* plus la pratique tend vers ( $P+$ ), plus l'usager renforce sa prudence instinctive et sa prudence affirmée par un roulage rapide, lucide et maîtrisé. Un constat pourtant toujours nié dans les dogmes officiels : pourquoi ?

### 31. LES 4 VITESSES DE RÉFÉRENCE

**Q**uoiqu'il en soit en matière de prudence active, la notion de vitesse ne relève certainement pas d'une option unique limitée exclusivement à la vitesse légale ou normée.

**Parmi les 6 principaux types de vitesses linéaires agrégées sous forme de vitesse tolérante et de vitesse autorisée, il n'existe seulement que 4 vitesses offrant une légitimité suffisante sur route ouverte :**

- . Vitesse permise (*Vp*)
- . Vitesse conseillée (*Vc*)
- . Vitesse intuitive adaptée ou maîtrisée (*Via*)
- . Vitesse normée ou légale (*Vn*)

**. Vitesses non légitimes en terme de prudence active :**

- . Vitesse inhibée (*Vh*)
- . Vitesse compteur (*Vk*)

La légitimité suppose, hors tout rapport à l'environnement routier (*E*), l'esprit de prudence par la présence qualifiée et simultanée de 4 principaux paramètres, ou vecteurs d'influence, en provenance directe de l'usager lui-même : (*3S*), *C*, *T*, (*rme*).

**Par ordre de priorité, il s'agit donc de 3 vitesses de nature de la vitesse tolérante et d'une vitesse de nature de la vitesse autorisée :**

1. Vitesse intuitive adaptée et maîtrisée (*Via*)
2. Vitesse permise (*Vp*)
3. Vitesse conseillée (*Vc*)
4. Vitesse normée ou autorisée (*Vn*)

En première position, la vitesse intuitive adaptée et maîtrisée (*Via*) apporte les meilleures garanties de sécurité en provenance du discernement et de la maîtrise globale suffisante et différenciée, individu par individu. Le citoyen-usager est ici l'élément déterminant à 100% de la vitesse pratiquée dans l'application de la prudence positive.

**1<sup>re</sup> position → individu dominant 100% → (*Via*)**

Toujours à l'échelle de l'individu, la vitesse permise (*Vp*) prend la seconde position en terme de pragmatisme et de roulage sur le terrain routier. C'est la prise en compte du vecteur (*X*) le plus faible (*E-*), (*C-*), (*T-*) qui détermine ici la vitesse potentielle maximale sur route. La liberté de roulage pour l'individu est égale à 100% - (*X-*).

**2<sup>e</sup> position → individu dominant 100% - *X* → (*Vp*)**

A l'échelle du contrôle d'une masse d'usagers, la vitesse conseillée (*Vc*) arrive en troisième position par le jeu de l'interaction permanente du système et/ou du code de la route. Il s'agit là d'un partage individu/système en co-dominance. Dans ce cadre de vitesse considérée comme tolérante, dès que le niveau de maîtrise globale dépasse 50%, la vitesse conseillée devient une recommandation et non une obligation en fonction de l'état objectif du vecteur (*E*) et (*T*).

**3<sup>e</sup> position → individu + système co-dominants → (*Vc*)**

En quatrième position, se place la vitesse légale ou normée (*Vn*) dont les principes d'égalité, d'indifférenciation et de normalisation s'appliquent de manière inconditionnelle et systématique, au même moment, à tous les usagers citoyens. C'est la moins bonne des solutions parmi les 4 vitesses légitimes disponibles en toute société évoluée et démocratique.

**4<sup>e</sup> position → système dominant → (*Vn*)**

## 32. LA HIÉRARCHIE NATURELLE ENTRE VITESSES PRUDENTES

**L**a véritable évolution dans la pratique routière est semble-t-il de mixer intelligemment vitesse tolérante et vitesse autorisée en fonction du niveau réel de maîtrise globale (3S) de l'utilisateur avec possibilité, par défaut et selon les conditions routières rencontrées, de pouvoir toujours opter pour les types limitatifs de vitesse autorisée ou de vitesse tolérante.

Il s'agit là de redonner une place centrale et dominante au citoyen-usager compétent, place actuellement occultée par la normalisation, la technologie et dans certains cas par l'environnement routier. Sur le fond de la problématique routière, il s'agit de repositionner la priorité sociale en faveur de l'équité, de la différenciation et de la liberté d'action comme modèle avancé de XXI<sup>e</sup> siècle.

**Cette approche «évolutionnaire» de la pratique routière n'est toutefois possible que sous 3 conditions suspensives :**

I. La première condition suspensive est de ne plus jamais opter pour un seul type collectif de vitesse au détriment des attentes et des compétences individuelles, ou par la négation des 3 autres types de vitesses possibles en violant ainsi les droits universels et légitimes à l'affirmation des conditions humaine et citoyenne :

**. Exemples d'options de vitesse collective à éviter :**

Vn dominant contre Via, Vp, Vc  
Vp dominant contre Via, Vn, Vc  
Vc dominant contre Via, Vp, Vn  
Via dominant contre Vn, Vp, Vc

II. La seconde condition suspensive est de mixer vitesse tolérante et vitesse autorisée en fonction du niveau réel de maîtrise globale du sujet (3S) et de son (*rme*) du moment, c'est-à-dire avec ou sans couple(s) à risque rédhibitoire(s). Ainsi plus l'utilisateur dispose d'un niveau de maîtrise globale élevé, plus il peut se référer au type de vitesse tolérante correspondant à son propre niveau de compétence tout en pouvant opter, par défaut, au retour à la vitesse autorisée ou à un type intermédiaire de vitesse tolérante, s'il le décide ainsi.

**Exemples de vitesse capacitaire selon modèle ABC en fonction du niveau de maîtrise globale :**

1. En dessous de 55% de maîtrise globale (3S), la vitesse est uniquement normalisée (Vn) pour la catégorie d'individus A.

2. Entre 55% et 70%, la vitesse est à la fois permise (Vp) et conseillée (Vc) pour la catégorie B qui peut également opter pour (Vn).

3. Au-delà de 70%, la vitesse est intuitive (Via) pour la catégorie C qui peut opter, au choix, pour l'une ou l'autre des trois autres vitesses en fonction des conditions routières.

Catégorie A	→	-55% (3S)	→	Vn dominant
Catégorie B	→	55 à 70% (3S)	→	Vc/Vp dominant (Vn par défaut)
Catégorie C	→	+70% (3S)	→	Via dominant (Vp,Vc,Vn par défaut)

III. La troisième condition suspensive est d'intégrer la réalité de roulage (*E*) et (*T*), zone routière par zone routière, en fonction des travaux, des flux, des dangers possibles et naturellement de l'évidence des conditions climatiques et de roulage diurne ou nocturne à un moment *t*. Ainsi ce qui est valable dans la zone (Zx) (route ouverte dégagée) n'est pas valable dans la zone (Zy) (périphérique urbain). Ce qui est valable dans la zone (Zxa) dans telle condition climatique et/ou de roulage favorable (*a*) à un moment *t*, ne l'est plus par le fait d'un changement défavorable (*b*) enregistré en (*E*) et/ou (*T*) sur la même zone routière devenue (Zxb) à un autre moment *t'*.

zone (Zx) différente de zone (Zy)  
zone (Zxa) avec (E/Tx)t différent de zone (Zxb) avec (E/Ty)t'



Le type de roulage doit donc être spécifique selon les données particulières du relief routier à un moment *t*. L'usager décide à partir de son discernement et/ou d'informations précises de quelle manière il peut adapter efficacement sa vitesse en fonction de son niveau de compétence et de son (*rme*) du moment.

L'usage des 4 vitesses de référence sous conditions suspensives suppose également la non utilisation des 4 autres types de vitesse non souhaitables, lesquelles reposent sur une faible compétence, une maîtrise globale insuffisante et/ou des habitudes perverses générant la permanence d'une occurrence du risque, ainsi qu'une antinomie au véritable esprit de prudence. Il s'agit d'abord d'éviter dans l'ordre : la tentation de la vitesse technologique (*Vt*) inadaptée sur route ouverte dans les plages hautes, notamment pour les grosses cylindrées, ainsi que le recours systématique à la vitesse compteur (*Vk*), lorsque celle-ci devient dominante et agit en terme de soumission réflexe, de permissivité et/ou de transgression d'interdits.

Il s'agit ensuite d'éviter la vitesse intuitive inadaptée (*V2i*) dont la dangerosité repose sur le défaut de compétence technique, la présence récurrente de couples à risque, le manque de discernement et/ou les actes de chauffardise. C'est enfin l'éradication de la vitesse inhibée permanente (*Vh*) souvent anormalement basse et résultant d'inhibitions mentales ou psychologiques. Un type de vitesse qui nécessite obligatoirement des stages de remise à niveau ou l'interdiction de conduire/piloter.

### 33. MODALITÉS D'USAGE DES VITESSES DE RÉFÉRENCE

**A** fin de favoriser l'extension d'une vitesse prudente positive, seuls les usagers qui font l'effort de qualifier leur comportement (*C*), entretenir la fiabilité de leur engin (*T*) et améliorer leur niveau de maîtrise globale (*3S*) sont considérés comme aptes à pratiquer les 3 vitesses de référence tolérantes, à condition que (*E*) soit jugé satisfaisant.

Pour bénéficier du droit à la vitesse prudente positive sous l'angle de la plus grande tolérance, hors évidence décisive du contexte routier (*E*), l'usager doit justifier d'un (*CT+*) associé à un niveau suffisant de maîtrise globale (*3S+*).

(*CT/3S*)<sup>+</sup> → vitesse tolérante → *Via + Vp*

En cas de (*CT*) et (*3S*) juste moyens, l'usager doit se plier aux exigences de la vitesse prudente positive sous forme de vitesse conseillée (*Vc*), ou par défaut à la pratique de la vitesse autorisée de type (*Vn*) :

(*CT/3S*) moyen → vitesse prudente positive → *Vc + Vn*

En cas de (*CT*) et (*3S*) négatif, l'usager ne peut que pratiquer la vitesse légale (*Vn*), en tant que vitesse prudente négative imposée de fait :

(*CT/3S*) négatif → vitesse prudente négative → *Vn*

La mise en place d'une telle approche à l'échelle du citoyen-usager ne peut être rendue possible et pérennisée que si ce dernier accepte un contrat moral évolutif, avec ou sans garanties contractuelles ou officielles, permettant l'accès conditionnel aux 3 types de vitesses tolérantes (*Via*, *Vp*, *Vc*) pour les usagers disposant d'un (*C/T+*) et l'accès inconditionnel à la seule vitesse autorisée (*Vn*) pour les usagers disposant d'un (*C/T-*).

**A l'échelle des pouvoirs publics, la mise en place d'un tel modèle évolutif suppose de réviser fondamentalement les méthodes traditionnelles de contrôle routier et de validation des compétences en favorisant l'intrusion dans le code de la route d'un nouveau dispositif reposant sur :**

1. L'introduction d'articles favorisant la conditionnalité des sanctions en fonction de la différenciation des pratiques ;
2. Un système de reconnaissance et de valorisation de la compétence de l'usager ;
3. Le principe d'identification électronique des usagers volontaires ;

4. La mise en place d'un deal moral (sorte de charte ou convention) ;
5. L'évolution de la signalisation et du panneauage routier en les rendant interactifs ;
6. La mise en place d'un plan de route intelligente (capteurs routiers et embarqués) à fonction principale d'aide à la conduite et au pilotage et non de surveillance ;
7. Un dispositif complet de motivation en faveur de la post-formation.

Dans l'absolu, toute vitesse lambda ( $V_x$ ) exprimée en kilomètre/heure prise isolément ne constitue nullement un facteur irrémédiable de risque, dès lors que le pilote ou le conducteur dispose d'une maîtrise suffisante associée à un ( $rme$ ) optimal et à la présence de vecteurs ( $ECT$ ) jugés satisfaisants par une adéquation avec les potentiels et la fiabilité de l'engin ( $T$ ), des conditions objectives favorables de l'environnement routier ( $E$ ) et la constance d'un comportement routier qualitatif ( $C$ ). Il apparaît donc évident que c'est le pilote ou le conducteur qui fait toujours objectivement la dangerosité ou non de la vitesse sachant qu'il existe et qu'il existera toujours de grands écarts d'efficacité en toute masse d'individus impliqués dans des conditions routières identiques. Tant qu'il existe des différentiels de comportements et que les niveaux de maîtrise ne sont pas lissés qualitativement et collectivement vers le haut, l'occurrence du risque et l'insécurité routière relèvent obligatoirement de conséquences évidentes.

**De ce constat d'évidence, il est ainsi possible de définir un spectre de vitesse lambda de la nature de la vitesse autorisée ( $V_n$ ) ou de la vitesse tolérante correspondante ( $V_c, V_p, V_{ia}$ ), en fonction du niveau réel de maîtrise globale disponible en chaque individu, sous réserve de vecteurs ( $ECT/rme$ ) jugés suffisants :**

Niveau de maîtrise	Spectre de vitesse lambda ( $V_x$ )
1. Maîtrise faible	⇒ vitesse autorisée ( $V_n$ )
2. Maîtrise minimale	⇒ vitesse autorisée ( $V_n$ )
3. Maîtrise suffisante	⇒ vitesse autorisée ( $V_c + V_n$ )
4. Maîtrise correcte	⇒ vitesse tolérante ( $V_p, V_c, V_n$ )
5. Maîtrise assurée	⇒ vitesse tolérante ( $V_{ia}, V_p, V_c, V_n$ )
6. Maîtrise optimale	⇒ vitesse tolérante ( $V_{ia}, V_p, V_c, V_n$ )
7. Maîtrise totale	⇒ vitesse tolérante ( $V_{ia}, V_p, V_c, V_n$ )

### 34. LA VITESSE POSSIBLE

**D**e l'ensemble de ces constatations, il est possible d'affirmer que la vitesse possible ( $VP$ ) à l'échelle de chaque usager, en temps réel et dans telle configuration routière, est une vitesse lambda légitimée, c'est-à-dire à la fois kilométrée et pondérée en fonction du niveau de maîtrise globale de l'usager et de son ( $ECT/rme$ ).

Pour chaque usager, la vitesse possible résulte d'un choix optionnel entre les 4 vitesses de référence étalonné selon le niveau de maîtrise globale de l'usager, du vecteur d'influence le plus faible et/ou d'une référence indiciaire, en fonction de la configuration routière. La vitesse possible reste un modèle théorique tant qu'elle n'est pas intégrée dans l'électronique de bord. Dès lors que préexiste une différenciation au niveau de la maîtrise globale ( $3S$ ) de l'usager et la prise en compte concrète des vecteurs ( $ECT/rme$ ), alors la vitesse possible devient le résultat d'une aide logicielle permanente à la conduite et au pilotage. Elle devient le top de l'intelligence routière. La notion de prudence devient alors directement corrélative de la vitesse possible, elle-même déterminée dans la différenciation du cas de chaque usager. Il existe de ce fait, autant de nuances de vitesse possible que d'usagers sur la route. Ainsi dans une même configuration routière donnée, la vitesse possible prend des nuances différentes selon l'engagement de chaque usager (ex. 170, 135 ou 100 km/h).

**Il existe 3 possibilités pour déterminer la vitesse possible :**

#### 1<sup>re</sup> possibilité

De manière relativement simple, la détermination de la vitesse possible ( $VP$ ) nécessite d'appliquer le coefficient de maîtrise globale de l'usager ( $k3S$ ), soit le niveau ( $3S$ ) exprimé en % divisé par 100, à partir

de toute vitesse de référence ( $V_r$ ). La vitesse de référence ( $V_r$ ) détermine soit une vitesse autorisée ( $V_n$ ) soit une vitesse tolérante ( $V_t$ ,  $V_a$ ,  $V_p...$ ) dans le temps réel de la situation.

$$\text{vitesse possible (VP)} \Rightarrow K3S \times V_r$$

Par exemple, si un individu dispose d'un coefficient de maîtrise ( $k3S$ ) de 0,80 avec un potentiel de vitesse technologique ou de référence ( $V_r$ ) équivalent à 250 km/h, considérant par ailleurs les vecteurs ( $ECT/rme$ ) satisfaisants, alors la vitesse possible ( $VP$ ) est équivalente, à un moment  $t$  et/ou durant une partie du parcours, à... 200 km/h. Soit le produit d'une vitesse tolérante brute égale à  $(250 \times 0,80)$ .

### 2° possibilité

La détermination de la vitesse possible en fonction du niveau de maîtrise globale «3S» et de la vitesse de référence ( $V_r$ ) peut se définir dans un tableau simplifié, dès lors que les vecteurs ( $ECT/rme$ ) sont jugés satisfaisants :

$k3S / V_r \Rightarrow$	100	150	200	250
↓				
1	100	150	200	250
0,95	95	142	190	237
0,90	90	135	180	225
0,85	85	127	170	212
0,80	80	120	160	200
0,75	75	112	150	187
0,70	70	105	140	175
0,65	65	97	130	162
0,60	60	90	120	150
0,55	55	82	110	137
0,50	50	75	100	125
0,45	45	67	90	112
0,40	40	60	80	100
0,35	35	52	70	87
0,30	30	45	60	75

Dans le cas où l'un des vecteurs ( $ECT/rme$ ) devient objectivement défaillant, c'est alors le principe du vecteur le plus faible qui oblige à déterminer la vitesse possible.

$$\text{vitesse possible (VP)} \Rightarrow \text{vecteur le plus faible} \times V_r$$

Le coefficient ( $K3S$ ) est alors remplacé par le vecteur  $X$  le plus faible. En toute occasion, c'est toujours le niveau ( $3S$ ), vecteur ( $ECT/rme$ ) ou la référence indiciaire le plus bas qui détermine la légitimité de la vitesse possible. Par exemple, si un individu dispose d'un coefficient de maîtrise ( $k3S$ ) de 0,80 avec un potentiel de vitesse de référence ( $V_r$ ) équivalent à 250 km/h, considérant par ailleurs les vecteurs ( $ECT$ ) satisfaisants mais un niveau insuffisant de ( $rme$ ) à 50%, alors la vitesse possible ( $VP$ ) à un moment  $t$  et/ou durant une partie du trajet est de... 125 Km/h. Soit le produit d'une vitesse tolérante brute égale à  $(250 \times 0,50)$ .

### 3° possibilité

Dans le cas particulier où ( $E$ ) est spécifique (agglomération, nuit, rond-point, carrefour dangereux...) ou inadéquate (travaux, dangers, pluie, brouillard...) la vitesse possible peut, en dehors du discernement appliqué par l'utilisateur compétent et prudent, se baser sur une référence indiciaire prédéfinie ou non en fonction de la catégorie des engins circulants en s'appliquant à la vitesse de référence ( $V_r$ ). Par exemple, si la vitesse de référence ( $V_r$ ) est de 150 km/h et que s'applique une référence indiciaire de 0,33 dans le contexte routier considéré, alors la vitesse possible est limitée à... 50 Km/h. Soit le produit d'une vitesse tolérante brute égale à  $(150 \times 0,33)$ .

$$\text{vitesse possible (VP)} \Rightarrow \text{référence indiciaire} \times V_r$$

Exemples de références indiciaires théoriques à utiliser dans le cadre d'une vitesse lambda de type ( $V_a$ ,  $V_p$  ou  $V_c$ ) en fonction des conditions typées d'environnement routier ( $E$ ) et en considérant les vecteurs ( $CT/rme/3S$ ) comme satisfaisants. Dans l'absolu technologique, l'idéal est d'utiliser un logiciel

embarqué directement relié au tableau de bord en vue de pondérer la vitesse possible en fonction des ( $CT/rme/3S$ ) de chaque usager, ainsi que des données reçues à partir de capteurs routiers.

**. Exemple de références indiciaires déterminées en fonction des conditions d'environnement routier :**

Référence indiciaire	Conditions d'environnement routier (E)
1	Autoroute peu circulante et bien entretenue
0,85	Autoroute sinueuse, moyennement circulante
0,75	Voies protégées, route ouverte libre
0,66	Route ouverte circulante à bon grip
0,50	Réseau routier à trafic dense
0,50	Obscurité / conditions climatiques difficiles sur bonne route
0,45	Périphérie des agglomérations / montagne / route piègeuse
0,40	Travaux / infrastructures à risque / circulation importante
0,33	Zone 1 protégée en ville / conditions climatiques dangereuses
0,25	Zone 2 protégée en ville : ralentisseurs, croisements
0,20	Zone 3 protégée en ville : présence d'enfants/ piétons

En agglomération, l'usage d'une vitesse limitée est préconisé de manière préférentielle à condition toutefois d'être ciblé selon 3 types de zones en fonction du risque objectif. Par exemple, la vitesse possible en ville peut s'étalonner entre 70 km/h (zone 1), 50 km/h (zone 2) et 30 km/h (zone 3).

vitesse possible (VP) → indice le plus faible

La référence indiciaire en matière de détermination de la vitesse possible peut également s'élargir, via une électronique de bord servant d'aide à la décision, vers l'intégration d'autres critères sous réserve de respecter la décision et/ou la réponse conditionnelle de l'utilisateur. L'objectif principal est de favoriser, non pas une norme normalisation des comportements, mais une évolution qualitative des pratiques par le renfort d'un traitement informationnel et décisionnel précis, individualisé et au cas par cas des configurations routières. Cette tendance lourde doit d'ailleurs devenir une perspective de progrès permettant de coupler harmonieusement conditions humaine, technologique, environnementale et sociétale dans un cadre foncièrement évolutionnaire.

**Exemples de références indiciaires pouvant être couplées à un calculateur de bord, à des capteurs extérieurs et/ou à des bases de données dédiées :**

- . Temps moyen de réponse de l'utilisateur face à une sollicitation extérieure ;
- . Distance de freinage utile selon la vitesse pratiquée et l'identification d'une cible ;
- . Degré d'optimalité ou non du ( $rme$ ) sous l'angle de la biométrie et/ou de la détection de couples à risque ;
- . Etat qualitatif de ( $T$ ) et ( $C$ ) en temps réel ;
- . Traitement de signaux électriques en provenance de ( $E$ ) (utilisation de capteurs routiers) ;
- . Paramétrage initial de la vitesse en fonction des conditions diurnes, nocturnes, climatiques, Profil des utilisateurs, trafic routier, pollution...

Par principe, toute programmation technologique doit pouvoir être découplée à l'instant même, selon la volonté de l'utilisateur. Le principe de base reste identique dans le cadre d'un système de pilotage automatique en accordant une priorité absolue à la décision humaine et/ou à la conduite manuelle. Toute stratégie sécuritaire consistant à imposer des références indiciaires sous prétexte d'avancée technologique, de manière collective et indifférenciée et/ou quelle que soit la configuration ( $ECT/rme/3S$ ), reste intrinsèquement porteur des mêmes incohérences sécuritaires que celles relevant traditionnellement de la vitesse normée ( $Vn$ ). Les progrès industriels, informatiques et télécoms permettent aujourd'hui la mise en place rapide d'un tel modèle sur des zones tests.

## LE MICROCOSME ROUTIER

Sur route, tout usager est amené à croiser quotidiennement d'autres usagers aux comportements déqualifiés. Le plus souvent ces usagers ressemblent à Monsieur et à Madame «Tout le monde», tels qu'on peut les rencontrer dans son voisinage, son cercle d'amis, sa famille, ses collègues de bureau, ses relations diverses. Le gros problème, c'est qu'au volant ou au guidon d'un engin motorisé ces usagers font remonter à la surface de leur propre comportement sur route, piste ou circuit, la face cachée de leur personnalité, les travers de leur caractère, leur manque d'éducation, l'insuffisance de leur maîtrise globale, leurs complexes, la haute idée qu'ils se font d'eux-mêmes ou encore leur dévouement agressif. C'est cette partie déqualifiée du comportement de certains citoyens-usagers qui, associée à une vitesse non maîtrisée, à des couples à risque, à de l'intolérance et/ou à une démaîtrise passagère, contribue à favoriser le véritable terrain latent de l'accidentalité.

En cela, le microcosme routier traduit une photographie exacte de la très grande hétérogénéité des peuples et des individus en comprenant le meilleur et le pire avec toutes les nuances de la médianité. Pour couronner le tout, la réponse policière et technocratique de la radarisation est devenue le prototype même des sociétés pseudo démocratiques utilisant le recours aveugle de la technologie afin de continuer à lisser le comportement des citoyens-usagers par la crainte de la sanction. Dans une société de droit, toute la question est dorénavant de savoir s'il est normal d'associer la virtualité de la conséquence à la preuve numérique hyper factuelle, fondant ainsi un «droit» nouveau et une procédure judiciaire fondés uniquement sur les apparences du fait, sans tenir compte : de l'intention coupable, de la nuisance objective à autrui ou au collectif, de la prise en considération évidente du discernement, de la maîtrise globale et de la compétence propre à l'usager ?

Cliquer sur les titres pour accéder directement aux textes.

### LA COUR DES MIRACLES

[Les 4 comportements critiquables](#)  
[Les principales dissonances routières](#)  
[Les réactions humaines négatives face à la coercition](#)  
[Le manque de discernement](#)  
[Les retours incidents de la culture «prudentielle»](#)  
[Les effets de la vitesse contrainte](#)

### CIRCUIT, PISTE ET ROUTE OUVERTE

[L'esprit du circuit](#)  
[La démonstration sur piste](#)  
[La notion de route ouverte](#)  
[Route ouverte, une école d'affirmation de soi](#)  
[La vitesse sur route ouverte](#)

## LES PARADOXES DE LA RADARISATION COERCITIVE

Une technologie invasive et coercitive

Le 1<sup>er</sup> paradoxe

Le 2<sup>nd</sup> paradoxe

Le 3<sup>e</sup> paradoxe

Le 4<sup>e</sup> paradoxe

Le 5<sup>e</sup> paradoxe

Le 6<sup>e</sup> paradoxe

Des questions à se poser

Pour une autre stratégie de radarisation

Quel type de radarisation ?

## LES 4 COMPORTEMENTS CRITIQUABLES

**E**n général, l'utilisateur à risque et/ou au comportement parasite vis-à-vis d'autrui se caractérise le plus souvent par un standard de comportement relativement lisible selon les circonstances :

- . Comportement de viking, de barbare ou de chauffard ;
- . Récurrence des vieux démons du rapport de force, de concurrence, de confrontation ;
- . Machisme sous l'angle de la démonstration de virilité, de force, de compétence, de soin apporté à l'image donnée... ;
- . Retour instinctif de la primarité de certains comportements dominateurs (long silence, parler direct, langage non châtié, comportement d'hostilité avec ou sans humour, provocation, détachement apparent, postures non respectueuses d'autrui ou des lieux, attitudes infantiles, difficulté à intellectualiser...)
- . Tendance au clanisme raciste, esprit de meute, faible sociabilité avec l'étranger, barrière à l'intrusion des nouveaux arrivants... ;
- . Besoin constant de référence à la hiérarchisation, à la valorisation de soi et/ou à la démonstration de supériorité ;
- . Echanges et relations humaines superficielles, stéréotypées ;
- . Discours, raisonnements et opinions fortement orientés, subjectifs, hyper directifs et/ou animés d'une vision plus empirique que parée de nuances intellectuelles ou savantes ;
- . Psychorigidité des points de vue, imposition autoritaire et/ou intolérante de son propre système de valeurs ou de référence ;
- . Esprit rebelle, transgression volontaire des normes imposées, bravades à l'autorité, prompt accès à la violence verbale, position systématique de refus ou de rejet ;
- . Critique facile des comportements d'autrui, donneur de leçon...

### LE VIKING

Il s'agit de l'utilisateur principalement autodidacte et/ou ayant appris sur le tas (sans post-formation) ressortant le plus souvent d'un milieu social peu élevé et dont la maîtrise technique (souvent bonne) est devenue pour lui un moyen d'affirmer son identité et son rôle social. Il a pris l'habitude de rivaliser par la vitesse et les habiletés techniques avec les autres usagers, d'exacerber avec ruse et malice les confrontations, défis et autres rapports de force. Leader ou suiveur, le plus souvent roulant en bande et grande gueule, le viking a une compétence suffisante mais plafonnée techniquement. Son approche au premier degré dans la pratique routière est fondée principalement sur une démonstration permanente de virilité, de machisme et/ou de force. Fortement empirique, il se montre volontiers persifleur, ironique, critique et/ou donneur de leçon de manière à imposer ses propres vues et opinions, souvent basiques et limitées sur le sujet. Il manque assurément de savoir-vivre routier en lissant les échanges vers le bas des relations humaines, comme en refusant inconsciemment d'intégrer en amitié ceux qui ne relèvent pas de l'identité de son milieu social. Il valide toujours ses propres déviances et critique aisément celles des autres.

### LE BARBARE

Usager qui menace délibérément l'intégrité d'autrui sur la route. Chez ce type d'utilisateur, la prise de décision et l'engagement dans le passage à l'acte sont manifestement hostiles et/ou décalés par rapport aux règles basiques de sécurité routière, de courtoisie et de respect d'autrui. Le barbare procède d'un

type de personnalité limite, peu éduqué, frustré, voire assez négatif dans la plupart des situations sociales et publiques. Sur route, il conduit ou pilote dans le non respect délibéré des règles en cumulant les infractions et les délits par la présence constante d'un ou de plusieurs couples à risque. Prédomine chez lui un comportement associant zéro finesse dans les relations humaines, brutalité des réactions, agressivité latente, fort égocentrisme, mauvaise foi flagrante et le plus souvent une conduite sans permis, sans assurance et/ou avec un niveau de compétence limité. Le barbare caractérise la véritable délinquance routière, dangereuse et objectivement préjudiciable, avec ou sans accident, sachant que se démontrent ici et le fait coupable et l'intention coupable.

### **LE CHAUFFARD DE BASE**

C'est le prototype de l'utilisateur qui agit ou menace inconsciemment l'intégrité physique et/ou morale d'autrui par la présence constante et importante de couples à risque réducteurs. Le chauffard de base se caractérise par la prédominance constante et/ou récurrente des mêmes couples à risque (frustration, inhibition, alcoolémie, drogue, médicament, forte émotion, déconcentration, problèmes psychologiques, fatigue...) associée, le plus souvent, à un niveau insuffisant de maîtrise globale. À la différence du barbare, le chauffard de base s'identifie socialement à la masse des autres usagers en respectant en apparence la plupart des obligations du code de la route comme celle du savoir-vivre en société. Dans la non efficacité de son passage à l'acte, il n'a pas l'intention consciente de faire mal ou d'agir contre les intérêts d'autrui, même si sa conduite constitue une gêne certaine pour les autres usagers. Il est constamment porteur d'une forte occurrence du risque et participe objectivement à la réalisation du fait accidentogène (accrochage, accident, création de situation à risque, mécontentement des autres usagers...). Le plus souvent, il s'agit d'une délinquance que le peut qualifier de responsable mais pas forcément coupable, tant que l'accident n'est pas survenu. En fait, la condition de chauffard de base se dévoile soit au moment de l'accidentalité ou par des comportements précis de nature à créer une accidentalité routière.

### **LA CHAUFFARDISE PASSAGÈRE**

C'est le comportement type du chauffard occasionnel qui agit ou menace involontairement l'intégrité physique et/ou morale d'autrui sur route, par la présence d'une démaîtrise, d'une baisse du (*rme*) et/ou, de temps en temps, par la présence d'un couple à risque réducteur (taux d'alcoolémie, médicament, fatigue...). En fait, la chauffardise peut concerner tout usager lambda, même le plus sage, docile et respectueux du code de la route. Malgré l'expérience et l'âge, le chauffard occasionnel est celui qui réalise une infraction caractérisée et/ou des incivilités, fait montre d'une perte de contrôle momentanée de son véhicule ou démontre clairement une erreur d'appréciation dans ses décisions, même sans créer directement des conditions accidentogènes. En cela, la chauffardise ne doit nullement être associée au pilotage et/ou à la conduite affirmée et compétente sur route en cas de dépassement de la vitesse légale et/ou de prise d'initiative hors normes et sans danger. Il s'agit là simplement d'une dénormalisation ou d'un comportement motologiste au sens du Codex de la maîtrise routière. Le chauffard occasionnel, hors responsabilité patente dans un accident et/ou récidive, ne mérite nullement de forte sanction ni d'intolérance privative du droit à piloter ou à conduire dès lors qu'il est pris en flagrant délit de non respect des règles du code de la route.

## **LES PRINCIPALES DISSONANCES ROUTIÈRES**

**L**a plupart des dissonances routières sont à la source de la plupart des causes accidentogènes. Elles naissent et s'entretiennent le plus souvent dans l'insuffisance du niveau de maîtrise globale et/ou dans le défaut de discernement démontrant alors toutes les lacunes, les incompétences, les limites et les faiblesses de la nature humaine.

Au fil de la route, elles racontent comment l'individu n'est pas encore abouti dans sa maturité, sa personnalité et/ou dans la technicité de sa pratique routière.

**Parmi les principales dissonances routières, il est possible de citer :**

- . Toutes les petites et grandes imprudences de conduite ou de pilotage par inattention ;
- . La présence significative de couples à risque ;
- . L'erreur de décision dans la trajectoire, la manœuvre et/ou la position sur sa partie routière ;
- . L'erreur d'appréciation de la vitesse d'autrui, de la distance, du relief routier ;

- . La non prise en considération d'autrui, de la signalisation et/ou de phénomènes objectifs ;
- . La surestimation de soi dans certaines manœuvres et décisions de pilotage ou de conduite sans avoir la technicité suffisante ;
- . L'inadéquation de la vitesse linéaire lente de nature à gêner et perturber autrui ;
- . L'inadéquation de la vitesse rapide ou très rapide de nature à créer objectivement un risque ;
- . L'inadéquation dans l'accélération forte en situation urbaine ou dans un trafic important ;
- . L'inadéquation dans la décélération et le freinage de nature à surprendre l'utilisateur suiveur ;
- . La démonstration d'incompétence technique ciblée dans le pilotage ou la conduite face à une situation inhabituelle ou imprévue ;
- . La démonstration d'insuffisance psychique et intellectuelle dans la prise de décision et/ou la compréhension d'une situation ;
- . La démonstration d'inadaptation comportementale avec défaut de synchronisme face à une problématique routière simple ou courante ;
- . La démonstration d'un comportement inadapté : violent, agressif, énervé, mou, passif, qui s'impose, qui s'oppose, égoïste, qui suit son train-train sans égard pour autrui ;
- . Le défaut de savoir-vivre routier et le manque de respect d'autrui et/ou de l'environnement ;
- . Etc.

## LES RÉACTIONS HUMAINES NÉGATIVES FACE À LA COERCITION

**D**ans le quotidien de la pratique routière, toute forme d'interdiction à pratiquer la vitesse intuitive et/ou tolérante comme toute contrainte légale au libre exercice de la maîtrise globale, par le fait d'une normalisation et d'une réglementation coercitive, induit des conséquences comportementales majoritairement négatives, massives et récurrentes dans le pilotage ou la conduite, malgré l'éventuelle bonne volonté des usagers à les accepter :

- . Stagnation du niveau de compétence limitant la capacité d'adaptation face à des situations nouvelles, imprévues ou complexes ;
- . Faible taux d'initiative, comportement suiveur et passif ;
- . Baisse du niveau de vigilance et d'anticipation ;
- . Endormissement, assoupissement rapide en situation de monotonie ;
- . Défaut de concentration, inattention, baisse de vigilance ;
- . Retard dans les temps de réponse et réactions décalées ;
- . Incertitude, flottement, manque de détermination dans la prise de décision ;
- . Intolérance aux autres, non respect d'autrui, agressivité latente, incivilité, manque de savoir-vivre routier ;
- . Infantilisation des comportements, crainte, peur du gendarme, inhibitions latentes, stress, dominance de l'émotionnel sur le discernement et le sang-froid, perte facile de moyens ;
- . Habitudes routières peu créatives, automatismes, stéréotypes de comportement ;
- . Permissivité et omniprésence de certains couples à risque...

Sous l'angle psychodynamique, toute baisse artificielle et prolongée de la vitesse naturelle d'activation du vivant par le fait d'un forçage permanent et contraint d'origine exogène, collective et/ou institutionnelle, engendre inévitablement toute une série de réactions pathologiques et psychologiques dans la durée la plus longue, selon le tempérament de base de l'utilisateur.

### Principaux types de réactions :

1. Création de plis comportementaux et/ou psychologiques faisant que l'individu change ou se transforme dans certains traits caractéristiques de sa personnalité. L'impact du forçage réduit à la fois son potentiel d'affirmation de soi (assertivité) en favorisant un lissage comportemental plus ou moins normé et modélisant reposant sur une dominance d'attitudes de passivité, manipulation et/ou d'agressivité.
2. Modification à la baisse de l'intensité de la demande de certains besoins psychogéniques, physiologiques, motivationnels, etc. Cette réduction à la source de la demande énergétique et/ou de l'activité neurobiologique induit directement une baisse d'activation dans certains états d'être et



fonctions se propageant ensuite dans l'ensemble du fonctionnement du sujet : baisse générale ou ciblée du dynamisme, de la vitalité, du tonus ; perte de motivation ; absence de désir ; non prise de décision, non passage à l'acte, non prise de risque ; temps de réaction allongé, déficit d'efficacité dans les réponses apportées, etc.

**3.** Présence récurrente d'une sensation de fatigue, de stress, voire d'anxiété, se caractérisant par une plus faible endurance dans l'effort, ainsi que par une baisse de volonté à poursuivre et/ou mener des projets ou des objectifs longs, «impliquants» et/ou difficiles.

**4.** Omniprésence de l'acte manqué générant la production d'erreurs, d'insatisfactions et/ou d'échecs cumulatifs ou en série. Cette impossibilité à se réaliser pleinement engendre une vision du monde et un état d'esprit à tendance pessimiste, critique, intolérante, radicale, etc.

**5.** Inflexibilité dans le travail professionnel et/ou dans les activités domestiques avec apparition simultanée d'un décrochement qualitatif (perte de créativité, d'inventivité, de curiosité, d'initiative...) et l'omniprésence de routines (fonctionnarisation des tâches, limitation des prises d'initiatives, repliement sur son cœur de savoir-faire...).

**6.** Emergence d'un terrain psychologique à problème avec apparition d'un relâchement général favorisant la présence chronique de maux psychosomatiques, voire de dépression, de découragement, d'écroulement physique, moral, de renfermement sur soi, etc.

**7.** Crispation ou cristallisation de l'énergie vitale sur des actions et des sujets médiocres et/ou limités en nombre et en qualité intrinsèque. Forte nécessité de rituels de compensation à caractère domestique, ésotérique, intellectuel, relationnel, etc.

**8.** Retour à l'infantilisation de certains comportements avec perte conjointe de lucidité et de discernement s'associant à un abaissement du niveau de maîtrise globale et à une moindre capacité opérationnelle. Ce retour en arrière se caractérise le plus souvent par un comportement assagi, docile, suiveur, passif, sans relief et surtout fortement dépendant d'autrui comme de la plupart des valeurs honorifiques de société : fort attachement au statut social présent ou antérieur, au rôle honorifique, au symbole du titre, du diplôme et de la médaille «russe» ; démonstration appuyée du niveau social, etc.

**9.** Forte demande d'assistanat, de prise en charge, de sécurité, de non souffrance physique assortie le plus souvent de réponses émotionnelles disproportionnées, mais aussi forte demande de confort domestique, de tradition, de conformisme, d'ésotérisme, de morale, de religiosité, etc., soit autant de béquilles sociétales qui font que l'individu s'écroule sur lui-même si celles-ci disparaissent.

**10.** Amplification du besoin de simplification, de facilité, de non effort avec rejet des situations nouvelles, difficiles, hypothétiques ou consommatrices d'énergie humaine. L'individu tend progressivement à devenir de plus en plus fragile, influençable, versatile, artificiel, médiocre et peu véritablement actif et productif dans ses propres potentiels.

Autant dire que tout cela se répercute aussi bien dans la structuration profonde de la personnalité de l'utilisateur, dans la réduction chronique de son niveau de mobilisation de ses ressources et potentiels que dans la perte d'efficacité globale du résultat de ses actions, même si par ailleurs celui-ci s'avoue «surbooké», surmené ou hyper-actif.

## LE MANQUE DE DISCERNEMENT

**D**ans la pratique routière «avoir ou non du discernement ?», telle est la question de base. Celui qui manque carrément de discernement ou croit disposer virtuellement de discernement se caractérise par des faits comportementaux révélateurs d'un défaut de certaines qualités humaines :

- . Défaut de vision globale sur le sujet considéré ;
- . Défaut de lucidité et de bon sens sur les évidences ;
- . Attitude et comportement majoritairement suiveur, soumis, passif ;

- . Forte subjectivité naturelle ;
- . Manque d'expérience significative, de culture, de savoir, d'informations pertinentes ;
- . Jugement péremptoire manquant de relativité et de hauteur de vue ;
- . Prise de position dogmatique, intolérante relevant de raisonnements spécieux, communs, standardisés, stéréotypés...

Dans la pratique routière, le manque de discernement caractérise principalement le donneur de leçon, le bavard, le barbare, le chauffard récurrent, le viking, le mauvais conducteur manquant de compétence et de savoir-vivre routier. Il s'applique également au citoyen soumis, suiveur et bien-pensant dans le sens du politiquement correct. Il concerne souvent les représentants du système dans leurs fonctions d'autorité et de contrôle lorsque l'aveuglement à la règle, à la loi, à la force des habitudes ou à la tradition remplace l'intelligence, le simple bon sens et/ou l'évidence, en n'intégrant pas les données inhérentes à l'intelligence de la situation vécue. Sur le fond, celui ou celle qui manque de discernement ne peut se prévaloir d'une capacité à juger, blâmer, critiquer et/ou condamner autrui sans risquer de se tromper lui-même et/ou créer des conditions patentes d'injustice, d'erreur de jugement et/ou de partialité.

De la même manière sur route, l'usager qui manque de discernement ne peut pratiquer n'importe quelle vitesse sans risque ou danger pour autrui, dès lors que lui manque un véritable esprit de responsabilité sur la chose jugée et/ou une crédibilité suffisante à analyser correctement le comportement d'autrui sur des aspects qu'il ne maîtrise pas lui-même. C'est d'ailleurs le plus souvent le manque de discernement qui est à la source amont de l'accidentalité routière, notamment lorsque la compétence technique de l'usager ne pallie pas suffisamment ses insuffisances intellectuelles ou que l'intelligence théorique de l'usager ne repose pas sur un véritable savoir-faire opérationnel. Quelles que soient les qualités de l'usager, le manque de discernement renvoie inévitablement au non respect de l'équation motologique de la vitesse.

## LES RETOURS INCIDENTS DE LA CULTURE «PRUDENTIELLE»

**A** partir du moment où l'analyse de la situation est faussée par l'impéritie des uns et des autres, il est évident que le raisonnement tenu individuellement et collectivement devienne également faux dans ses fondements et ses attendus.

Pour de multiples raisons, la culture «prudentielle» qui en résulte tend peu à peu à justifier le syndrome de l'inaction valorisée. Ce symptôme consiste à compenser le défaut d'un véritable, complet, authentique et puissant retour physique, sensoriel, émotionnel, mental et/ou cognitif provenant tout naturellement de l'action engagée et de l'expérience du vécu, par la substitution d'un fort déplacement psychique basé sur la référence rationnelle à des valeurs secondaires, théoriques, virtuelles, superficielles et/ou artificielles, néanmoins jugées prioritaires et dominantes sur la question.

**L'usager qui compense psychiquement plus qu'il n'agit et/ou qui se plaint dans le syndrome de l'inaction valorisée s'identifie par des tendances comportementales lourdes :**

- . Comportement de bon élève de la classe ;
- . Respect à la lettre du code de la route ;
- . Discours critique, voire intolérant, sur tout ce qui sort de la norme collective ;
- . Usage immodéré de notions valorisant le non risque (prudence, responsabilité, sécurité...) ;
- . Absence d'intérêt pour tout ce que l'individu ne sait pas ou ne peut pratiquer lui-même ;
- . Recours plus à l'image donnée qu'à la pratique elle-même ;
- . Justification de ses propres limites par une volonté de ne pas déroger à la loi et à la règle ;
- . Raisonnement défensif basé sur la justification de la responsabilité familiale ;
- . Utilisation généreuse des termes de chauffardise, délinquance, déviance, envers tous ceux qui ne pratiquent comme lui ou elle ;
- . Evocation en pare-feu des statistiques, des accidents vécus par soi-même ou par des connaissances comme principaux arguments en matière de sécurité routière et de vitesse ;
- . Recours constant à la morale, à la culpabilisation, à la dramatisation pour éteindre toute avancée et ouverture dans le débat ;
- . Etc.

En marge de l'inaction valorisée, l'élément phare de la culture «prudentielle» est sans aucun doute dans le dogmatisme d'Etat à imposer l'absolu de la vitesse légale de manière égalitaire et indifférenciée à tous, malgré l'évidence de grandes différences de compétence entre usagers comme dans les attentes individuelles. Sous l'angle collectif, ce que l'on appelle la vitesse négative appliquée à une masse hétérogène d'individus produit plusieurs conséquences psychosociologiques, dès lors que celle-ci génère un faible degré de contentement, de plaisir et d'engagement dans l'action.

Ainsi malgré l'impression d'apporter à l'échelle collective un regain de sécurité, de pondération, de sociabilité, cette dimension centrale de la culture «prudentielle» ne reflète ni un signe encourageant de qualité, ni une preuve de dynamisme, d'affirmation de soi, d'esprit d'engagement et d'initiative mais s'apparente davantage à une courbure collective d'ambition. La vitesse négative participe également à un formatage de masse favorisant un profil type d'usagers complaisants et favorables à des rythmes plus lents, à une moindre culture du risque, à des procédures de routine et de recherche de confort dans les habitudes. En cela, il est possible de dire que la culture «prudentielle», via la vitesse négative, favorise une vision dominante de vieux ainsi que féminine de la sécurité routière, le tout aux dépens des acteurs les plus actifs, adultes et affirmés formant les premières lignes dans les forces vives de la Nation.

En déqualifiant l'action engagée au profit de la non ou de la faible action engagée, la culture «prudentielle» entretient indirectement la promiscuité routière et l'occurrence permanente du risque par le plus faible niveau général de maîtrise globale.

## LES EFFETS DE LA VITESSE CONTRAINT

**C**'est certainement dans la référence critique à la vitesse que se polarise toute la misère humaine, intellectuelle, dogmatique et/ou technique parmi un grand nombre d'usagers personnellement peu compétents et/ou peu affirmés sur route.

Sous l'égide dominante d'un code de la route véritablement sacralisé, voire même idéalisé par certains, permettant ainsi de justifier «légalement» leurs propres faiblesses et incompétences sur route, se dessine derrière tout un ensemble de vices de conduite et de pilotage, de micro-comportements non qualifiés et/ou de micro décisions inadaptées en rapport avec la vitesse contrainte. Au-delà du cas évident de l'usager inhibé et peu performant sur route, il est symptomatique de constater comment plus l'usager dispose d'une maîtrise jugée suffisante dans la pratique d'engins motorisés en subissant, contre sa volonté, la non vitesse prolongée et/ou imposée, plus il tend à produire un ensemble de micro-réactions nocives et perverses masquées derrière la partie apparemment docile et assagie de son comportement en ville, à la queue leu-leu sur route ou en présence des forces de l'ordre.

### Exemples de micro-réactions nocives liées à la vitesse contrainte :

- . Relâchement et baisse de vigilance sur les moyens et longs trajets,
- . Perte notable de concentration,
- . Temps de réaction rallongé, voire inadapté,
- . Analyse imparfaite de la situation,
- . Tendance à l'anesthésie des réflexes,
- . Tendance à l'assoupissement,
- . Tendance à penser à autre chose, à faire autre chose,
- . Perte progressive des acquis de formation et de maîtrise,
- . Force des habitudes et des routines passives,
- . Réduction de la capacité d'adaptation,
- . Perte d'initiative, de discernement,
- . Suivismes aveugle de la conduite des autres,
- . Baisse d'affirmation de soi,
- . Frustration latente, défaut de réalisation de soi,
- . Maux psychosomatiques,
- . Mal-être, énervement, passivité dominante,
- . Décharge d'agressivité sur les plus faibles,
- . Psychorigidité, intolérance vis-à-vis des autres,

- . Tendance rapide à l'énerverment, à l'irritabilité,
- . Soumission non adulte aux événements,
- . Prise de pouvoir autoritaire, justicière et/ou normative sur autrui,
- . Attitude parasite vis-à-vis des autres usagers de la route par l'imposition de sa propre incompetence et/ou par un rythme inapproprié et/ou par le fait de limites personnelles,
- . Etc.

Parallèlement aux micro-réactions de surface, la vitesse contrainte associée à d'autres problèmes familiaux ou professionnels contribue à accentuer des déformations comportementales, psychiques et psychosomatiques chroniques altérant ainsi directement et constamment la qualité de la pratique routière.

#### Autres conséquences défavorables de la vitesse contrainte :

- . Omniprésence de couples à risque ;
- . Gisement entropique et chaîne de réactions (baisse de vitalité, perte de motivation, baisse de productivité, dysfonctionnements...) ;
- . Multiples incidences psychopathologiques ;
- . Désynchronisme, déstructuration du fonctionnement vital au quotidien ;
- . Cercle non vertueux de développement humain (non affirmation de soi, baisse de maturité, tendances habituelles...) ;
- . Insatisfaction chronique des besoins dominants (frustration, compensation, surcompensation...) ;
- . Réponses inadéquates en situations non connues (schémas traditionnels de pensée, modélisation non créative des comportements, besoin d'identification/appartenance/rejet d'autrui...) ;
- . Demande d'égalitarisme doctrinaire pour tous en rejetant toute idée de différence de traitement sur le sujet routier ou professionnel ;
- . Tendances à critiquer, à participer à des actions de revendication collective ;
- . Résistance à ce qui dérange l'ordre établi ou les habitudes personnelles ;
- . Comportement général à tendance négative et dépréciative.

## L'ESPRIT DU CIRCUIT

**P**ar définition, le circuit est un parcours fermé en boucle, à vocation sportive et de loisirs amateur, dont la principale fonction est de permettre la mise en œuvre de qualités d'endurance, de technicité et de performance au sein du couple engin/pilote.

L'usage du circuit (hors période d'apprentissage et de découverte) reste fortement attaché à une démonstration de pilotage de haute précision, obligeant à disposer d'un niveau technique relativement solide en matière de domination des trajectoires, d'attaque des virages comme dans l'art du freinage. Ici l'esprit de compétition, de dépassement de soi et de défi prime sur tout, sachant que le principal enjeu du circuit se concentre, en priorité, sur la référence machiste du chrono associée à la place obtenue par rapport à la concurrence et/ou par rapport à sa position précédente. Sur circuit, la condition physique et le mental sont déterminants pour encaisser les efforts, les sensations fortes et pour se surpasser en permanence. Le besoin de s'imposer, de démontrer son talent et/ou de conserver sa place, font que l'enjeu de la vitesse relève ici d'un niveau d'approche considéré comme professionnel.

Ce niveau n'est pas facilement et immédiatement accessible à l'utilisateur lambda sachant qu'il repose, outre la technicité du pilotage, sur une stratégie d'attaque et une tactique de manœuvre articulées sur une répétition précise et constante des mêmes automatismes et des mêmes routines de synchronisation, dans un cadre relativement étroit d'initiative, le tout assorti de règles précises de roulage, en vue de gagner des secondes ou des dixièmes de secondes. C'est la raison pour laquelle certains considèrent la pratique à haute dose du circuit comme la parabole moderne des jeux du cirque avec ses règles contraignantes, la dure réalité de la sélection naturelle, ses gagnants et ses perdants. Celui qui croit que le circuit est un endroit cool pour se faire plaisir au guidon de sa moto ou au volant de son bolide se trompe totalement. Après quelques tours sages et raisonnés, la tendance naturelle par

la stimulation des autres pilotes est alors de se lâcher, de rouler de plus en plus vite et/ou d'oser attaquer en prenant alors le risque de chuter ou d'effectuer des manœuvres audacieuses.

Sur circuit, le retour perceptif de la vitesse s'exprime davantage en terme d'indicateurs objectifs de résultat couplés à des montées fulgurantes d'adrénaline, de stress, de calcul et d'anticipation de trajectoire, de volonté à repousser ses limites, de courage à prendre consciemment des risques, de souffrance à supporter des efforts constants et difficiles, de sang-froid à décider constamment dans l'instant, de tension nerveuse et de relâchement de tension nerveuse, mais aussi d'orgueil et de rapport de force constant avec autrui à montrer ce que l'on sait faire mieux ou aussi bien que lui. La pratique sur circuit n'est donc ni simple, ni candide, ni gratuite au propre comme au figuré. Elle suppose un véritable budget couvrant la licence, l'assurance, le paiement de droits de participation, la préparation de l'engin, l'achat d'un équipement complet comme de consommables (pneumatiques, plaquettes de freins, pièces mécaniques de rechange...). Pour l'amateur, elle n'est pas non plus la panacée en matière de vitesse, malgré les apparences, sachant qu'au final les nombreux enchaînements de virages et la longueur limitée des lignes droites permettent rarement de pousser au maximum l'engin (ou sur très peu de temps) et/ou d'atteindre l'optimal de la vitesse technologique en toute sérénité. En résumé, si le circuit permet de se défouler beaucoup plus librement que sur route ouverte ou autoroute, il génère des contraintes constantes avant de devenir un pilote *stricto sensu*, un amateur éclairé ou un professionnel.

**Dans le cadre d'un rapport socio-médico-économique, dit de coût global au km, le circuit entraîne une occurrence de risque bien plus forte et significative que n'importe qu'elle pratique sur route ouverte maîtrisée en termes de :**

- . Probabilité de chute ;
- . Probabilité de casse ;
- . Probabilité de blessures corporelles, mêmes légères ;
- . Budget matériel, essence, pneumatique et consommables conséquent.

En dehors d'un nombre réduit d'accidents mortels *in situ*, le plus gros avantage du circuit est dans l'émotion permanente qu'il suscite et/ou le dépassement de soi qui justifient, pour certains, tous les sacrifices consentis.

**En cela, le circuit est intéressant dans 3 séquences distinctes :**

- . L'apprentissage initial de la grande vitesse et du pilotage sportif ;
- . Les séances ponctuelles de fun et de plaisir en groupe et/ou de challenge personnel ;
- . La compétition et/ou les spéciales.

La pratique de la vitesse sur circuit, comme sur piste, n'a pas pour vocation de permettre un vaste défoulement individuel et collectif le week-end, en compensation des frustrations enregistrées durant la semaine. Il ne s'agit pas non plus d'une pratique exutoire destinée à parquer les usagers les plus actifs dans des lieux clos et sans nuisance pour la collectivité, afin de leur permettre de donner libre cours à leurs fantasmes et pulsions de vitesse. L'enceinte fermée du circuit, comme de la piste, doit rester principalement un lieu spécifique d'apprentissage, de perfectionnement, d'essai et de compétition pour les volontaires, mais non une fin en soi en matière de canalisation sociétale de la vitesse. En cela, il est tout à fait naturel et nécessaire de multiplier le nombre de circuits accessibles, notamment à proximité des grandes agglomérations et des zones urbaines denses, afin de permettre aux usagers urbains de réaliser régulièrement leurs passions à proximité de chez eux. Le réseau routier national est toutefois assez grand et large de diversité pour permettre à l'ensemble des usagers de la route et des motards en particulier, d'assouvir naturellement leur passion sous condition de maîtrise, de discernement et de savoir-vivre routier.

## LA DÉMONSTRATION SUR PISTE

**L**a piste (hors pratiques off-road) est un espace sans circulation, une partie de circuit, un espace routier spécialement aménagé permettant d'effectuer des épreuves, du stunt, des acrobaties, des runs ou encore un espace dédié préférentiellement à un apprentissage, à des essais, à des examens, à des pointes de vitesse sur anneau ou ligne droite.

La piste est souvent privative de vitesse maximale et oblige, un peu comme le circuit, à de violents efforts ciblés de concentration et de synchronisation suivis de phases de relâchement et de pause. C'est le lieu d'apprentissage technique, d'expérimentation et de mise au point par excellence, favorisant l'acquisition, la répétition comme la démonstration d'un savoir-faire individuel technique et/ou ciblé. Toutes les émotions sont possibles sur piste, mais de manière plus segmentée, discontinue et ponctuelle que sur circuit ou sur route ouverte. En général, hors acrobaties et off-road (enduro, cross, trial, supermotard...), le comportement sur piste est une sorte de préparation, de brouillon, d'avant-scène de ce qui peut se passer ensuite sur piste ou sur route ouverte.

L'avantage de la piste est qu'elle permet de s'initier en relative sécurité et de manière pédagogique aux règles ciblées du pilotage, de la conduite et de la manœuvre, comme à l'usage des principaux types de vitesse. Par excellence, la piste permet à l'usager d'affûter sa technicité, d'éduquer son comportement et de laisser, de temps en temps, libre cours à ses pulsions les plus fortes.

## LA NOTION DE ROUTE OUVERTE

**R**oute ouverte veut dire terrain de pratique qualifié. En premier lieu, la notion de route ouverte s'applique au réseau routier national et suppose 5 conditions nécessaires :

1. **Infrastructure et environnement routier relativement bien sécurisé associé à un revêtement et grip de qualité, avec marquage et signalisation ainsi que bénéficiant d'un entretien régulier ;**
2. **Circulation et trafic fluide sans présence de dangers objectifs et/ou particuliers ;**
3. **Conditions météo et climatique satisfaisantes ;**
4. **Route départementale et nationale suffisamment large pour le croisement en toute sécurité de deux véhicules automobiles lambda ;**
5. **Quatre voies et autoroutes dégagées avec intersections protégées ou correctement signalisées.**

**La route ouverte ne concerne ni :**

- . **Les agglomérations et le centre-ville ;**
- . **La proximité immédiate des villes dès la présence d'une signalisation de ralentissement ;**
- . **Les circuits et pistes dédiés ;**
- . **Le réseau routier mal entretenu, interdit ou dangereux ;**
- . **Le réseau routier à fort trafic, provisoirement saturé ou bouchonné.**

En second lieu, la notion de route ouverte définit une séquence d'existence spécifique durant laquelle s'exprime le rapport au passage à l'acte concret, à la prise de décision opérationnelle comme à la manifestation d'une motivation à s'exposer ainsi, en regard des facteurs-clés animant la maîtrise nécessaire pour y accéder légitimement. La route ouverte est sans aucun doute l'un des derniers grands espaces publics de liberté et d'accomplissement des besoins d'action via un engin motorisé à 2, 4 ou plusieurs roues, au-delà de l'aspect transport et déplacement. De ce fait, la route ouverte libère, exalte et entretient la culture du risque, l'affirmation de soi, le plaisir, le challenge personnel, la compétence et la maîtrise globale dans l'action réfléchie assistée par la technologie des engins motorisés, dans un cadre démocratique accessible au plus grand nombre. La route ouverte n'est aucunement considérée comme un terrain de jeu ou un défouloir. Il y a pour cela des lieux protégés (piste, circuit fermé).

**Elle consacre, au contraire, un espace d'action et d'expression portant sur un ensemble de besoins humains essentiels à l'affirmation de soi et prenant appui sur différentes motivations propres à l'usager de la route :**

- . **Déplacements pour les loisirs du week-end ou les vacances ;**
- . **Trajets professionnels, transports nécessaires d'un point à un autre pour se ravitailler, gagner du temps, prendre ou déposer quelqu'un ;**
- . **Sortir pour le plaisir d'exister par soi-même ou en groupe, découvrir des sites, régions...**

La grande différence entre route et route ouverte, c'est que la route consacre un espace semi-fermé additionnant un ensemble objectif de contraintes et d'obligations (vitesse limitée, signalisation impérative à respecter, infrastructure guidant la pratique de l'utilisateur, densité de circulation, axe obligatoire...), alors que la route ouverte est par principe dénuée momentanément de ces contraintes. Il y a donc une énorme différence de praticabilité entre route lambda et route ouverte. Sur route ouverte, c'est un tout un faisceau d'attentes existentielles qui se déploie durant lequel l'instinct, la nécessité, l'imprévu, l'expérience, la compétence de l'utilisateur, son courage, sa détermination, son talent mais aussi ses faiblesses, ses carences techniques, ses fantasmes, ses pulsions, ses désirs, sa couardise, son inhibition, son agressivité, sa frustration, etc., peuvent se manifester, à un moment ou à un autre, à la surface de son comportement.

Aussi le vrai et grand plaisir de la route ouverte se résume autour du même mot : art de l'improvisation ; science de l'improvisation ; technique de l'improvisation ; état d'esprit motivé par l'imprévu. La route ouverte consacre principalement l'idée d'imprévu dans le fait d'affronter constamment un relief routier changeant et un environnement différent, sans véritable répétition en boucle des mêmes gestes ou des mêmes schèmes mentaux. La route ouverte représente tout le contraire des comportements stéréotypés ou de routine en privilégiant, au contraire, l'expression possible d'un certain naturel ainsi qu'une adaptabilité de tous les instants. Pour l'utilisateur actif, la route ouverte consacre un véritable espace/temps de vie durant lequel la motivation, le plaisir, le sentiment d'exister et d'être soi-même procurent autant de sensations et de satisfactions que l'affirmation concrète de ses propres capacités à prouver sa lucidité, sa volonté et sa force mentale dans les configurations nouvelles et imprévues mais aussi son autodiscipline à solutionner tout seul et en temps réel les multiples problématiques routières par des séries de micro décisions bien personnelles et anonymes.

En fait, la route ouverte est directement branchée sur l'intimité de l'utilisateur, le fond de sa personnalité, lui donnant ainsi la possibilité de s'exprimer tout seul par lui-même et pour lui-même.

## ROUTE OUVERTE, UNE ÉCOLE D'AFFIRMATION DE SOI

**R**oute ouverte veut dire espace d'affirmation de soi. Ecole du risque maîtrisé, de l'engagement physique, du sang-froid et de la décision par destination, la pratique sur route ouverte se révèle particulièrement bien adaptée à l'affirmation de soi au quotidien, ainsi que ponctuellement au dépassement de soi et au challenge personnel dans les limites du raisonnable, de l'optimal et jamais du maximal.

La notion de route ouverte n'a donc rien à voir avec l'esprit de concurrence, l'esprit de compétition, le défi lancé aux autres ou à soi, le terrain de jeu infantile et gratuit qui, eux, trouvent leur parfaite et concrète expression sur circuit fermé ou sur d'autres théâtres d'opération. La route ouverte n'a également rien à voir avec le spectacle de cohortes de véhicules aux vitesses et aux conduites stéréotypées, normalisées et «docilisées», formant non des chaînes humaines mais des trains de véhicules hétéroclites entraînés par un premier qui, au lieu d'être normalement une locomotive (leader), est en général le moins bon de tous par son incapacité à développer une maîtrise suffisante et affirmée dans sa pratique routière, si ce n'est en plus un comportement de pur collaborant du système.

Sur le fond, la route ouverte représente davantage un espace d'affirmation, de légitimité et de différenciation des citoyens-usagers entre eux dans le cadre d'une liberté d'action individuelle validée obligatoirement par un niveau suffisant de maîtrise globale. Ni sur le fond ni sur la forme, la route ouverte ne doit s'assimiler à un espace contraint de soumission, d'inhibition, de démaîtrise et/ou de stress, résultant de l'application à la lettre et au premier degré de règles obsolètes fondées sur une pseudo égalité entre usagers aux talents et aux compétences opérationnelles distinctes. La route ouverte est également tout le contraire de l'indifférenciation légale fondée sur une interprétation limitative et coercitive du code de la route favorisant, dans le fait routier, la dominance de la moindre ou médiocre efficacité opérationnelle que la valorisation de la compétence. Aussi la route ouverte associe l'acquis de la piste et pour certains, l'esprit du circuit, dans une pratique jugée relativement libre d'accès et ouverte à tous les rythmes, styles, vitesses, initiatives et niveaux de compétence dans le respect d'un système exigeant de valeurs, dès lors qu'il s'agit de pratiques tolérantes et intuitives.

Par essence, la route ouverte n'est donc ni fermée ni en boucle comme le circuit, ni limitée dans les applications routières comme la piste, ni sous surveillance constante comme dans un établissement pénitencier. Elle offre, au contraire, un accès gratuit, illimitée, immédiat et permanent à tout citoyen-usager que celui-ci prouve un minima de compétence et d'autorisation légale ou démontre une expertise parfaite des techniques routières. C'est d'ailleurs cet aspect «Cour des miracles», «Tour de Babel» et présence grouillante de populations interlopes qui pose objectivement problème en matière de sécurité routière et non, les aspects subséquents et secondaires tels que la vitesse maîtrisée hors norme maîtrisée, les pots non homologués performants, etc. Pourquoi n'existe-t-il pas une hiérarchie d'action sur route, comme il en existe partout ailleurs dans le monde économique, militaire, social et professionnel ?

Pourquoi cette exception apparentée à l'idéologie «communiste» considérant les individus égaux dans la pratique routière, alors qu'ils n'ont rien à voir entre eux en termes d'engins, de personnalité, de comportement, de ressources intellectuelles, mentales et physiques ? Pourquoi considérer, dès lors que l'on dispose techniquement d'un guidon ou d'un volant identique, que tout le monde fonctionne de la même manière et qu'il faille toujours considérer les choses par le bas de la permissivité et de la plus faible tolérance dans les solutions possibles ? Pourquoi le système a-t-il principalement intérêt à nier la réalité des fondements de la route ouverte pour ne privilégier que le schéma minimaliste de la route légalisée et sous contrôle, imposant ainsi à tous le même cortège de contraintes sans considérer les différences évidentes et essentielles entre usagers ?

## LA VITESSE SUR ROUTE OUVERTE

**R**oute ouverte veut dire vitesse intuitive maîtrisée. Sur route ouverte, l'enjeu de la vitesse pure n'est pas la donnée essentielle d'autant plus qu'elle permet tout un spectre de vitesses modulables (basse, médiane, haute) selon la motivation de l'utilisateur, sa volonté et/ou en fonction de l'état du trafic, de la météo, de la qualité du revêtement routier ou de la fiabilité des infrastructures.

Sur route ouverte, la vitesse reste pleinement corrélative de la permanence de l'imprévu, du sens de l'adaptation et du contrôle des situations nouvelles ou inconnues de la part de l'utilisateur. De fait, la vitesse sur route ouverte ne procède que marginalement de la routine, de l'habitude répétitive et de la prévisibilité comme sur piste ou sur circuit, hormis dans le cas de trajets habituels. C'est la raison pour laquelle le retour perceptif de la vitesse sur route ouverte est-il d'abord et avant tout naturel, intuitif, voire instinctif, avant de se placer sous la tutelle du raisonnement normatif et de l'aiguille du compteur. Il est vrai que la vitesse intuitive sur route ouverte est directement placée sous le contrôle horizontal de l'ensemble des facteurs-clés inhérents à la maîtrise globale, ayant chacun leur poids décisif et leur moment de dominance. En fait, la perception naturelle et qualifiée de la vitesse possible sur route ouverte résulte davantage du discernement et d'une implication personnelle horizontale élargie au plus grand nombre synchrone de ressources personnelles, que sur une approche verticale basée sur des capacités hyper ciblées et hyper développées comme sur piste ou circuit.

L'implication optimale des capacités physiques, mentales et intellectuelles du sujet est d'autant plus grande et nécessaire sur route ouverte que la vitesse pratiquée oblige à anticiper constamment l'imprévu et traiter rapidement des sources d'informations en déformation continue. Cette grande flexibilité du comportement apporte à la pratique sur route ouverte un terrain d'exercice, d'affirmation et de développement des compétences, hors du commun, d'autant plus que la pratique courante est fortement qualifiée et engagée. C'est la raison pour laquelle la perception de la vitesse sur route relève d'une véritable maîtrise globale multicritères, puisée au fond de la personnalité, de l'histoire et de l'expérience du sujet. La nécessité de faire face pleinement, continuellement et correctement au renouvellement incessant des situations routières est un moteur inégalable de performance intrinsèque chez l'homme ou la femme derrière l'utilisateur, en s'obligeant à résoudre constamment des problématiques diverses, des équations routières non évidentes même pour le meilleur des pilotes sur circuit ou sur piste.

La vitesse sur route ouverte ne s'inscrit pas uniquement dans l'amélioration et la standardisation hyper fine des trajectoires, des freinages et des accélérations comme sur circuit ou dans la démonstration de techniques expertes comme sur piste, mais dans la sublimation des capacités de l'utilisateur à vivre



pleinement l'instant avec plaisir, sérénité et esprit de responsabilité. Il est même possible de dire que la gestion constante de l'imprévu devient l'antithèse même de la routine haute performance nécessaire sur circuit, même si l'enjeu de la vitesse sur route ouverte reste d'un niveau relativement amateur dans la technicité du pilotage ou de la conduite, mais d'un niveau relativement professionnel dans la maturité nécessaire à la prise de décision, à l'affirmation de soi face à l'inconnu et à la nature de l'engagement physique et mental dans le contrôle du risque. Il est vrai que sans possibilité de vitesse choisie et sans imprévu, la route ouverte deviendrait vite insipide, même pour de simples déplacements domestiques. Elle deviendrait alors une route simplement utilitaire, un tracé pour chariot de manutention vidé de motivation, de passion et de compétence à vivre l'appel naturel de la route.

**En réalité, le grand inconvénient de la privation de vitesse sur route ouverte est de favoriser l'aseptisation de la pratique routière par une trop grande normalisation et/ou stéréotype de pratique conduisant inévitablement à terme :**

- . A la perte de maîtrise globale à l'échelle de chaque usager ;
- . A une accidentalité connexe à la vitesse ;
- . A une perte d'entretien de la culture du risque préjudiciable à tous les échelons du collectif ;
- . A des répercussions défavorables aussi bien sur les plans du psychologique, du social, du sociologique, du politique et de l'économique.

Aussi demain, aujourd'hui comme hier, le principal ennemi de la vitesse sur route ouverte, c'est la bêtise humaine y compris celle en provenance des institutions de l'Etat, ainsi que la non compétence volontaire en provenance de soi et d'autrui. Dès lors, vouloir profiler un schéma sécuritaire sur route principalement assagie, normé et utilitaire, sans tenir compte de la réalité des besoins humains, de l'évolution technologique, des différences évidentes dans la condition humaine et citoyenne moderne, reste la démonstration flagrante de l'aveuglement de certaines instances à n'avoir rien appris des leçons de l'histoire et à fonctionner, comme sur circuit, dans le cadre d'une boucle répétitive et ininterrompue des mêmes erreurs et raisonnements inadaptés pour, au final, de relatifs petits gains humains, politiques et économiques.

A l'inverse, la route ouverte intelligente et maîtrisée «ouvre», au propre comme au figuré, sur des espaces d'action et de comportement largement plus évolués apportant, au final, de bien plus gros gains humains, politiques et économiques pour la société.

## **UNE TECHNOLOGIE «INVASIVE» ET COERCITIVE**

**L**a technologie «invasive» du radar interagit directement dans la vie des usagers en accordant plus d'égard et d'importance à l'information produite par la technologie, qu'à la considération naturelle et respectueuse due au citoyen-usager.

L'aspect «invasif» de la technologie devient coercitif dans le cas du radar statique ou mobile, dès lors qu'il s'applique à modifier le comportement de l'utilisateur contre son gré, au-delà de la seule surveillance et/ou d'informations données, en servant à cautionner une stratégie de sanction et de rançonnement du citoyen-usager, lequel est obligé de subir sans n'avoir rien demandé de tel pour sa sécurité. La radarisation est également considérée comme coercitive, dès lors qu'elle s'oppose directement à la liberté d'agir du citoyen dans la négation de sa différenciation, de la légitimité de son discernement et de sa compétence sur route, sous prétexte de faire respecter une règle indifférenciée et égalitaire pour tous. En fait, la radarisation coercitive, statique ou mobile, entretient plusieurs paradoxes dans le contrôle politique et sécuritaire des masses populaires en devenant à la fois, le «juge de paix» technologique de la route et le procureur d'Etat «techno-rigide».

Tous les paradoxes de la radarisation coercitive prennent racines dans la référence aux lois en vigueur, par conséquent dans l'expression des limites sociétales, morales et culturelles du moment. Sur le fond, l'utilisation massive de la radarisation coercitive traduit plus un retard sociétal, voire un retour en arrière, qu'une évolution sensible dans la contribution sociétale positive ou la qualification endogène du comportement des usagers. Cette technologie «invasive» crée à l'instant  $t$  dans l'espace  $e$  une situation totalement virtuelle, justifiée uniquement par des préceptes d'hypothèses dans les conséquences de

l'action (possibilité de risque, probabilité de danger) et considérant uniquement la réalité de la cause (vitesse pratiquée) sur la foi d'une technologie parfaitement aveugle des sources mêmes de la cause.

Il n'y a ici aucune relation concrète, matérialisée et réelle entre la cause et la conséquence. La seule virtualité de la conséquence justifie la sanction de la cause, qui n'est elle-même pas considérée dans sa légitimité ! Car encore faudrait-il prouver, dans les règles de l'art, que la vitesse pratiquée par l'utilisateur lambda est vraiment et objectivement dangereuse au moment  $t$  et dans l'espace  $e$ , compte tenu de son propre niveau de maîtrise globale, de l'optimalité de son (*rme*) et de son discernement, à moins de le prendre carrément pour un irresponsable ou un inconscient, ce qui constitue par ailleurs un outrage à citoyen. Aussi lorsque le personnel politique et institutionnel, les représentants des forces de l'ordre et la justice en viennent à cautionner ce type de démonstration dilatoire par le sophisme d'un raisonnement solennel, alors il est prouvé combien le système domine brutalement le citoyen et comment la condition sociale du moment et la mentalité des gens au pouvoir ne sont pas vraiment évoluées.

Faire fi par le seul usage de la machine des notions et des valeurs d'équité, de différenciation, de droit, de liberté, d'impartialité et d'objectivité met à mal la crédibilité même des hommes, des instances du pouvoir et de la prétendue justice des hommes. En arriver ainsi à valider officiellement et formellement une conséquence hypothétique, donc non matérialisée, à partir de l'inexistence d'une intention coupable à agir contre les intérêts précis d'autrui et/ou du bien collectif, ressort d'une véritable aberration d'usage de la démocratie.

## LE 1<sup>ER</sup> PARADOXE

**L**e plus grand paradoxe de la situation est franchi, lorsque l'utilisateur est considéré comme normal tant qu'il n'est pas flashé et immédiatement hors-la-loi et délinquant de la route par la seule présence du radar.

A ce moment-là, même en présence d'aucune circonstance et/ou de fait objectif de nature à créer immédiatement et/ou à justifier concrètement un danger, l'utilisateur devient hors-la-loi par la seule référence à la vitesse pratiquée. De ce premier paradoxe, il apparaît clairement que l'usage de la radarisation coercitive casse par sa présence dissuasive et répressive la spontanéité, la légitimité et la dynamique de l'action dans la pratique routière. Ainsi, la veille, sans présence de radar, l'utilisateur est, dans les mêmes conditions, considéré comme un utilisateur normal et un citoyen respectable, alors que le jour où il se fait flasher, il devient un utilisateur déviant et un citoyen marginalisé.

D'une même cause et/ou d'un même comportement avec le même engin se déterminent des conséquences différentes, alors même que la vitesse initiale et les conditions globales de pratique routière sont les mêmes, avant ou pendant la radarisation.

## LE 2<sup>ND</sup> PARADOXE

**L**a «diabolisation» du fait (ex. : vitesse excessive) repose sur le verdict froid, unilatéral et non discutable de la machine, sans se soucier aucunement de la légitimité et de la qualité de la pratique routière menée avant, pendant et après par l'utilisateur.

La logique officielle, fortement contestable, est de considérer que la pratique de la vitesse hors norme est un délit consacré, de nature à se matérialiser forcément dans l'accidentalité ou sous forme de menace précise si on ne la stoppe pas, sans pour cela justifier d'aucune preuve concrète et circonstanciée. Le fameux bénéfice du doute, pas plus que l'intention coupable ou encore la preuve incontestable du fait criminel ou délinquant n'existent, seulement de manière virtuelle dans la seule logique que la prise de vue et l'information électronique stipulant la vitesse suffisent à déterminer le délit.

Un délit qui devient totalement immatériel dans le fait concret de la nuisance, de la menace et du danger réel pour ne consacrer qu'une administration judiciaire de seconde zone techno-procédurale bafouant ainsi le respect légitime dû au citoyen et toutes les valeurs traditionnelles de la justice humaine. Le seul

argument de la transgression de la règle ou de loi suffit à consacrer le délit, voire le crime, dans une logique de droit virtuel, ou tout peut être dit, interprété et contredit sans aucune assise concrète. Ainsi, le système habituel d'équité dans la défense du citoyen par le relais normal de la justice n'existe plus face au caractère irrévocable de l'affichage numérique et de la photo numérique.

Ce second paradoxe traduit une forme de retour à la dictature morale, notamment lorsqu'il est invoqué judiciairement la notion de «mise en danger de la vie d'autrui», qui d'une réalité manifeste dans la conséquence peut aller de 0 à 100, selon le traitement intellectuel et judiciaire fait du sens de la cause par le procureur ou son substitut.

## LE 3<sup>E</sup> PARADOXE

**I**l est également évident que la technologie «invasive» et coercitive des radars, et pour le fait liberticide, s'oppose directement à la liberté de pratique des engins motorisés sur route en imposant délibérément une épée de Damoclès permanente ou aléatoire sur la tête des citoyens-usagers.

Petit frère de Big Brother, dit également Little Brother, l'extension de la radarisation routière fait faire un bon en arrière dans la condition du citoyen-usager en magnifiant la suprématie de la technologie aux ordres du pouvoir ainsi que l'indifférenciation de principe entre usagers. Outil sans état d'âme de contrôle, de pression et de coercition validé par les plus hautes instances de L'Etat comme par la sécurité routière traditionnelle mais aussi outil utilisé à la quasi discrétion des forces de l'ordre et des «traqueurs» les plus zélés, le troisième paradoxe est de ne donner volontairement aucune chance de défense et/ou d'évitement au contrevenant lorsqu'il s'agit de radarisation masquée.

Pris au piège de la technologie et du bon vouloir de ses utilisateurs patentés, l'usager devient alors une cible autour de laquelle s'organise la chasse à l'homme. Le citoyen-usager devient ainsi totalement asservi au bon vouloir des représentants du système, qui sont eux-mêmes largement rémunérés en amont par la contribution des actifs de la société civile qu'ils chassent ouvertement sur route, alors que ces derniers devraient normalement le protéger, lui rendre service, l'assister et non le piéger ou le sanctionner de cette manière.

## LE 4<sup>E</sup> PARADOXE

**U**tilisé officiellement pour «responsabiliser» le citoyen-usager, la radarisation coercitive tend, au contraire, à le rendre encore plus craintif, démotivé et/ou rusé dans sa pratique routière.

C'est le quatrième paradoxe de la radarisation coercitive que de lisser le comportement de l'usager vers le bas de sa condition, la révolte, le désintérêt et/ou la soumission, au lieu de le rendre plus motivé, adulte et affirmé. Ainsi au premier degré de l'action trop engagée, de la vitesse dépassée et/ou du manquement ponctuel aux obligations du code de la route, l'intelligence «bête et automatique» de la machine, associée ou non à la psychorigidité de certains traqueurs, s'oppose avec force d'autorité et de pouvoir au discernement et à l'intelligence routière des meilleurs usagers.

En fait, tout fonctionne dans un simplisme consternant comme si le système déléguait l'ordre et la sécurité au «pouvoir et à l'autorité» de la technologie, au mépris du respect essentiel dû à l'intelligence, à la dignité et à la conscience du citoyen-usager.

## LE 5<sup>E</sup> PARADOXE

**S**achant qu'il ne peut y avoir d'investissement dans de tels équipements sans ressources financières, le cinquième paradoxe est de financer l'extension de la radarisation coercitive appliquée directement contre le citoyen-usager par une sorte d'économie d'Etat réalisée aux dépens de ce même citoyen.

Le citoyen finance l'outil qui le sanctionne en tant qu'utilisateur, au profit principal d'un système qui le rançonne, le culpabilise et le soumet à son autorité. Un schéma quasi ubuesque vu du ciel par un extraterrestre ! Le citoyen-utilisateur est ainsi pris entre trois feux croisés : une surveillance étroite dans sa pratique routière, l'obligation d'une soumission docile à l'ordre et à la règle et le risque d'une sanction pécuniaire et/ou judiciaire pour toute action déviante. Où est la société évoluée, la démocratie appliquée et la citoyenneté affirmée dans un tel système placé sous contrôle direct de la sécurité routière traditionnelle ?

Qu'il s'agirait d'un vaste pénitencier routier et populaire à ciel ouvert que cela ne surprendrait pas, d'autant plus que dans ce système perfide l'amende sert à payer la répression et l'usage du bâton sert à financer d'autres bâtons !

## LE 6<sup>E</sup> PARADOXE

**A** trop vouloir prouver l'avantage décisif du progrès de la technologie sur le terrain de la pression sécuritaire, le système et ses représentants prouvent, au contraire, le caractère rétrograde et inadapté d'une telle méthode exercée dans la surveillance collective comme dans le contrôle directif des comportements routiers.

C'est le sixième paradoxe de la radarisation coercitive à démontrer ainsi le retard de mentalité chez les dirigeants politiques et les responsables en charge de la sécurité routière traditionnelle, en privilégiant clairement un rapport déséquilibré en faveur du système. Ce paradoxe met en évidence l'incohérence fondamentale du discours médiatique et politique tenu en scindant clairement le rôle du citoyen et celui de l'utilisateur, alors que dans la pratique routière les deux sont indissociables.

D'un côté, le citoyen est choyé et traité dans le sens du poil en tant qu'opinion publique, contribuable, actif, administré, consommateur et électeur et de l'autre est carrément culpabilisé, moralisé et malmené comme utilisateur, en étant considéré comme un pré-adolescent de 14 ans incapable d'autodiscipline et de discernement par lui-même ou pire encore, comme un délinquant potentiel, dès qu'il prend son véhicule. Il est ainsi possible de dire que plus la radarisation coercitive est omniprésente et importante sous l'angle technologique, plus l'Etat domine le citoyen et plus la condition sociétale tend à régresser en dévaluant sur la forme, comme sur le fond, le rôle du citoyen-utilisateur.

## DES QUESTIONS À SE POSER

**L**a radarisation coercitive n'est pas un phénomène isolé et indépendant de la stratégie de gouvernance des masses.

C'est au contraire une démonstration effective de cette stratégie exercée au cœur même du quotidien des citoyens, au sein même de leur rare sanctuaire de liberté : la pratique autonome d'un engin motorisé. Tout ce qui justifie, sous l'égide de la sécurité routière traditionnelle, la mise en place d'une radarisation coercitive relève d'une vision sociétale relativement étroite, arriérée et/ou d'essence autoritaire. Il suffit simplement de se poser quelques questions citoyennes, au-delà des réponses politiquement correctes et/ou démagogiques utilisées pour justifier de leur utilité à sauver des vies en réduisant la vitesse, pour s'apercevoir que le développement de la radarisation coercitive ouvre sur d'autres types d'interrogations peu flatteuses.

### Exemples de questions à se poser :

- . Quelles sont les véritables motivations politiques non dites poussant à valider la pose de radars automatiques à vocation «invasive» et liberticide ?
- . Ne s'agit-il pas d'une nouvelle forme de normalisation technologique des comportements destinée à déporter la responsabilité du fait sur le citoyen lui-même dans le cadre d'une orchestration perfide du système ?

- . Ne s'agit-il pas de remplacer l'esprit de responsabilité issue d'une demande accrue de liberté et de droits légitimes par une soumission craintive reposant sur le devoir et la règle ?
- . Ne s'agit-il pas de maintenir un système sociétal directif et basé sur le tous pareils, tous égaux, tous indifférenciés prolongeant ainsi sur une mentalité dépassée du passé, par conséquent le maintien d'institutions influentes et anachroniques ?
- . Ne s'agit-il pas de favoriser, en surface, un modèle de condition sociétale asservissant volontairement le collectif des citoyens afin de mieux asservir, en profondeur, l'esprit et le comportement du citoyen libre et adulte ?
- . Ne s'agit-il pas de mettre un frein sociétal au caractère évolutionnaire des attentes du citoyen moderne à toujours vouloir améliorer plus sa condition humaine ?
- . En matière de technologie ne s'agit-il pas sous prétexte d'instaurer le principe de «route intelligente» d'imposer, au contraire, une route «techno-coercitive» sous prétexte d'utiliser une technologie embarquée High Tech devant servir d'aide à la décision «forcée» (régulation automatique de la vitesse, gestion de la distance de sécurité, rectification de la trajectoire...), destinée à se substituer à certaines décisions humaines ?

## POUR UNE AUTRE STRATÉGIE DE RADARISATION

Il est tout à fait possible d'envisager une autre stratégie de conduite éclairée des masses par l'absence totale de radarisation coercitive.

L'usage de la technologie n'étant plus envisagé dans une application «invasive» et coercitive, mais essentiellement dans l'assistance à la conduite et au pilotage au profit d'une véritable prévention adulte et «informative» en temps réel. Il est ainsi fortement conseillé que la radarisation soit utilisée dans le cadre de la «route intelligente», sous forme de système d'alerte visuel, sonore et/ou d'information non coercitif en direction de l'usager de la route. Le développement de la radarisation doit s'inscrire dans le cadre du Codex de la maîtrise routière avec un objectif premier de sécurisation d'aide à la qualification des comportements.

Ce positionnement dans l'usage des radars routiers s'oppose donc totalement à l'objectif dominant de sécurisation par la contrainte et la soumission des comportements. Ce type de radarisation informative peut toutefois se coupler à des opérations périodiques et ciblées de radarisation de contrôle des pratiques routières, à condition absolue d'en avertir suffisamment clairement les usagers, avec au moins 2 répétitions successives en proximité kilométrique des lieux (moins de 2 kilomètres), de façon à donner une chance supplémentaire à l'usager même étourdi de ne pas se faire prendre. Par morale sécuritaire, les représentants de l'ordre s'interdisent absolument de pratiquer la chasse à l'usager dans des endroits piégeux, non préalablement informés et non accidentogènes.

## QUEL TYPE DE RADARISATION ?

**E**n résumé, il existe une grande différence entre la radarisation fixe destinée à réduire la vitesse compte tenu du flux, du trafic, de la dangerosité objective des lieux, des conditions météo, etc., la radarisation fixe à vocation de rançonner systématiquement 24H/24H et de manière indifférenciée tout usager déviant et, la radarisation mobile dont le but est de piéger et de traquer délibérément l'usager afin de le rançonner et/ou lui rendre la route incertaine dans la liberté de sa pratique.

Le premier type de radar est parfaitement acceptable dès lors qu'il évite la possibilité d'accidents en créant une règle du jeu claire entre l'usager, la collectivité des autres usagers et l'Etat. Le second type de radar est fortement contestable dans son utilité et son financement public, dès lors qu'il maintient une pression excessive sur les citoyens-usagers en zones à non risque objectif. Le troisième type de radar mobile, dont les jumelles de type «laser» utilisées par les traqueurs, est carrément un outrage à

citoyen. C'est même une insulte à l'intelligence de la plus grande majorité des citoyens-usagers, dès lors qu'il s'agit de jouer au chat et à la souris et au plus malin, en «chassant» délibérément l'utilisateur déviant pour avoir sa peau (amende, retrait de points ou de permis, quota de verbalisation, politique du résultat...).

Même l'existence d'une véritable délinquance routière marginale ne justifie aucunement l'usage massif et constant des moyens de la radarisation coercitive à l'encontre de toute la population des usagers. Cette pratique contribue à faire de certains représentants des forces de l'ordre, de services municipaux ou publics, de véritables «snipers» de la route soumettant le citoyen-usager au gré d'une interprétation discrétionnaire de la sécurité routière. Que l'on ne vienne pas justifier la pratique de la radarisation coercitive par son retour de sensibilisation et de prise de conscience des usagers déviants à devoir ainsi mieux respecter la règle collective, car cela signifie que le représentant des forces de l'ordre ou de l'institution judiciaire n'a rien compris du tout à la condition humaine, citoyenne et sociétale évoluée en défendant, au contraire, un modèle dépassé de soumission et de docilisation des usagers.

En tout état de cause, le citoyen-usager adulte et compétent pris dans un contrôle radar justifié et dès lors qu'il est suffisamment informé à l'avance doit assumer ses actes et l'esprit de ses actes. En aucun cas, la radarisation ne doit abaisser, infantiliser et culpabiliser le citoyen-usager, dès lors qu'il ne lui est opposable qu'une question de non respect ponctuel et ciblé des règles en vigueur, quelle que soit la vitesse pratiquée. Pour rester crédible et acceptable, le coût individuel du seul non respect des normes et des règles relatives au code de la route, sans réel danger, doit rester limité et symbolique. Afin de ne pas franchir la ligne blanche de l'inacceptable pour le citoyen derrière l'utilisateur, la référence au radar coercitif ne doit nullement sanctionner abusivement, ou pour l'exemple, des années antérieures de pratique, de sacrifice, de citoyenneté constructive et d'investissements financiers et personnels sur la seule preuve numérique d'une déviance virtuelle à un moment  $t$  dans un espace  $e$ .

C'est alors donner bien plus d'importance au 1/10.000<sup>e</sup> de cas délictueux, qu'au 9.999<sup>e</sup> autres non délictueux prouvant ainsi toute la disproportion de la méthode. Si la maîtrise du verbe et du raisonnement en provenance des représentants du système, de leurs défenseurs ou d'autres collaborateurs, peut justifier et valoriser une telle logique partisane et étroite d'esprit, toute exagération et psychorigidité en ce domaine ne peut que refléter le comble de la bêtise humaine même en étant soi-même politiquement correct, en uniforme ou exécuteur patenté des procédures judiciaires.

## LES FAILLES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE TRADITIONNELLE

Il semble que dans l'observation des méthodes «grand public» utilisées par la sécurité routière traditionnelle, tout fonctionne comme en matière de chirurgie radicale pratiquée jusqu'au début du XX siècle, sans prise en considération de l'importance vitale des effets secondaires. Il apparaît que le recours doctrinaire à la notion d'égalité dans le traitement des usagers de la route comme des citoyens produise la plupart des maux et des sources de conflit dans les sociétés modernes. Sous une apparence de justice sociale et de nécessité collective, le second degré de l'égalité dogmatique semble sécréter plus de mal que de bien parmi les individus éduqués, de caractère et correctement formés. A cet égard, la pratique routière sous contrôle de la sécurité routière traditionnelle reste un modèle exemplaire d'asservissement des comportements par sa dominance autoritaire à favoriser principalement les devoirs, les lois, les règles et les obligations imposées. Son modèle relève d'un système relativement archaïque fondé sur une mentalité en retard, le tout couplé aux progrès sans âme de la technologie.

Entre la soumission à l'autorité pure et dure (échelon 1), le recours à un ordre sécuritaire indifférencié imposé par le système sous prétexte d'égalité dogmatique (échelon 2 actuel) et l'ordre intérieur (autodiscipline) ouvrant sur l'esprit de responsabilité, le discernement et la vitesse tolérante (échelon 3), il existe tout le chemin séparant l'individu infantilisé et timoré de l'individu adulte et confiant dans sa réussite. Face aux méthodes relativement fermées placées sous contrôle de la sécurité routière traditionnelle, il existe d'autres méthodes bien plus ouvertes et plus «responsabilisantes» dans un rapport allant de 1 à 10. En ce domaine, 1 correspond à la partie la plus ringarde, médiocre et obsolète des pratiques routières imposées à la collectivité et 10, la possibilité d'atteindre une pratique routière intelligente et avancée s'inspirant complètement du Codex de la maîtrise routière. Pour changer tout cela, il est d'abord nécessaire de combler rapidement les failles sociétales du système sécuritaire en sortant des chasses gardées de l'Etat et de ses institutions. A cette seule condition, il sera alors possible de découvrir d'autres espaces pour une pratique routière bien plus qualifiante, motivante et efficace pour tous.

[Cliquer sur les liens pour accéder aux textes](#)

### LES ERREURS MAGISTRALES DU DISCOURS SÉCURITAIRE

[Lorsque le discours sécuritaire masque un déficit d'action](#)

[Lorsque l'ordre sécuritaire altère la démocratie](#)

[Quel rapport entre démocratie, discours sur la méthode sécuritaire et mentalité des gens ?](#)

[Le risque, un faux ennemi n°1](#)

[Quel type de réponse sécuritaire sur route ?](#)

[Les choses n'ont d'importance que si on leur en accorde !](#)

[Inverser l'ordre dans l'ordre sécuritaire](#)

[La sécurité n'est pas une fin en soi](#)

### COMBATTRE L'ÉGALITARISME DOCTRINAIRE

[Le recours nécessaire à la conditionnalité de l'égalité](#)

[Une approche horizontale des droits et des devoirs](#)

[Justice, injustice, entropie ?](#)

[L'égalité nécessaire et l'inégalité acceptée](#)

[Pour une égalité juste et éthique](#)

[Un rapport plus «humanicide» qu'humaniste](#)

[Où est donc le véritable esprit d'égalité ?](#)

[L'ambiguïté de la demande d'égalité collective](#)

[Un piège collectif parfait](#)

[Un chant des sirènes relativement perfide](#)

[Questions troublantes sur l'égalitarisme doctrinaire](#)

Inégalité positive, égalité «neutrale», égalité négative  
Miser sur l'égalité équitable

## OUVRIRE LE DÉBAT SÉCURITAIRE

Utiliser intelligemment l'épiphénomène de la pratique routière

Lutter contre la tutelle autoritaire de l'Etat

Faire évoluer le débat sécuritaire

Pour que s'ouvre un véritable débat sécuritaire

Se méfier du discours sécuritaire

3 fronts dans le débat sécuritaire

3 options pour atteindre l'objectif recherché

Le recours à l'option coercitive

Le recours à l'option motivée

Le recours à l'option personnalisée

Les 5 échelles du débat sécuritaire

L'échelle 1 du débat sécuritaire

L'échelle 2 du débat sécuritaire

L'échelle 3 du débat sécuritaire

L'échelle 4 du débat sécuritaire

L'échelle 5 du débat sécuritaire

Le programme d'action avancé (PAA)

Les 4 phases du débat sécuritaire

## LES ÉCHELONS DE L'ÉVOLUTION SÉCURITAIRE

Gravir les échelons de l'ordre sécuritaire

L'échelon 1 de l'autorité pure et dure

L'échelon 2 de l'ordre extérieur imposé

L'échelon 3 de l'ordre intérieur positif

Réduire les freins et augmenter les capacités

## SORTIR DES CHASSES GARDÉES

CMR : Oui pour un Centre de Maîtrise Routière

Une banque de projets avancés

Liberté d'action, bénévolat, esprit top professionnel

Une organisation pleinement démocratique

Inspiration pour une vraie démocratie



## LORSQUE LE DISCOURS SÉCURITAIRE MASQUE UN DÉFICIT D'ACTION

**L**orsque l'organisation en place (Etat, gouvernement, institution, média, association, entreprise...) tient un discours sécuritaire récurrent, cela signifie qu'elle n'a pas su trouver ou proposer en amont de solutions vraiment efficaces, pertinentes et/ou consensuelles face à la problématique posée.

Il s'agit alors pour elle d'imposer un nouveau référentiel d'attitude et de comportement relativement fermé et/ou sous contrôle, destiné à maintenir ou imposer par l'autorité et la contrainte unilatérale, le retour à un ordre apparent. En fait, la sécurité routière traditionnelle est fondamentalement d'essence du système avec sa propre vision du collectif, ses méthodes et une mentalité en retard de citoyenneté moderne. Elle est dirigée, conseillée, animée puis relayée sur le terrain routier par une «équipe» apparaissant plus traditionnelle, conservatrice et conformiste qu'ouverte, tolérante et «évolutionnaire». Face à la complexité de la situation routière, cette équipe informelle disciplinée et aux ordres essaie d'agir tant bien que mal pour le bien collectif en parant au plus pressé par des méthodes radicales de chirurgie de guerre, comme en imposant des valeurs, des pratiques, des pressions et des références qui ne collent plus vraiment aux attendus des sociétés évoluées (autonomie, rapidité, exigence, compétence, management des situations, gestion des imprévus...).

Le traitement de surface de la problématique posée s'effectue alors aux dépens d'un traitement en profondeur faisant qu'il est à craindre le retour, à terme, des mêmes causes induisant les mêmes effets. S'il est clair, dans nos sociétés modernes, que le discours associé à la technologie remplace de plus en plus l'action sous l'effet d'un défaut de culture du risque, alors il ne faut pas s'étonner que la réponse la plus couramment utilisée soit celle du réflexe sécuritaire face à l'imprévu, l'inconnu, le danger, le risque et/ou l'engagement dans le passage à l'acte. De la même manière, lorsque l'obsession de la sécurité se transforme en discours sécuritaire permanent alors tend à se développer un symptôme collectif de déficience d'affirmation de soi, de manque de volontarisme dans la prise de risque, de baisse de motivation à entreprendre et de défaut de vision globale face aux multiples aspects de la réalité.

Soit tout le contraire d'une saine collectivité animée d'individus matures, courageux, audacieux, aboutis et entreprenants. Tant que l'action réelle est remplacée par l'action virtuelle, tant que l'idée remplace l'engagement réel et concret, le discours s'anime automatiquement de certitudes et de sophismes de nature à «tangenter» la réalité des faits et du vécu par l'idée de réalité. La distorsion qui en résulte produit une pseudo-conscience de cette réalité, voire un imaginaire, exagérant l'emprise et la nécessité des mesures sécuritaires à prendre dans le quotidien de chacun. Le discours sécuritaire devient alors une arme de masse, via les techniques de communication politique, utilisé pour contrôler le collectif et les individualités en freinant ici l'engagement dans le passage à l'acte (sécurité routière, activités à risque...) et là, en le recommandant (création d'entreprise, consommation...) au gré des intérêts du système.

Le discours sécuritaire permanent consacre ainsi la pression coercitive du système sous l'angle de son maillage législatif et de ses actions de police, aux dépens de l'affirmation du citoyen lambda dans certaines de ses légitimes attentes. De ce fait, plus le discours sécuritaire est présent, plus il favorise le recours à des techniques de rhétorique, d'influence et de communication politique. Plus il tend à freiner l'initiative individuelle et à réduire le champ des possibles en favorisant, parallèlement, le principe de l'action virtuelle. Par action virtuelle, il faut entendre la référence idéalisée et/ou imaginaire par raisonnement intellectuel, rêve, fantasme ou projection théorique, à toute forme de résultat ou d'aboutissement prédéterminée sans aucun engagement personnel complet, volontariste, fatiguant et/ou à risque pour soi-même, dans le cadre d'un lien causal jugé certain ou probable.

De la même manière, si l'action virtuelle tend à aplanir le relief de la réalité globale pour ne percevoir que certains aspects jugés favorables ou défavorables, c'est toujours le discours qui donne un pseudo relief à l'action face à une réalité hypothétique, sous-dimensionnée ou surdimensionnée. Toutefois, le discours associé à l'action virtuelle ne reste qu'une manifestation verbale, orale ou écrite représentative d'une idéologie, d'une croyance, d'une expérience personnelle ou d'un état des mentalités à un moment donné, s'opposant à l'action réelle et/ou vécue par soi-même par le jeu de substitution de la parole à l'acte.

En magnifiant le verbe, le discours devient ainsi l'arme préférée des peu actifs, des soumis, des passifs et naturellement des agents et des manipulateurs du système satisfaits d'une telle représentation artificielle de l'action. Ainsi justifier intellectuellement et psychologiquement la non vraie action audacieuse, courageuse et/ou ambitieuse, seulement par l'énergie du discours et la technicité de la communication revient pour son auteur à remplacer toute forme d'engagement physique, de décision et de responsabilité personnelle par la valorisation artificielle du signifiant des mots. Dans le schéma type du discours, le signifiant culturel et affectif préenregistré ou conditionné des mots remplace le ressenti multisensoriel, l'émotion brute et la conscience affinée de l'action menée. En cela, le discours procède d'un vernis culturel, cognitif et émotionnel dont l'intensité ne s'inscrit dans le conscient que durant sa période d'influence et s'élimine ensuite après digestion.

C'est le même principe qu'en bourse des valeurs lorsqu'à l'envolée haussière immodérée des cours succède la dépression, la chute des espérances et le désappointement collectif face au constat d'une réalité pure et dure. Ce qui est valable pour le discours lambda l'est également pour le discours sécuritaire, notamment en matière de pratique routière. La référence illusoire aux mots et à leurs signifiants se transforme presque toujours en échec individuel par l'incapacité concrète à ne plus savoir agir de manière compétente, avertie et opérationnelle, tout simplement par défaut d'expérience utile. Alors que les mots pris isolément agissent déjà peu sur la compréhension et la mémorisation des événements, le discours sécuritaire (messages publicitaires et d'informations, formations, reportages, interviews, témoignages...) détourne en plus la volonté et la motivation du citoyen lambda à s'impliquer concrètement dans tel type d'action ou de pratique, en réduisant d'autant la conscience réelle des individus.

Sous l'angle du libre arbitre, c'est un véritable cercle non vertueux qu'entretient le discours sécuritaire.

Il est évident à l'échelle individuelle, collective et sociétale, que ce penchant généralisé à la substitution intellectuelle et imaginaire en faveur du discours contre la réalité effective de l'action engagée fait perdre peu à peu le courage d'entreprendre, ainsi que la motivation à prendre des risques et à oser. Ce même penchant justifie également les boucles de rationalité à la logique apparente et sophistiquée, ainsi que les actions «petits bras» confortant la primauté des habitudes et la docilisation face aux institutions du système. En cela, le discours sécuritaire actuel appliqué à la pratique routière est un véritable cas d'école pour les prochaines générations !

## LORSQUE L'ORDRE SÉCURITAIRE ALTÈRE LA DÉMOCRATIE

**A**u premier degré sociétal, le recours à la notion d'ordre traduit l'exercice d'une dominance exécutive et législative sous contrôle des instances dirigeantes et/ou des institutions, de manière à orienter et formater de manière similaire les comportements individuels en fonction d'une stratégie de conduite des masses.

Le rapport initial à l'ordre ne concerne donc pas uniquement la manière de rendre propre ou cohérente une action au sein du collectif, mais reflète avant tout l'exercice d'une autorité associée à des pouvoirs de sanction.

**En matière de sécurité routière traditionnelle, le rapport autoritaire à l'ordre recoupe principalement :**

- . Une réduction forcée de l'accidentalité routière par la contrainte normative, l'orientation comportementale des usagers, l'imprégnation de la peur du gendarme et la systématisation des sanctions ;
- . Une parfaite indifférenciation administrative, policière et judiciaire du cas de chacun ;
- . Un discours institutionnel fortement répressif et volontairement axé sur un diktat sécuritaire conçu autour de messages émotionnels, moralisants et infantilisants ;
- . L'obligation pour tous de respecter en permanence le même ensemble de lois et de règles prédéterminés et uniformes, en tout lieu et en toute circonstance, selon la méthode du bâton et de la carotte, souvent même sans la carotte ;
- . Une sous-culture dominante caractérisée par la référence unilatérale au code de la route ;
- . La culpabilisation latente de l'utilisateur contre certaines déviances et comportements jugés

- inacceptables sur le réseau routier ;
- . Le maintien volontaire d'une pression génératrice d'inhibition et de «docilisation» constante dans la décision comme dans l'action ;
- . Une immixtion permanente dans la vie du citoyen-usager sur route, dans son cadre familial comme sur son lieu de travail ;
- . Un modèle de gestion collective à la fois directif et disciplinaire ne faisant appel ni au discernement, ni au libre arbitre de l'utilisateur mais à l'obligation de faire et de pratiquer au premier degré de la réglementation ;
- . La légalisation d'une surveillance et d'un contrôle permanent et/ou discrétionnaire des citoyens-utilisateurs exercés par les agents de la force publique et leurs substituts technologiques (radars, capteurs...) ;
- . Le fait de pouvoir commander à tout moment à l'utilisateur de faire ce qu'on lui dit de faire, de rentrer dans le rang ;
- . Les incidences financières, économiques, politiques aux dépens du citoyen et au profit majoritaire du système.

Soit autant de conditions imposées et autoritaires qui ne prédisposent nullement à rendre l'utilisateur vraiment responsable et serein dans sa conscience intime mais davantage contraint, soumis et docile dans ses actes du quotidien. Si la notion d'ordre s'applique parfaitement à un environnement instable, nouveau et/ou désorganisé sur route, son constant recours suppose forcément à la base une certaine suspicion et du doute quant aux comportements jugés imparfaits et/ou «irresponsables» de la part des utilisateurs ou d'une partie de ceux-ci. Cette défiance à croire l'utilisateur lambda incapable d'assumer proprement et convenablement ses devoirs, droits et libertés, conduit à entretenir au sein des forces de l'ordre et des autorités de tutelle, une sorte de déni permanent vis-à-vis de la capacité de discernement et d'autonomie du citoyen-utilisateur. En cela, l'ordre et le discours sécuritaire reflète bien le peu de confiance accordé à l'utilisateur lambda dans l'autonomie et le discernement de sa pratique en fonction des situations rencontrées.

Cet *a priori* défavorable, remarquable chez certains fonctionnaires zélés, conduit à toutes les formes de déviations de l'autorité sous forme de traque, de contrôle, de discours et de chasse légalisée de l'utilisateur. Le problème de cette défiance généralisée montre combien le système manque lui-même de discernement, de sérénité, de hauteur de vue et d'esprit «évolutionnaire», en ne sachant dissocier dans le caractère répressif de son modèle sécuritaire que l'utilisateur docile et bon élève du code de la route d'un côté, en associant de l'autre, pêle-mêle, le véritable contrevenant dangereux de la route, le simple déviant occasionnel au code de la route et l'utilisateur compétent bien au-dessus du lot dans sa pratique intuitive.

Si l'ordre et la sécurité sont utiles lorsqu'ils s'appliquent de manière spécifique, ciblée et ponctuelle, ils deviennent foncièrement liberticides dès lors qu'ils s'étendent sans discernement à toute une population d'utilisateurs, de manière totalement indifférenciée et/ou sans contrepartie d'égale importance. Dans une démocratie, les excès de l'ordre sécuritaire sont souvent bien pire que le mal combattu. Ils mettent provisoirement à genoux les idéaux de démocratie en affaiblissant le socle des valeurs citoyennes. Ainsi lorsque l'ordre sécuritaire s'applique de manière injustifiée, aveugle et/ou aléatoire, en utilisant le bras armé et complaisant de la force publique comme celui de la radarisation coercitive, celui-ci devient même carrément malsain en générant la révolte dans les esprits et surtout un lissage des comportements vers le bas du qualitatif, soit tout le contraire du résultat attendu.

Que penser alors du refus conjoint de l'ordre imposé et du système en place par le fait du zèle abusif de certains représentants des forces de l'ordre, de l'administration et de l'institution judiciaire ? En fait, la référence à l'ordre sécuritaire en démocratie, comme à celle des forces de l'ordre pour l'exécution, n'est jamais très claire selon l'angle pris en pouvant tout justifier y compris le pire. Ce qui est sûr en démocratie, c'est que le rapport entre ordre et sécurité traduit l'existence d'un conflit larvé permanent entre les institutions du système et la masse des citoyens, notamment parmi les mieux éduqués et les plus affirmés.

**En réalité, le discours provenant du système justifie toujours l'intensité d'application de l'ordre sécuritaire sur le terrain selon la mentalité dominante de ses dirigeants et représentants :**

- . Soit le système privilégie d'abord la défense de ses propres intérêts (féodalisme) ;
- . Soit le système oriente de façon morale les comportements de masse (théocratie) ;

- . Soit le système oppose une idéologie dominante à la masse des citoyens (totalitarisme) ;
- . Soit le système impose militairement et clairement sa dominance sur le citoyen (dictature) ;
- . Soit le système repose sur une vision paternaliste et monarchique (autocratie) ;
- . Soit le système assure le leadership ciblé de ses fonctions régaliennes avec l'accord et la participation de fait d'une majorité de citoyens dans un rapport d'égalité, de légalité et d'indifférenciation collective (démocratie simple ou de système) ;
- . Soit le système réagit positivement aux comportements et/ou à la demande «évolutionnaire» de certains citoyens dans un rapport d'équité et de différenciation (démocratie +) ;
- . Soit le système aide, motive, respecte et élève le niveau d'affirmation de l'ensemble des citoyens dans un rapport de légitimité, d'autodiscipline et de réciprocité appliquée (démocratie++).

Dans la plupart des pays occidentaux, il semble bien que le rapport à l'ordre soit le plus souvent ambigu vis-à-vis de la masse des citoyens-usagers dans un cadre de simple démocratie de système, et que très peu de nations bénéficient en réalité d'un positionnement sociétal plus avancé (démocratie + et ++).

## QUEL RAPPORT ENTRE DÉMOCRATIE, DISCOURS SUR LA MÉTHODE SÉCURITAIRE ET MENTALITÉ DES GENS ?

L'ordre et la sécurité en matière de démocratie devraient être majoritairement dévoués au citoyen et non au profit premier des institutions du système en privilégiant la tolérance équitable.

C'est parce qu'en réalité la démocratie reste limitée et placée sous le contrôle permanent du système que l'on assiste périodiquement à des tentatives de manipulation des masses dans le discours sécuritaire. Il suffit de se référer au fonctionnement centralisé et administratif du système, aux méthodes politiques de gouvernance ou encore aux techniques de communication politique, pour s'apercevoir qu'il existe une fracture énorme entre la réalité quotidienne de la démocratie et son idéalisation dans l'esprit des individus. C'est ce rapport à la notion de démocratie qui pose aujourd'hui problème. Il est temps aujourd'hui de se poser les bonnes questions en matière de démocratie afin de faire émerger les bonnes réponses démocratiques. Il existe ainsi une corrélation évidente entre le niveau réel de démocratie, l'ordre sécuritaire et la mentalité des citoyens-usagers dans une combinaison étroite agissant directement sur la dynamique des forces vives de la nation.

Par exemple sous l'angle sociologique, le recours à l'ordre sécuritaire en matière de pratique routière traduit parfaitement la dominance actuelle de certaines tendances lourdes refusant le risque non productif : vieillissement des populations ; féminisation croissante aux postes de responsabilité ; demande de fonctionnarisation ; exigence accrue de confort via la technologie... A prôner la culture «prudentielle» contre la culture du risque, l'assistance contre l'autonomie, la soumission aux règles collectives contre l'affirmation maîtrisée de soi, la culpabilisation et la moralisation contre l'acte engagé et réussi, la sécurité routière traditionnelle contre la maîtrise routière, il n'est pas envisageable d'espérer une véritable avancée dans les comportements. Cette tendance ne peut que favoriser une mentalité d'assisté, de repliement sur certaines valeurs conservatrices, de pratiques de petits pas politiques, d'opinion publique tournante et relativement frileuse mais aussi de forte médiatisation en compensation d'un manque évident d'engagement dans l'action. C'est la raison pour laquelle le discours sécuritaire et l'ordre sécuritaire donnent en permanence le change et font croire à un contrôle bien maîtrisé de la situation, alors que la vitalité collective s'effrite chaque jour un peu plus.

Derrière le discours sécuritaire prônant la prudence généralisée, l'excès d'ordre sécuritaire imposé à tous de manière indifférenciée fait que l'avenir apparaît plus fermé qu'ouvert, plus frustrant que motivant, plus entropique qu'harmonieux, plus fragile et exposé aux menaces que solide et rassurant. En tant qu'épiphénomène de société au cœur du quotidien des pratiques collectives et citoyennes de masse, la sécurité routière traditionnelle et son discours sont devenus parfaitement représentatifs des limites et des incuries actuelles de la démocratie nationale.

## LE RISQUE, UN FAUX ENNEMI N°1

**E**n matière d'ordre et de sécurité au sein d'une démocratie, il n'est inscrit nulle part que la soumission, la défensive, la non action, le repliement sur soi ou le rejet du risque favorisent l'évolution du genre humain.

Bien au contraire, le refus du risque dans une maîtrise nécessaire mène tout droit à l'involution où pour le moins à la stagnation de l'espèce et des individus concernés. Tant que l'ordre n'est pas devenu un droit légitime et non une contrainte légale imposée de manière directive et normative, la demande sécuritaire en provenance du citoyen-usager ne peut recevoir qu'une offre sécuritaire limitée et orientée au profit du système en place. Cette tendance est irréversible tant que la condition sociétale n'évolue pas du fait des résistances de mentalité de ses responsables et leaders. Une société qui s'inscrit dans l'ordre et la sécurité dominante en refusant la prise en compte du risque, est une société qui se dévirilise et se raidit dans la contracture de l'ensemble de son corps social.

Une société qui oppose ordre et sécurité au risque et à l'action engagée est une société qui recule, s'aseptise et s'affadit. Elle émet en continu les signes d'un déclin sociétal qui irradie peu à peu sur la condition humaine et citoyenne des populations concernées. C'est exactement la même chose en matière de pratique routière, dès lors que l'individu rejette la prise de risque et l'action engagée sous prétexte du refus de la vitesse non autorisée. Pourtant, le risque n'est pas l'ennemi de la sécurité, c'est le manque de maîtrise à contrôler le risque qui est l'ennemi n°1.

Il est clair que c'est l'engagement dans le passage à l'acte concret, affirmé et maîtrisé qui contribue le mieux à former l'esprit et à tremper le caractère des hommes et des femmes. La fuite, la virtualité, la non pratique et l'aseptisation des actions menées ne peut conduire qu'à un affaiblissement chronique de la résistance des individus face à l'échec, aux problèmes et aux épreuves de la vie. Il n'y a rien de sain à amollir l'esprit et à le rendre docile, tendre et soumis à souhait. Cela se paye forcément, un jour ou l'autre, au prix fort pour l'individu comme pour la collectivité tout entière.

## QUEL TYPE DE RÉPONSE SÉCURITAIRE SUR ROUTE ?

**D**errière la baisse statistique de la mortalité routière consécutive au binôme discours/ordre sécuritaire, s'entretient l'effet masqué d'une forte régression des comportements et des capacités à pouvoir affronter utilement et victorieusement les problèmes, les imprévus et les vicissitudes du théâtre routier, aujourd'hui et surtout demain.

Face à la réalité d'une menace, d'une hostilité ou d'un risque probable, la demande d'ordre et de sécurité est naturelle et nécessaire afin de protéger l'intégrité humaine et/ou collective. Il existe toutefois une grande différence entre la réponse standardisée et la réponse ciblée, entre la réponse provenant du système et la réponse provenant de l'individu lui-même. En substituant la réponse du système à celle de l'individu par l'usage indifférencié d'un code unique de roulage et de comportement on infantilise l'individu sur la scène même de son action et de sa prise de décision. C'est un peu comme si on laisse jouer l'utilisateur (citoyen adulte) dans la cour de récré (espace routier) mais sous la surveillance constante de pions (radars, gendarmerie, police nationale), avec consigne à tous de ne pas déroger au règlement intérieur (code de la route) au risque alors de prendre une heure de colle (amende) ou le renvoi de l'établissement (case prison).

Il s'agit en fait du même schéma autoritaire de contrôle qui de l'école avec l'enfant et l'adolescent se déplace ensuite sur le théâtre routier avec un même individu devenu, entre temps, adulte. Il est pourtant évident que face à la complexité de la problématique routière, ses dangers et ses exigences de maîtrise, la meilleure solution pour l'utilisateur adulte consiste à pouvoir s'autodéterminer seul dans la décision comme à savoir régler par lui-même la gestion immédiate de la situation. Qu'il existe parallèlement une aide par défaut (code de la route) est tout à fait souhaitable, mais l'utilisateur ne peut véritablement devenir adulte et fonctionner en adulte tant qu'on lui impose un cadre infantilisant intégrant les mêmes rappels à la discipline, à l'autorité, à la réglementation moralisante et directive que ceux prévalant à l'école !

C'est la permanence assurée d'un frein à l'évolution des mentalités et d'une inadéquation des réponses individuelles et collectives face à une réalité routière, et de la vie en général, autrement plus complexe que celle vécue dans l'univers de la scolarité. En cela, il est temps de devenir des usagers adultes, comme seuls le sont vraiment devenus ceux qui ont réussi à s'affranchir de la croyance, de l'autorité, de la peur, de la tutelle des autres, du père et de la mère, comme du référent symbolisé par le système, en sachant pleinement s'autodéterminer, pratiquer l'autodiscipline, décider et agir par eux-mêmes grâce à l'expérience, la maturité et une compétence opérationnelle durement acquises dans l'affrontement quotidien et anonyme du risque.

Sur route face à chaque type de menace, il est donc nécessaire de définir non pas des réponses standardisées, générales ou extérieures sous contrôle du système, mais de s'engager dans une option de réponses dynamiques et fiables à la source même de l'utilisateur. L'objectif doit être de privilégier l'évidence que les meilleures réponses sont à la fois préventives et d'anticipation mais aussi spécifiques et adaptatives en temps réel, en fonction d'une prise de décision *in situ* dans le cadre de la maîtrise routière. Qui donc mieux que l'utilisateur compétent et lucide peut mettre en place de telles réponses personnalisées à la fois adéquates et offensives face au risque perçu et/ou vécu par lui-même ?

## LES CHOSES N'ONT D'IMPORTANCE QUE SI ON LEUR EN ACCORDE !

**E**n matière d'ordre et de sécurité dans la pratique routière tout reste relatif, sachant, qu'ici plus qu'ailleurs, les choses n'ont d'importance que si on leur en accorde. Ainsi des dizaines d'années peuvent se dérouler sans pression coercitive ni mobilisation sécuritaire particulière au sein de la collectivité, et d'autres années avec une pression coercitive, un ordre et discours sécuritaire durcit sans que la donne générale ne change vraiment sur le fond.

Car sur le fond, il est bien connu que l'on accorde vraiment de l'importance aux choses (hors compassion) seulement lorsqu'on les vit, les pratique, les assume par soi-même en fonction de ses propres désirs ou frustrations, propres compétences ou incompétences, propres réussites ou échecs... Pour une grande partie des usagers, il existe par conséquent un vide de conscience entre le discours fondé sur une représentation de la réalité accidentogène des autres et/ou possible pour soi-même, mais non ressentie concrètement dans le champ du vécu sensoriel, et la conscience d'une réalité entièrement vécue par soi-même.

Les neurosciences commencent à découvrir la chimie de l'information que celle-ci provienne de la nature des sens, de l'émotion ou de la pure représentation cognitive avec des différences majeures en termes d'empreintes mémorielles et d'influences sur la conscience humaine, comme en regard des réponses neurocognitives et neurophysiologiques dans la perception de la réalité de chacun. En d'autres termes, et en dehors du champ du conditionnement humain, les réponses spontanées comme le degré de conscience ne sont pas modélisables de la même manière selon les entrées, la nature de l'information et le fonctionnement cérébral de chacun. L'importance accordée au discours ou à telle mesure n'est donc pas du tout la même selon que la réalité est bien ou mal vécue, connue ou non connue, réelle ou virtuelle, en regard du fonctionnement cérébral de chacun.

Il existe ainsi une grande différence entre l'efficacité comportementale produite par la soumission à l'ordre sécuritaire et l'influence du discours chez l'utilisateur peu mature, influençable ou peu compétent et, l'efficacité des réponses spontanées (décision, comportement, dynamisme, courage...) chez l'utilisateur adulte et compétent fonctionnant dans un cadre d'autodiscipline, de maîtrise, de sérénité et d'affirmation de soi. En cela, et heureusement, la crainte du risque et la maîtrise du risque ne produisent pas du tout les mêmes réponses sur route, en terme de pertinence et de maturité dans une échelle allant de 0 à x. Aussi en misant principalement sur la peur du gendarme, la crainte de la sanction et/ou la soumission à la règle collective, la réponse s'éloigne naturellement de l'efficacité optimale pour ne favoriser qu'une sorte de réflexe et d'attitude standardisée à la fois peu créative, peu lucide, peu dominante et fortement automatisée.

Il n'y a rien à voir entre l'utilisateur qui se soumet docilement à des standards et stéréotypes de comportement (le bon élève) et celui qui donne libre cours à sa spontanéité de manière lucide et compétente (le déviant). Le spectre de conscience de la réalité s'établit alors entre le zéro et l'infini :

vers le zéro pour le bon élève docile et vers une conscience maximale pour le déviant compétent soit, un référentiel totalement inversé par rapport aux règles imposées par le système. Il est presque possible d'en tirer une loi naturelle faisant que plus l'individu est déviant par rapport au refus de l'aseptisation des règles sur son comportement, plus il est producteur de réponses pertinentes, à condition toutefois de disposer d'un niveau suffisant de maturité et de maîtrise opérationnelle.

## INVERSER L'ORDRE DANS L'ORDRE SÉCURITAIRE

**I**l est temps d'inverser l'ordre dans l'ordre sécuritaire en faisant en sorte que l'individu s'applique à traiter d'abord par lui-même le risque provenant de son propre engagement dans l'action et que l'ordre sécuritaire comble ensuite, éventuellement, les défaillances propres au système.

Tout homme comme toute femme d'action compétent(e) et adulte sait parfaitement organiser son ordre sécuritaire individuel, sans ressentir le besoin de recourir à une aide extérieure, sauf nécessité impérieuse. Aussi, l'art véritable de la maîtrise du risque consiste d'abord à former l'esprit de l'individu à l'autoprotection, en lui permettant de développer son propre système de défense dans une organisation sécuritaire suffisante et non, à le contraindre à suivre la méthode des autres et/ou à se cacher systématiquement derrière les règles proposées par le système. D'une sécurité assistée pour cause de faible niveau de maîtrise du risque à une sécurité intégrée et renforcée à titre personnel par le fait d'un haut niveau de maîtrise, le rendement sécuritaire peut aller du simple au décuple. En fait, le rendement de la sécurité provenant de l'extérieur de l'individu est toujours plus faible que celui provenant de l'individu lui-même.

C'est le principe de la protection résultant de l'efficacité réduite ou ponctuelle des défenses artificielles (médicament, chimie...) face à l'efficacité permanente des défenses naturelles agissant de manière auto-immune. Si la prophylaxie ou la médication (code de la route) peuvent parer et combattre l'infection en cours (accidentalité), l'idéal est tout de même d'avoir un corps sain, résistant et tonique (maîtrise globale), de façon à pouvoir lutter contre l'occurrence du risque en la réduisant en permanence à sa source. C'est la raison pour laquelle, plus l'individu a l'habitude de se défendre par lui-même (compétence) face à l'adversité (risque), plus il tend à sécréter des anticorps (solutions, réponses adéquates) en puisant dans ses ressources naturelles (maîtrise globale) et plus l'immunisation est rapide et complète (réduction du danger pour soi et pour autrui).

A l'inverse, le recours systématique aux défenses artificielles (ordre sécuritaire) produit à la fois une forte dépendance aux médicaments (discours, règles, normes...) et un affaiblissement chronique du système immunitaire naturel (perte de réactivité, faible compétence, docilité et soumission...). En résumé, le recours à l'ordre sécuritaire ne doit intervenir qu'en cas de déficience chronique du système immunitaire (faible compétence, faible autonomie de décision...) chez les usagers concernés. De la même manière, l'accoutumance au discours comme à l'ordre sécuritaire ne peut que favoriser une demande d'assistance sécuritaire en provenance du système réduisant d'autant la résistance personnelle face au risque comme le niveau de mobilisation dans l'effort personnel à produire.

A l'inverse, tout individu et usager se sentant suffisamment fort, compétent et affirmé dans sa discipline ou sa pratique, ne ressent pas le besoin d'un apport sécuritaire systématique et permanent en provenance du système. L'ordre sécuritaire imposé devient même pour lui secondaire, voire pesant, inutile et parasite pour la liberté de ses actions.

## LA SÉCURITÉ N'EST PAS UNE FIN EN SOI

**E**n toute époque et en tout pays, la clé impériale de l'ordre et de la sécurité passe nécessairement par l'autodiscipline, la maîtrise et le discernement ; autant de qualités dont dispose le citoyen-usager adulte et compétent pratiquant dans le cadre de la maîtrise routière.

Aussi dans une démocratie digne de ce nom, l'autorité, la discipline et la normalisation imposées ne doivent être que des solutions a minima, provisoires et différenciées selon les cas et selon les individus. Tout le reste n'est qu'aboiement du système vers le collectif des citoyens. Le principe est identique en

matière de sécurité collective faisant que celle-ci reste nécessaire, tant que l'ordre est objectivement défaillant et/ou tant que préexiste un risque d'entropie (instabilité, agitation, crise, menace, épreuve, danger, désordre, chaos...) dans le but de sauvegarder l'intégrité du collectif et/ou celle du système en place. Ainsi en matière de pratique routière, plus le niveau individuel et/ou collectif de maîtrise s'avoue insuffisant, plus la sécurité joue un rôle décisif de substitution dans la protection des usagers et par extension, dans celle des biens et des organisations. Encore faut-il que la majorité des usagers soit considérée comme inapte, non compétente, immature, non adulte et/ou de nature à troubler l'ordre collectif pour légitimer un tel ordre sécuritaire.

Dans ce cas, il est évident que plus l'exigence de sécurité est forte et le recours constant à l'ordre, plus le système ou l'organisation en place s'avoue forcément défaillant, vulnérable ou imparfait. De toute façon, il existe une vraie problématique sociétale à privilégier ainsi un ordre sécuritaire omniprésent face à la multiplicité du risque individuel, tout en refusant que celle-ci puisse être directement traitée à la source par la multiplicité de la maîtrise individuelle. Si en toute action et à tout moment le risque s'oppose constamment à la sécurité, la sécurité n'est pas la maîtrise mais la complémentarité et/ou se substitue à elle en cas d'insuffisance. Aussi, moins la maîtrise est grande plus la sécurité est importante, plus le risque est permanent et plus le recours à l'ordre est décisif.

Toutefois dans un cadre de hiérarchie d'influence, il est possible de dire que la maîtrise contribue à favoriser la sécurité par conséquent à maintenir l'ordre en dominant le risque. En cela, la sécurité reste directement corrélative de l'ordre alors que la maîtrise reste corrélative du risque. Si la sécurité et l'ordre tendent à prévenir le risque et/ou à éviter son occurrence, la maîtrise domine, éteint et/ou contrôle le risque. De ce fait, le rapport dominant au couple sécurité/ordre reste une perpétuelle fuite en avant face au risque, sans l'existence d'une maîtrise assurée. En de nombreuses circonstances, la maîtrise assurée se suffit largement à elle-même pour effacer le besoin de sécurité, tout en maintenant l'ordre et en contrôlant le risque. La véritable maîtrise est par conséquent le mode de prévention et de gestion des risques le plus génial qui soit.

Dès que l'ordre existe et se voit respecté par la maîtrise du plus grand nombre (ou à l'inverse par une soumission absolue), la sécurité ne devient plus alors une fin en soi faisant rapidement place à d'autres priorités.

## LE RECOURS NÉCESSAIRE À LA CONDITIONNALITÉ DE L'ÉGALITÉ

**E**n sortant du discours politique et idéologique habituel, le recours inconditionnel (dogmatique) à la notion d'égalité reste l'un des fondements sociétaux parmi les plus spécieux, liberticide et «involutionnaire» qui soit dans la condition humaine, citoyenne et sociétale moderne.

Pour mesurer l'importance du recours collectif juste et éthique à la notion d'égalité, celui-ci doit s'examiner avec discernement dans un cadre de conditionnalité et de différenciation des situations et non dans une approche inconditionnelle d'usage. Pour savoir si la manière dont est appliquée la notion d'égalité est juste ou injuste, acceptable ou non acceptable, instrument de progrès sociétal ou frein sociétal, il convient d'abord de sortir des schémas simplistes de raisonnement de type «*tous égaux devant le loi*», «*la règle est faite pour tout le monde*» en tenant compte non d'un absolu humain mais d'un relatif collectif. Ainsi, lorsque la notion d'égalité s'applique à une situation simple et lisible avec des individus aux comportements similaires, relativement standardisés et linéaires, son recours moral et légal se justifie pleinement afin de créer une cohésion forte dans le collectif. Dans un tel cadre sociétal ou organisationnel souvent peu évolué, fermé et/ou sous contrôle moral, éthique et comportemental permanent, le recours à l'égalité se justifie pour le bien de tous et du collectif, surtout lorsque la condition citoyenne se révèle peu éduquée, peu affranchie et demandeuse d'un leadership de la part des institutions.

Dans ce cadre, si le recours à l'égalité est de s'appliquer à tous dans les mêmes conditions afin de gommer les différences naturelles entre individus dans le but d'éviter les rapports de force sauvages et discriminatoires, alors il se justifie dans sa tentative de traitement uniformisé et indifférencié des individus dans un cadre primaire de justice sociale. Toutefois, encore faut-il dans l'organisation concernée que n'existe ni pouvoir, ni hiérarchie, ni dominance, ni différentiel important de statut social, ni d'inégalités flagrantes dans la répartition des richesses, des rôles et des moyens. De la même



manière, lorsque le recours à la notion d'égalité se fonde sur un rapport impliquant des individus égaux en droits et soumis aux mêmes devoirs et obligations dans un cadre contractuel clairement défini et/ou volontairement accepté, alors la notion d'égalité se justifie dans l'application morale et judiciaire de la loi et de la règle au profit équitable de chaque partie. En conséquence, l'aspect viable, évident et acceptable du recours à la notion d'égalité suppose l'existence préalable des mêmes standards dans les capacités et les potentiels, comme dans l'exercice des comportements, des moyens, des droits et des devoirs.

Il doit en être parfaitement de même à tous les niveaux du sourcing causal appliqué aux individus, aux événements et aux situations (personnalité/tempérament, décisions/connaissances, causes/circonstances du fait, conséquences/effets identiques, même finalité/enjeu...), sinon il s'agit d'une pseudo égalité. A l'inverse, lorsque la notion d'égalité s'applique à une situation complexe, inhabituelle et/ou fortement différenciée à la base des ressources humaines et/ou des moyens techniques et financiers engagés, mais aussi dans un cadre d'action ou d'intervention jugé spécifique à la source de la décision, des circonstances, des conséquences, des effets induits et/ou de la finalité, alors le recours à l'égalité devient fondamentalement producteur d'erreur de jugement comme de forçage latent ou permanent des individus impliqués et non impliqués.

En fait sans discernement ni objectivité, l'inconditionnalité issue du recours basique et systématique à la notion d'égalité collective tend à créer plus d'injustice humaine et de défaut d'équité que de véritable justice éclairée des hommes. Il ne peut alors s'agir que d'un ordre moral et/ou d'une justice procédurière et comptable, à la fois imparfaite et critiquable, relevant de la simple administration technique et sémantique du droit et du règlement. En résumé, il est possible de dire que tant que l'égalité ressort d'une conditionnalité précise d'application elle reste légitime, car différenciée dans ses attendus. Lorsqu'elle s'impose de manière inconditionnelle et systématique sous forme de dogme collectif, elle reste alors critiquable, dangereuse et erronée dès son énoncé.

Le cas de l'inconditionnalité et de la systématisation des pratiques égalitaires dogmatiques dans la pratique routière est sans doute l'un des cas parmi les plus exemplaires d'approche erronée et décalée dans la considération et le traitement moderne des citoyens.

## UNE APPROCHE HORIZONTALE DES DROITS ET DES DEVOIRS

**S**ous ordre de l'équité applicable à une masse hétérogène et indifférenciée d'individus, l'égalité correspond à une approche collective de nature horizontale reposant sur les mêmes droits et les mêmes devoirs applicables à tous.

Le caractère horizontal de l'égalité est par essence un principe d'ordre moral et légal appliqué à la gestion sociale et politique des masses reposant sur des fondements dogmatiques totalement artificiels et non sur la traduction d'une évidence naturelle. En réalité, il n'existe pas d'égalité « sociale » dans la nature animale sachant que chacun défend d'abord son territoire et ses progénitures afin de mieux survivre et procréer, sauf exceptions parmi certains insectes dits sociaux. Il n'existe pas d'égalité dans le monde animal seulement des rituels, des attitudes et des comportements d'adhésion dans et face au groupe ou à l'inverse, des comportements de non adhésion, de prédation, de rejet et/ou d'exclusion dans et face au groupe. C'est la raison pour laquelle le rapport dogmatique à l'égalité dans la dimension humaine reste ambigu par essence en étant viable dans certains domaines, dès lors que préexiste une similitude ou une homogénéité entre les individus, et non viable en d'autres, face à l'hétérogénéité manifeste dans les comportements et/ou les ressources mobilisées.

Il est vrai que dans le cadre de groupes humains distincts et homogènes, l'égalité entre les individus tend à s'appliquer de manière bien plus évidente et spontanée dans une approche de nature verticale. A l'inverse, dans une masse hétérogène d'individus disposant malgré tout de communs dénominateurs, l'égalité horizontale appliquée de manière générale et systématique, produit autant d'entropie et de désordre à l'intérieur de l'individu que d'ordre apparent dans le collectif. Par exemple dans le cas de la pratique routière, si tous les citoyens-usagers de la route sont foncièrement inégalitaires à la source même de leur personnalité (caractère, génétique, aptitudes, capacités, attentes...), comme dans la mise en œuvre opérationnelle d'une technicité et/ou d'une maîtrise globale en fonction des engins utilisés, le recours à l'égalité dogmatique des mêmes droits et devoirs en regard d'une lecture au pied de la lettre

du code de la route ne fait qu'écraser, lisser et aplatir ces différences dans un compromis non naturel pour chacun et privatif pour tous.

**La volonté d'imposer à tous, sous prétexte d'égalité collective, un même cadre d'attitude, de comportement, de décision et d'action, oppose sur le fond deux approches distinctes au profit d'une référence dominante en faveur de la première :**

1. La première approche consiste en une vision horizontale relevant de la dominance et de la tutelle du système ou de l'organisation en place dont l'objectif est d'aplanir et de recentrer l'ensemble des différences humaines prises dans la masse la plus large des citoyens et des usagers par le biais d'un forçage culturel, moral et légal commun et imposé à tous.

2. La seconde approche se traduit par une vision verticale relevant de la non dominance et de la non tutelle du système ou de l'organisation en place, dont l'objet est de laisser libre cours à la plasticité naturelle de l'humain et à son discernement en lui permettant de s'adapter plus «naturellement» en regard de la nécessité de son environnement et/ou de ses propres intérêts dans l'enjeu considéré en créant par lui-même des liens, des usages, des réciprocity spécifiques.

En fait, lorsque le recours à l'égalité repose sur une application collective des droits et des devoirs de manière indifférenciée, globale et de masse, s'imposant à une masse hétérogène d'individus et d'attentes sous couvert de créer une homogénéité des comportements en faveur d'un quelconque ordre sociétal, la notion d'égalité joue sur deux tableaux différents.

1. En créant de l'ordre social et sociétal, le recours forcé à l'égalité en provenance du système se surimpose au naturel débridé de la condition humaine. Par ce fait, il génère automatiquement de la non différenciation individuelle avec consécutivement un ressenti d'injustice et d'anormalité suggérant alors comme solution le recours à un ordre stabilisant organisé par le système.

2. En formatant les comportements individuels hétérogènes au départ, au profit d'un ordre collectif homogène à l'arrivée placé sous la tutelle dominante du système, le recours à l'égalité tend à réduire forcément les droits et les libertés jugées naturelles de la condition humaine au profit d'une extension durable des devoirs et des contraintes dans la condition citoyenne.

Aussi sous prétexte d'imposer une forme de prêt-à-porter culturel, législatif et moral, le recours systématique à l'égalité (principe d'horizontalité) en oublie et/ou efface le sur-mesure et la personnalisation nécessaire à la prise en compte des différences complexes et naturelles en chaque individu (principe de verticalité). C'est la raison pour laquelle, le recours systématique à l'égalité de masse est à la fois «anaturel», orienté au profit du système sur la forme et entropique sur le fond, notamment en regard de la complexité des sociétés modernes.

## **JUSTICE, INJUSTICE, ENTROPIE ?**

**D**ans toute société humaine, plus l'égalité dogmatique est dominante moins l'équité existe, plus elle favorise l'indifférenciation qui domine et plus elle annule la différenciation humaine. Dans ces conditions, plus l'égalité dogmatique domine moins elle favorise la légitimité et l'équité fondamentale due à l'homme comme au citoyen.

**Il est clair que le recours à l'égalité dogmatique s'oppose directement aux lois dérivées de la sélection naturelle et induit, de ce fait, une triple conséquence dans la condition des hommes :**

1. Elle est juste et acceptable dès lors qu'elle tend à accorder les mêmes chances et les mêmes possibilités d'accès à des individus supportant un écart et un différentiel involontaire par l'inné, l'héritage, la race, la culture et/ou par la condition sociale. Elle est juste et acceptable, dès lors que par principe initial elle ne privilégie personne face à la loi, au devoir ou au droit en comblant ainsi les écarts iniques pouvant exister.

2. Elle est injuste et inacceptable lorsqu'elle n'intègre pas les différentiels nés de l'acquis, de l'effort, des capacités, des potentiels et de l'opportunitisation individuelle des situations. Elle est injuste et inacceptable lorsqu'elle n'applique pas la notion d'équité dans le traitement spécifique des situations et des hommes en fonction de la réalité du sourcing causal, faisant qu'elle contribue alors à creuser davantage les écarts profonds entre les hommes qu'à les réduire en surface.

3. Elle est entropique, c'est-à-dire génératrice de déséquilibre, d'instabilité, de crise, dès lors qu'elle s'impose de manière indifférenciée à une masse d'individus différents par nature sur tout un spectre d'activités et de besoins. Elle devient entropique, dès lors qu'elle tend à lisser la collectivité des hommes vers le bas ou le médian de leurs conditions humaine et citoyenne possible. Elle reste entropique lorsqu'elle agit comme un frein sociétal à l'évolution individuelle et collective alors que la pression individuelle et/ou de groupe est demandeuse d'évolution ou de changement.

Entre justice, injustice et entropie, le recours systématique et inconditionnel à l'égalité dans la pratique routière, via la référence directive et monolithique au code de la route, apparaît être le parfait contraire d'une approche juste et acceptable, même avec l'intention d'épargner un petit pourcentage de vies humaines dans la sommation naturelle des décès annuels sur le plan national. *A contrario*, l'égalité de traitement préconisée par la sécurité routière traditionnelle est fondamentalement injuste et entropique en associant le bon pilote et le conducteur avisé au mauvais usager lambda et/ou peu compétent, comme en appliquant de manière uniforme et indifférenciée les mêmes règles à tous, sans tenir compte de pratiques fortement différenciées (bicyclette, moto, voiture, camion...) et/ou en n'intégrant pas les grandes disparités évidentes dans les situations routières selon les infrastructures, les heures et les lieux de pratique.

En niant le talent individuel, la différence entre les moyens utilisés et la spécificité des situations routières, le recours à l'égalitarisme doctrinaire (égalité pour tous de manière dogmatique, indifférenciée et systématique) renonce sèchement à 3 évidences reliées à la liberté d'action, d'usage et de pratique. Aussi l'une des principales résultantes provenant de l'égalitarisme par la normalisation comportementale dans la pratique routière conduit non pas à un lissage collectif vers plus de qualitatif et de maîtrise suffisante en chacun, mais à creuser encore davantage les écarts psychologiques et comportementaux entre les usagers de la route. L'effet assuré est d'abord de moyenniser le niveau de maîtrise globale dans la masse des usagers, puis de générer une frustration permanente parmi les meilleurs pour enfin favoriser les conditions d'une entropie latente face à toute situation inhabituelle, imprévue, nouvelle, non connue. Des situations changeantes, variables, difficiles et imprévisibles qui sont, par ailleurs, produites en permanence par les exigences et les sollicitations incessantes du monde moderne.

## L'ÉGALITÉ NÉCESSAIRE ET L'INÉGALITÉ ACCEPTÉE

Il est intéressant de considérer, en contrepoint des règles normatives favorisant la thèse de l'égalité de traitement entre les individus, qu'il existe depuis toujours de nombreuses antithèses dans le rapport accepté et non égalitaire des hommes entre eux, comme des organisations entre elles.

En dehors de l'inégalité flagrante au niveau de la sélection naturelle par la génétique, le sexe, la morphologie, la résistance physique et psychique, le pays d'appartenance, l'origine sociale, la race, l'ethnie, etc., l'inégalité de traitement entre les individus est également omniprésente et acceptée en toute société d'hommes et de femmes par le jeu de différences évidentes.

### Principales différences inégalitaires admises en société :

- . Répartition des rôles familiaux (enfant, frère, père, mère, oncle, patriarche...);
- . Principe de hiérarchisation dans le travail et l'entreprise par le rôle et le statut;
- . Différenciation des rôles dans les groupes humains, les collectivités territoriales, l'Etat;
- . Influence directive des minorités agissantes;
- . Loi du marché, concurrence, rapport entre l'offre et la demande;
- . Pouvoir d'achat des ménages;

- . Héritage, rémunération, patrimoine, chance au jeu ;
- . Classes sociales, origine indigène ou étrangère ;
- . Niveaux de compétence et de connaissance en tout domaine ;
- . Grades militaires et civils, médailles, honneurs ;
- . Sélection par les notes, les titres, la compétition, les diplômes ;
- . Etc.

Dans toute réalité sociale et sociétale, le dogme de l'égalité est donc constamment battu en brèche sur de nombreux terrains collectifs. Toutefois le rapport à l'égalité reste évidemment utile et nécessaire, dès lors qu'il s'applique à satisfaire certains rapports équitables, justes et éthiques en matière de droits et de devoirs au sein de collectivités d'individus homogènes et/ou vis-à-vis d'individus différents agissant dans un même contexte, avec les mêmes moyens et/ou sur la base des mêmes enjeux.

**Pour être vraiment productif, le rapport à l'égalité doit être principalement ciblé en fonction de rapports spécifiques et identiques entre les hommes, afin d'éviter un rapport du fort au faible disproportionné et/ou injuste, comme par exemples :**

- . L'égalité des races ;
- . L'égalité des sexes ;
- . L'égalité dans les droits fondamentaux d'expression, de religion, d'entreprise... ;
- . L'égalité des chances et/ou dans l'implication proportionnelle au travail, dans l'effort ;
- . L'égalité des droits citoyens (vote, usage des biens collectifs, accès au système de santé...) ;
- . L'égalité d'accès à l'information et à l'éducation de base ;
- . L'égalité d'application judiciaire de la loi et de la règle en fonction de contextes prévus et contractualisés à la suite d'une demande précise ;
- . Etc.

Il en ressort que dans toute société humaine, il existe des domaines favorisant l'égalité humaniste et d'autre domaines dans lesquels l'égalité dogmatique, normative et imposée produit, au contraire, une réaction «humanicide» en contraignant la nécessité vitale d'expression des différences. La pratique routière est un domaine collectif où l'expression vitale des différences innées, propriétaires et acquises, est sans doute l'un des plus forts qui soit nécessitant le recours à la différenciation dans l'égalité juste et éthique.

## POUR UNE ÉGALITÉ JUSTE ET ÉTHIQUE

**L'**égalité reste juste et éthique sur le fond et la forme, dès lors qu'elle s'applique à régir des conditions humaines et citoyennes identiques ou assimilables dans l'évidence du moment, sans l'usage de critères discriminatoires en faveur des uns et des autres.

L'égalité reste juste et éthique sur le fond et la forme, lorsqu'elle s'applique à donner autant de chance, d'importance et de moyens identiques à des volontés, à des positions et/ou à des efforts similaires oeuvrant dans des dynamiques légitimes, surtout contraires et différentes. L'égalité est juste et éthique sur le fond et la forme, dès lors qu'elle considère une équivalence de traitement en fonction des ressources, des investissements et des capacités mobilisées dans la relativité des moyens de chacun. L'égalité est juste et éthique sur le fond et la forme lorsqu'elle provient d'une décision collective majoritaire ou minoritaire qui ne lèse aucunement les intérêts opposés, tout en laissant obligatoirement le choix d'une alternative possible (faire, ne pas faire, faire autrement).

**L'égalité ne devient ni juste ni éthique sur le fond comme sur la forme lorsqu'elle :**

- . Impose des diktats communs non négociables sans considération des principales demandes et attentes propres à chaque partie prenante ;
- . Assimile à l'identique la paresse et le courage, l'effort et le non effort ;
- . Permet l'expression de la force au détriment de la faiblesse et vice et versa ;
- . Protège l'incompétent au détriment du compétent, le méchant contre le bon ;
- . Réduit ou s'approprie le produit du gain, de l'héritage et du patrimoine individuel en faveur d'un collectif indifférencié, sauf solidarité ciblée, nécessaire et vitale ;

- . Favorise la normativité, le rapport à la loi ou à la règle de manière indifférenciée, autoritaire et/ou unilatérale, sans contrepartie de droit et de liberté d'égale importance ;
- . Se fonde sur une représentation élective ou d'influence minoritaire dans la collectivité s'imposant ensuite à l'ensemble de la collectivité, en ne proposant ni alternative ni contrepartie d'égale importance ;
- . Se fonde sur une représentation majoritaire et dominante de la collectivité ne tenant pas compte des aspirations des autres minorités participatives ou impliquées et/ou ne proposant ni alternative ni contrepartie d'égale importance ;
- . Etc.

En fait, l'égalité devient injuste lorsqu'elle ne s'appuie ni sur la réciprocité, ni sur l'alternative ni sur la contrepartie en devenant absolue et non relative. Elle reste fondamentalement injuste lorsqu'elle se réfère uniquement à la force, à la position dominante, à l'influence et/ou à la seule majorité, même votée ou obtenue démocratiquement. Pour que la notion d'égalité soit juste et éthique, elle suppose à la fois objectivité, tolérance, impartialité, discernement et équilibre, en n'étant jamais exclusive en tout mais ciblée et/ou partagée avec la différenciation. C'est la raison pour laquelle la force éthique de l'égalité, comme sa légitimité, est d'être d'abord et avant tout différenciée et ciblée sur le fondement de caractères identiques et/ou souhaités entre tous.

Dès lors que les notions fondamentales de spécificité humaine et de contribution identique n'existent pas, et encore moins les notions de tolérance, de discernement, d'objectivité, de réciprocité ou de contrepartie, alors le recours au principe d'égalité n'est aucunement probant ni productif. Tant que l'on évoque le comportement humain, les talents, les capacités, le niveau d'engagement dans l'action, le niveau de maîtrise, le degré d'investissement personnel ou d'efforts engagés, la référence au principe d'égalité appliqué à tous reste suspect, spécieux et/ou inique pour une partie des individus concernés. C'est notamment le cas dans toutes les sphères de l'activité humaine et économique prise sous l'angle des efforts humains consentis, des investissements mobilisés ou des rapports directs à la productivité dans le cadre du travail.

C'est également le cas dans les activités sportives, créatives, culturelles, routières, etc., dès lors que celles-ci relèvent directement de l'expression de talents et de capacités personnelles. En une phrase, il est possible de dire que le recours juste et éthique à l'égalité doit rester fondamentalement ciblé et différencié selon la destination des actes et la nature des activités humaines. En gros, tout ce qui se rapporte à l'intimité de la condition humaine (expression des besoins, des attentes, des motivations, des talents, des capacités, des compétences, des choix...) ne doit nullement être soumis à l'exclusivité ou à la dominance de l'égalité dogmatique au risque de subir des effets castrateurs et/ou collatéraux dans l'expression des ressources et des potentiels humains.

A l'inverse, tout recours à l'égalité de masse face aux aspects matériels de la vie en collectivité sous forme d'accès aux soins, à l'éducation, aux instances judiciaires, aux services directs de l'Etat, aux infrastructures routières, etc., en retour légitime d'une contribution citoyenne (fiscalité, consommation, charges sociales, travail...) doit s'ouvrir sans réserve aux aspects d'accessibilité. En effet, il ne suffit pas de pouvoir accéder aux moyens matériels du collectif ou de l'Etat pour le payer une seconde fois par le caractère obligé et contraint d'un cadre privatif de droits et de libertés à faire ou à subir l'usage comme tout le monde, lorsque l'on peut faire autrement de manière plus personnalisée et adaptée.

## UN RAPPORT PLUS «HUMANICIDE» QU'HUMANISTE

**L**a problématique de l'égalité dans la pratique routière lorsque tout le monde se plie au pied de la lettre du code de la route repose sur le fait que l'esprit humain mélange tout en confondant priorité accordée au collectif et/ou au système et prédominance de l'individu dans la situation.

La prédominance de l'individu dans la situation suppose que le jugement humain averti et compétent analyse sur-le-champ, mieux que cent codes de la route et mille capteurs, l'ensemble des paramètres complexes de la situation. En cela, l'humain lucide et avisé dépasse de très loin le rendu de la technique et de la technologie en restant le centre incontournable de la solution routière. En tant que sanctuaire vital et décisionnaire à protéger, il est par conséquent bien plus important dans l'enjeu final que la priorité accordée à l'ordre collectif et/ou à celui du système. La priorité du collectif et/ou du système passe

automatiquement en second après la prédominance de l'individu et son importance dans l'enjeu final, de la même manière que la priorité n'étant pas l'urgence, l'urgence doit toujours s'imposer devant la priorité en toute organisation bien managée.

Cette confusion des rôles alimentée constamment par le rapport de force latent entre le système et le citoyen via le collectif, entretient un rapport inversé entre priorité et prédominance, entre le premier rôle dévolu au citoyen et le second rôle alloué au collectif et au système. Par le jeu de cette inversion, l'exercice de la priorité du collectif imposant le recours à l'égalité dogmatique sur la prédominance de l'individu, lequel préfère instinctivement la différenciation de son groupe d'appartenance, fait que l'égalité tend à s'imposer sur la différenciation alors que normalement la différenciation doit s'imposer sur l'égalité. De la même manière, la référence au collectif n'induit nullement la référence obligatoire au principe d'égalité, pas plus que le collectif n'induit nullement la référence à l'indifférenciation entre les individus. Au-delà de l'inversion des rôles, il existe une véritable perversion entretenue sciemment par certaines institutions du système depuis très longtemps destinée à mettre sous coupe réglée le citoyen, en considérant que la sommation des différenciations humaines résulte au final d'une moyenne égalitaire logiquement indifférenciée.

A l'identique, l'obligation du «tous pareils» imposée par le système repose plus sur une somme de devoirs imposés aux citoyens que sur la référence à l'humanisme, à l'altruisme, au partage solidaire et personnalisé entre tous les individus formant le collectif. *De facto*, le recours dogmatique au principe d'égalité repose davantage sur une majorité de contraintes, d'obligations et de soumissions au maillage législatif que sur un souci d'équité, de justice sociale et de préservation des droits et des libertés individuelles. En cela, l'égalité placée sous la tutelle dominante et coercitive du système s'apparente plus à une somme dominante de devoirs légaux qu'à un actif de droits légitimes. Faire croire le contraire et maintenir sciemment cet état de fait est «humanicide», c'est-à-dire de nature à renier la primauté de la supériorité «évolutionnaire» de la condition humaine.

## OÙ EST DONC LE VÉRITABLE ESPRIT D'ÉGALITÉ ?

**L**a demande d'égalité ne relève ni d'une fonction physiologique ni d'une fonction psychologique naturelle mais plutôt d'une demande sociologique de vie en groupe.

Déjà Chateaubriand dans ses *Mémoires d'outre-tombe* indiquait que «*Les Français n'aiment point la liberté ; l'égalité seule est leur idole. Or égalité et despotisme ont des liaisons secrètes*». Le recours spontané à l'égalité se fonde, au départ, sur une demande de différenciation humaine qui, associée à un traitement équitable des demandes provenant des uns et des autres, produit peu à peu le sentiment d'égalité vis-à-vis d'autrui et sa nécessité de «devoir» s'appliquer de la même manière pour tout le monde. L'égalité est alors perçue comme juste dès lors que la différenciation et l'équité propre à l'un peut s'appliquer à une sommation de cas et/ou d'individus. Il est ainsi possible de dire que le sens profond de l'égalité est toujours au départ associé au besoin d'équité permettant de prendre en considération la différenciation propre à chacun.

Aussi tout l'art du politique consiste à jouer sur cette confusion dans les esprits en faisant croire que l'égalité est un droit individuel compensé par un devoir collectif. En réalité par le lissage de la loi, de la règle, des usages, du formatage culturel, les fondements initiaux de différenciation et d'équité s'éliminent pour ne laisser ensuite la place centrale qu'au rôle strict du devoir et de l'application de la lettre de la loi. C'est de cette confusion oubliant les fondamentaux de la demande d'égalité pour ne privilégier que l'aspect exécutif de la normalisation et de la règle dans le collectif que le recours à l'égalité devient indifférencié, systématique et/ou inconditionnel. C'est également la raison pour laquelle le recours à l'égalité dans les sociétés modernes est pleinement handicapé, sans âme, atrophié, orienté dans le sens dominant des intérêts majeurs du système et non plus dans celui des intérêts particuliers du citoyen.

Ce recours à l'égalité «appauvrie» crée des distorsions sociales et des freins permanents dans les conditions humaine, citoyenne et sociétale, dans lesquelles le jugement humain doit s'obliger à jongler en permanence en justifiant ici la nécessité égalitaire tout en la critiquant ailleurs ! Pour recréer une égalité «enrichie», il convient de revenir à l'esprit initial de l'égalité en considérant d'abord que c'est la somme positive, citoyenne et constructive des contributions individuelles, dans la différence des uns et

des autres, qui alimente la supériorité de l'évolution humaine et fait progresser le collectif. Dans l'histoire humaine ce sont toujours les exploits individuels, les chemins d'actions impulsés par la volonté d'individus autonomes et souvent de caractère, qui ont le plus contribué au progrès de l'humanité et très rarement les marches collectives cadencées aux mesures des pas militaires, des discours politiques ou des slogans démagogiques.

Il ne faut pas plus confondre la notion d'ordre et d'équilibre momentané au sein d'une organisation donnée avec l'égalité apparente imposée par la coercition et la directivité émanant des rôles, de la discipline et/ou de la soumission aux règlements. Si l'ordre collectif essaie constamment de combattre le désordre individuel, ce n'est pas par souci foncier de favoriser une égalité humaniste entre les individus (équité et différenciation) mais par une volonté stratégique de régulation technique, légale et morale des insuffisances culturelles improductives, comme de combattre l'ensemble des déviances humaines capables de saper l'autorité en place et rendre alors plus fragile l'équilibre du système et sa pérennité.

De la même manière, lorsque le système utilise en son sein, comme dans la société civile, les qualités et le talent des individus, ce n'est pas non plus dans un souci d'égalité entre les citoyens mais davantage dans l'objectif de promouvoir un élitisme de classe, d'appartenance et de performance destiné à perpétuer la hiérarchie structurelle du pouvoir de l'homme sur l'homme par le biais des institutions et des organisations en place sur la masse des citoyens. Le maintien des réseaux de pouvoir comme la nécessité vitale de produire de la richesse nationale (voire dans certains cas de la richesse personnelle) sont les deux principaux piliers de la stabilité dans tout système asservissant *de facto* la notion d'égalité à ce double enjeu. En cela, l'égalitarisme s'applique parfaitement au contrôle du collectif, à la direction des masses comme à la gestion de leur productivité sous l'égide dominante d'un élitisme de classe. C'est d'ailleurs pour cela que le recours à l'égalité est autant souhaité et imposé par le système.

Le recours politique à l'égalitarisme forme même un modèle relativement stable dans la gouvernance des masses et des groupes humains à tous les échelons de la collectivité qui de la nation, de l'administration publique, de l'entreprise ou du groupe, procède d'une similitude dans la dynamique «égalitaire», sauf exceptions et marginalités. Rien à voir donc avec un véritable esprit d'égalité animant le collectif, dès lors que les intérêts du système ou de l'organisation sont placés avant ceux de la personne et du citoyen. Il devient dès lors clair que le recours à l'égalité dans les sociétés occidentales devient plus un prétexte social, un subterfuge scolastique (mariage de la foi et de la raison) qu'une fin en soi, permettant ainsi de mieux gouverner et conduire les hommes là où l'on veut et comme l'on veut. De l'esprit initial, ouvert et «enrichi» valorisant le recours à l'égalité présent au fond de la conscience humaine, il ne reste en définitif dans l'usage collectif après le laminage de la structuration dogmatique, étatique, technocratique et administrative du système que la lettre étriquée et «appauvrie» de l'égalitarisme doctrinaire.

En pratiquant un zoom sociétal, cet égalitarisme doctrinaire s'observe dans toute son ampleur dans la pratique routière avec l'obligation pour tous de se plier inconditionnellement aux rigueurs du code de la route, sans tenir compte des différences en chacun et de la demande d'équité dans le traitement des cas individuels.

## L'AMBIGUÏTÉ DE LA DEMANDE D'ÉGALITÉ COLLECTIVE

**A**u-delà des aspects purement psychologiques de jalousie, de rancœur, d'intolérance et de frustration animant chez certains le recours dogmatique à l'égalité, par l'incapacité d'accepter qu'autrui puisse avoir, faire ou être autrement que soi, il existe une grande ambiguïté dans la demande d'égalité collective.

Ainsi toute masse d'individus croyant en l'absolu du dogme de l'égalité en milieu collectif tend paradoxalement à accepter plus facilement les divisions, les écarts, la hiérarchie, les statuts entre individus n'appartenant pas à son propre clan, race, sexe, catégorie sociale... ainsi que le suivisme et l'esprit grégaire que l'affirmation par soi-même. La tendance psychosociologique est alors à créer une dichotomie entre l'aspect de similarité entre les individus vivant comme soi-même (égalité horizontale) et l'acceptation implicite que puisse exister, par ailleurs, d'autres modes différents de fonctionnement (grades, avantages catégoriels, modèles culturels différents...) eux-mêmes cimentés par des principes internes d'égalité verticale.

Cette ambiguïté ramène directement au constat de la différenciation génétique des races et des sexes en privilégiant toujours d'abord sa propre race, appartenance et/ou sexe. C'est le principe fondateur commun à toutes les sociétés fondées sur des idéologies politiques et religieuses qui est d'abord de considérer que *«tout ce qui se ressemble doit s'assembler»* et que *«tout ce qui est différent doit être écarté»*, même si dans un second temps, le pragmatisme sociétal civilisé est de formater tout ce qui est différent afin de créer une ressemblance partielle capable d'une intégration et/ou d'un assemblage dans l'existant du moment. Le besoin collectif du *«tous pareils»* s'anime parallèlement des besoins d'appartenance et d'identification en créant un ciment social entre les individus et surtout, le sentiment vital d'être accepté et non rejeté par son milieu d'élection ou de vie. Il en ressort que chacun tend à se couler (matriçage, formatage) dans un modèle de comportement socioculturel élaboré sur la base de rituels, critères et autres valeurs morales et culturelles propres à son groupe ou milieu d'appartenance.

Cette appropriation de nature anthropologique dans l'individualité du rôle de chacun au sein du même groupe, afin de pouvoir mériter son appartenance, favorise le lit primitif de l'égalité à ne pas accepter que d'autres dérogent aux règles et aux contraintes subies par soi-même pour mériter son appartenance et/ou la protection du groupe. Le problème, c'est que chaque groupe humain ou animal prédéfinit l'aspect primitif du sentiment d'égalité via les conditions implicites et explicites de son appartenance, faisant ainsi qu'il existe de grandes différences entre groupes humains sur le constat des valeurs et des critères fondateurs du sentiment d'égalité. Dans une communauté aux groupes humains distincts, cette ambiguïté génère une représentation de l'égalité à plusieurs étages et selon plusieurs modalités d'exécution. Elle ramène également à l'idée de variation dans le mode de fonctionnement individuel et collectif selon que les individus se ressemblent complètement ou seulement sur certains critères communs.

En fait sur le fond, cette dichotomie entre similitude et différence contribue à ramener la notion d'égalité soit, à un consensus éclairé lorsque l'on accepte et tolère la différenciation ailleurs et autrement soit au contraire, à un rapport de force permanent et intolérant à vouloir plier les autres à son propre mode de fonctionnement. Ainsi sous l'angle d'une recherche de cohésion politique, technocratique et/ou religieuse massive dans une population donnée, la consécration matérielle de cette ambiguïté est de vouloir à chaque fois créer par la loi et la règle une égalité collective unique entre les hommes, à partir d'une somme de différences prenant elle-même appuie sur des égalités de groupe aux fondamentaux différents.

Cette tentative mathématique de gestion du collectif par la «moyenne égalitaire» ne peut mener qu'à un compromis insatisfaisant pour chaque groupe considéré, sauf pour celui qui domine et utilise le pouvoir (en l'occurrence le système). Une autre ambiguïté dans le collectif soumis au principe d'égalité est que son recours n'est aucunement un moteur de solidarité mais d'assistanat. Il n'est pas plus un moteur de prise de risque autonome mais oriente davantage vers la soumission à l'ordre collectif. En effet, si l'on considère que l'impulsion humaine de demande d'égalité est à vouloir qu'autrui fasse pareil que soi, alors le sens de l'action devant être menée envers autrui ressort plutôt de l'obligation et de la contrainte pour lui que de l'altruisme ou de l'oblation pour soi-même.

Ainsi dans un cadre d'échange collectif et de répartition des biens et des moyens, moteur de tout égalitarisme doctrinaire, il est évident que si la solidarité est une action allant spontanément ou contractuellement de soi vers autrui de manière désintéressée, il devient clair que l'assistanat résultant de la distribution de l'offre collective ressort directement d'une appropriation sociale intéressée du bien collectif et/ou de l'action d'autrui pour soi-même. Soit un mode de relation et de dépendance interindividuelle placé sous le signe dominant d'une attente de retours d'intérêts pour soi-même, consacrant ainsi une démarche radicalement inverse de l'idée généreuse d'égalité équitable, juste et éthique. En clair, l'égalité dogmatique en mode collectif tend à favoriser fondamentalement l'égoïsme et l'individualisme masqué.

De la même manière, alors que la prise de risque autonome est un engagement volontaire dans le passage à l'acte animé d'un effort soutenu en vue d'un pari de réussite de façon à atteindre une récompense possible, la soumission implique un engagement non volontaire (suiveur), un effort prédéterminé (obligation) en vue de gérer l'échec ou la contrainte dans le cadre attendu d'un résultat limité. Il est évident que lorsque le résultat final dépend d'un engagement personnel à risque et/ou entraînant une difficulté, la notion d'égalité se dilue immédiatement dans l'effort consacré en fonction des capacités et des ressources de chacun. Face à l'échec possible ou face à la difficulté prévisible de



l'action ou de l'entreprise menée, celui ou celle qui ne se sent pas suffisamment motivé(e), mobilisé(e) ou compétent(e), tend tout naturellement à s'en remettre au mouvement collectif en acceptant le leadership de groupe ou d'autrui.

En clair, l'égalité dogmatique à faire comme tout le monde tend à favoriser davantage la soumission individuelle (hiérarchie) et le suivisme collectif (instinct grégaire) afin d'éviter l'erreur ou subir l'échec personnel.

## UN PIÈGE COLLECTIF PARFAIT

**F**aire comme tout le monde dans l'encadrement directif des mêmes règles, méthodes et objectifs conduit à lisser le comportement des individus dans une démarche relativement stéréotypée même si concurrentielle.

L'égalitarisme doctrinaire portant cette dynamique collective contribue à plomber de manière médiane le niveau de mobilisation capacitaire dans la grande masse des individus, plus qu'à favoriser l'affirmation des potentiels individuels. En s'attachant à respecter inconditionnellement les normes communes en matière d'égalité, l'individu entre dans un cercle non vertueux dans lequel les normes collectives justifiant l'adhésion de la grande masse des autres forment sa propre référence normative à l'égalité, laquelle se fondant ensuite dans la masse influence, à son tour, le comportement normé des autres. L'individu devient à la fois les autres et le collectif face à la notion d'égalité, tout en prenant le sens de la direction imposée par le collectif. Il s'influence alors lui-même dans un sens orienté et influence les autres en étant ni tout à fait lui-même ni véritablement un autre. Il tend à devenir un sujet placé sous la tutelle du système en ayant perdu le sens de la réalité, comme n'importe qui peut perdre le sens de l'orientation avec avoir tourner plusieurs fois sur lui-même.

En fait, le recours à l'égalité devient une direction cardinale qui ne dépend d'aucun pôle fondamental et/ou universel mais seulement des influences, attractions et pesanteurs exercées par le système sur l'individu via le collectif. En ne sachant pas dissocier le recours à l'égalité via le respect inconditionnel des normes et le recours à l'égalité via le respect conditionnel de la différenciation, l'individu prend l'orientation donnée par le comportement de la majorité des autres. Plus la majorité des autres est soumise aux normes et/ou au respect inconditionnel de l'égalitarisme doctrinaire, plus l'individu tend à adopter l'orientation collective. Il est ainsi piégé par la référence constante faite aux autres et/ou au collectif qui, au final, n'est pas autre chose que l'expression bridée de ses propres limites. En fait, il crée et anime concrètement le comportement de la majorité des autres tout en suivant une direction cardinale qu'il s'est lui-même imposé par une adhésion normative.

C'est tout le principe de l'esprit grégaire qui fait que sans discernement, libre-arbitre et affirmation suffisante de soi, il s'agit alors d'un cercle sans fin au profit du système et/ou de l'égalitarisme doctrinaire. L'aspect le plus liberticide de ce piège est que l'individu s'enferme lui-même en ne pouvant pas invoquer la responsabilité du système ou du collectif, puisque c'est lui-même qui agit et décide de son propre sort. Le piège collectif devient alors parfait ! Dès lors, il suffit d'y associer subtilement des règlements, des lois et des usages dans un maillage législatif étroit en provenance du système, pour que l'individu associe alors recours inconditionnel à l'égalité avec respect inconditionnel des normes, des règles et de la légalité en général.

Ce principe de conditionnement des masses contribue, à la fois, à donner un ascendant décisif au système et à ses représentants comme à accepter la réduction constante et liberticide des droits humains et/ou citoyens selon les grands enjeux sociétaux.

## UN CHANT DES SIRÈNES RELATIVEMENT PERFIDE

**E**n général, les plus partisans et accros des règles en société sont aussi les plus conditionnés par le système, par conséquent les moins crédibles dans le discernement sociétal.

En utilisant une lecture imaginée, le recours aux idéaux d'égalité s'apparente au chant des sirènes qui, dans l'*Odyssée*, entraîne à sa perte celui ou celle qui s'en approche trop près. Le rapport inconditionnel à l'égalité collective est plus une sorte de chant de mort que de vie pour les libertés individuelles, car il tend davantage à enfermer l'individu dans des certitudes de soumission au système plus qu'à le tirer vers le haut de l'affirmation, de la réalisation de soi ou de l'épanouissement personnel. En ce domaine, il ne faut pas confondre l'esprit d'équipe qui est une somme d'individualités pleinement mobilisée sur un projet commun dans la perspective de réaliser ensemble un objectif au résultat qualifié, avec le «tous pareils» qui repose sur un lissage moyenné des ressources humaines afin d'atteindre un objectif déterminé.

Si la première démarche ressort du qualitatif, la seconde s'applique uniquement au quantitatif en créant, *de facto*, des disparités évidentes de mobilisation humaine. Il est clair, dans l'absolu, que si l'égalité parfaite consiste à être tous identiques avec le même revenu, le même patrimoine, le même savoir, le même niveau de consommation, le même degré d'engagement, etc., alors l'humanité ne peut que stagner dans un marais culturel pesant avec au menu, une carte unique proposant une offre relativement peu copieuse et/ou peu motivante dans la durée. En effet, plus la notion d'égalité se répand en tout domaine d'activité, plus elle induit une forme de pesanteur, une chape de plomb créant d'abord la stagnation puis la régression dans la mobilisation des ressources humaines. De manière corrélative, elle favorise des attitudes et des approches automatisées et fortement habituelles agissant comme un frein permanent chez ceux dotés des meilleures ressources et comme une aspiration, pour l'ensemble des autres, vers une sorte de médianité capacitaire et comportementale.

Tout fonctionne comme si, dans un univers humain génétiquement diversifié et largement différencié au sein de chacune des 5 grandes dimensions propres à l'espèce (mental, intellect, affectif, sensoriel, physique), le recours dogmatique à l'égalité tendait à abraser le naturel en superposant la matrice artificielle du système (règles, lois, usages...). L'abrasion de la spontanéité et du naturel par la dominance organisationnelle et artificielle du système en matière de recours à l'égalitarisme contribue à favoriser, en arrière-plan, tout un gisement de rancœurs, d'intolérances, d'insatisfactions, de comparaisons envieuses, de frustrations et/ou d'agressivité latente, envers tout individu qui ne ressemble pas à soi et/ou qui ne s'identifie pas au même groupe d'appartenance par ses déviances comportementales.

Le cas est particulièrement typique en matière de pratique routière. C'est en cela qu'il est possible de dire que si l'égalité imposée en tout domaine et de manière indifférenciée induit l'apparence d'une stabilité collective, elle génère parallèlement plus d'injustice humaine que de liberté à exister, à agir et à s'affirmer par soi-même et/ou pour soi-même. En définitive, ce n'est pas le principe d'égalité qui génère de l'ambiguïté mais l'excès d'égalitarisme, en entraînant involontairement chaque citoyen dans une démarche individuelle plus liberticide qu'«évolutionnaire» !

## QUESTIONS TROUBLANTES SUR L'ÉGALITARISME DOCTRINAIRE

**S**'il est compréhensible qu'en matière de survie et d'existence, le développement des uns ne puisse se réaliser au détriment des autres et/ou que le plus fort n'utilise le plus faible et/ou ne lui impose sa loi, pourquoi en dehors de cette perspective les citoyens-usagers les plus performants doivent-ils subir les limites imposées par les plus mauvais, médiocres et moyens de la collectivité sous prétexte d'égalité collective?

S'il est compréhensible que l'information, l'éducation, l'utilisation du bien collectif, culturel et patrimonial soit accessible à tous. S'il est parfaitement normal que préexiste un ascenseur social destiné à favoriser l'accès au pouvoir, au statut social et/ou à l'argent, des moins bien lotis au départ de la vie mais disposant d'autant de qualités et de capacités (ou plus) que ceux bien mieux lotis par l'héritage, le patronyme ou la descendance, pourquoi l'égalitarisme doctrinaire agit-il toujours à contre sens de la légitimité ?

S'il est compréhensible que le produit de l'effort et de l'investissement soit mieux récompensé que le non effort ou que la non prise de risque, pourquoi imposer un même cadre normatif et réglementaire à deux vitesses dans la réalité des choses, c'est-à-dire un handicap réel à celui qui s'expose et prend des

risques et un handicap virtuellement identique à celui qui ne s'expose pas, donc ne prend ni risque ni n'encourt de sanction sous prétexte d'égalité ?

S'il est compréhensible que le pouvoir et l'accession aux plus hautes fonctions dans la société soit le domaine réservé des clans, des écoles, des partis et des réseaux considérés comme l'élite, pourquoi ces derniers représentent-ils toujours les intérêts d'eux-mêmes et/ou la sauvegarde des intérêts du système en place, en s'appliquant un traitement préférentiel (avantages, privilèges, immunité, pratiques discrétionnaires...) tout en contribuant à faire appliquer et perdurer le principe d'égalité à l'encontre de la plus grande majorité des autres citoyens de la même nation ?

De manière encore plus basique, pourquoi la recherche d'égalité collective tend plus à réduire et/ou à rabaisser systématiquement le cadre d'existence humaine et citoyenne en interagissant directement sur le fonctionnement contrôlé des sanctuaires intimes (besoins, attentes, motivations, décisions, choix...) qu'à élever qualitativement et/ou de manière «évolutionnaire» le niveau d'existence en chacun ? Dans cette logique non «évolutionnaire», pourquoi imposer une démarche d'égalitarisme doctrinaire et/ou légale identique pour tous à contre-courant des besoins naturels de justice fondés sur l'éthique et la différence en chacun ?

En fait, n'apparaît-il pas tant que le système maintient volontairement sous tutelle le collectif et domine le citoyen que la surface des devoirs supplante toujours la surface des droits dans la condition humaine dans le but de canaliser étroitement la demande humaine face à l'offre sociétale ? Le recours à des principes tels que ceux de l'égalité et du respect inconditionnel de la règle ne contribue-t-il pas à masquer l'ensemble des procédés de dominance (devoir avant le droit, règle commune supplantant la légitimité individuelle, offre contrôlant la demande...) en imposant au citoyen la force collective contre la revendication individuelle ?

En cela, n'existe-t-il pas l'évidence d'une relation en chaîne mûrement réfléchie dans la plupart des sociétés modernes entre égalitarisme doctrinaire, culte du devoir, respect inconditionnel de la loi et des règles, soumission et asservissement du rôle citoyen à la tutelle de l'Etat avec privation opportune et/ou ciblée de certains droits citoyens libertaires ? De la même manière, ne semble-t-il pas que le vaste catalogue des différentiels humains (personnalité, tempérament, capacités, talents, ressources...) soit délibérément contrôlé au profit d'un rapport dominant favorable à la légalité, donc favorable au système, que traitée équitablement de manière juste et légitime au profit premier du citoyen ?

Egalité et légalité ne forment-elles pas un couple dominant au sein de tout système moderne s'opposant délibérément, via la référence au collectif, au couple équité et légitimité revendiqué à l'échelle citoyenne et individuelle la plus affirmée ? De ce décalage fondamental n'existe-t-il pas une problématique actuellement insoluble qui ne peut se résoudre que par l'évidence d'un déclin sociétal suivi d'un renouveau «évolutionnaire» ? De la pertinence ou non des réponses apportées à l'ensemble de ces questions découle le sens et la qualité de la conduite des hommes au sein des organisations humaines modernes comme le type de mentalité des dirigeants et responsables au sein du système et du collectif.

Comme première étape, il semble bien que l'idéal soit de commencer à apporter des solutions «évolutionnaires» au sein même de la pratique routière dans une méthode inverse à celle actuellement utilisée, en privilégiant le recours au Codex de la Maîtrise routière. En créant ainsi une tête de pont «évolutionnaire», et en tenant compte des retours d'expérience, il semble ensuite relativement réaliste de la dupliquer dans d'autres domaines de société.

## **INÉGALITÉ POSITIVE, ÉGALITÉ «NEUTRALE», ÉGALITÉ NÉGATIVE**

**A**u sein de chaque société ou organisation prônant l'égalité, il est constant d'observer que très souvent les mieux lotis par la nature (et non par le patronyme, le statut ou l'héritage) sont également ceux qui doivent subir les plus fortes contraintes, les plus grandes frustrations et les plus fréquentes insatisfactions face à la toise de l'égalitarisme doctrinaire.

A l'inverse dans le même cadre égalitaire, moins l'individu dispose de ressources naturelles, techniques ou «compétentielles», moins il paie le tribut de la frustration et/ou de l'insatisfaction et plus il ressent le cadre égalitaire comme favorable pour lui-même. En fait, il existe une relation directe entre égalité

comportementale et moyenne comportementale dans un phénomène quasi physique et mathématique expliqué par les principes de la courbe de Gauss.

**Pour fait simple, les effets ressortant d'un recours à l'égalité étalonné sur une moyenne produisent toujours 3 types de position :**

1. L'inégalité positive
2. L'égalité «neutrale»
3. L'égalité négative

### **1. L'inégalité positive**

Elle concerne la frange à l'extrême gauche de la courbe de Gauss en accordant un droit «moyenné» à des individus dont les capacités, compétences et/ou ressources de départ sont inférieures au champ légal et/ou à la moyenne des individus. Pour eux, la possibilité d'accéder aux mêmes droits que la moyenne des individus contribue à favoriser un cadre motivant et ouvert, même si porteur d'un défaut d'équité pour l'ensemble des autres. Il s'agit là d'une forme d'inégalité associée à un caractère positif permettant d'élever les actions de cette frange d'individus vers un niveau plus élevé : celui de la moyenne. Par exemple dans la pratique routière, si l'égalité ressort d'une moyenne de 55 en terme de niveau de maîtrise globale, le cadre réglementaire favorise directement ceux qui disposent de ressources inférieures (ex. : 40, 45, 50) en leur donnant la double possibilité de s'exprimer normalement dans leur niveau actuel (par exemple : 45), puis de déborder légalement de leurs compétences jusqu'à la barre admise de 55. Ainsi, l'utilisateur disposant d'un niveau de maîtrise globale de 45 prend un avantage théorique de +10 sur l'ensemble des autres. L'offre sociétale étant supérieure à la demande individuelle, il se crée alors un écart favorable appelé inégalité positive sur le court terme. Sur le plus long terme, l'incidence de l'étalonnage moyenné contribue le plus souvent à lisser les comportements vers un stade intermédiaire.

### **2. L'égalité «neutrale»**

Comme dans le haut du chapeau de gendarme de la courbe de Gauss, la population identifiée dans cette plage moyennée représente en général le plus grand nombre d'individus aux capacités, compétences et/ou ressources relativement proches ou similaires. Cette similitude contribue à favoriser un standard d'égalité au sein de cette tranche d'individus en devenant même la référence dominante pour tous. Elle favorise un rapport relativement neutre entre l'offre sociétal de niveau 55 et la demande individuelle de niveau 55 ou approchant. Il en résulte ainsi un caractère «neutral», ni positif ni négatif. Dans la pratique routière, l'utilisateur disposant d'un niveau de maîtrise globale proche de 55 agit comme un poisson dans l'eau, sans grande frustration. Le recours à l'égalité favorise chez lui une acceptation instinctive car proportionnelle à ses capacités. Toutefois, les effets à plus long terme conduisent vers une forme de stagnation voire de régression insidieuse par défaut d'évolution ou de perfectionnement utile.

### **3. L'égalité négative**

Appelée également inégalité aux dépens des meilleurs, l'égalité négative concerne la frange placée à l'extrême droite de la courbe de Gauss. Elle s'applique aux individus disposant des meilleures capacités, compétences et/ou ressources, qui se voient privés de l'exercice naturel de celles-ci en regard du diktat légal ou doctrinaire de la moyenne égalitaire. Dans ce cas, l'offre sociétale (55) est largement inférieure à la demande individuelle (ex. : 65, 75, 85) en créant un écart d'autant plus négatif et défavorable (-10, -20, -30) que le niveau de maîtrise globale et de compétence technique est élevé à l'origine. Dans la pratique de la vitesse cela s'appelle le «trou comportemental». Dans la pratique routière, il en ressort un état permanent de frustration et/ou d'insatisfaction chronique chez les meilleurs. Le référentiel obligatoire de la moyenne égalitaire tend à déqualifier peu à peu le comportement de ces individus, et/ou à les rendre déviants, alors qu'au contraire, ils devraient servir de modèle d'exemplarité pour augmenter la moyenne de l'ensemble des autres. De ce paradoxe égalitaire, il en découle que les individus les moins bons et/ou justes compétents sont toujours privilégiés par le recours à l'égalité doctrinaire au détriment des meilleurs. Au sein des démocraties de système, il semble bien que la loi et la règle fonctionnent comme le principe de la moyenne statistique, c'est-à-dire en étant à la fois évocatrice d'une généralité ou d'une tendance mais fautive dans l'exactitude des faits comme dans la précision de la réalité. Même en mathématique, science logique et exacte par nature, la moyenne statistique ne traduit nullement l'exactitude mais seulement une image d'ensemble à un moment donné, à la fois relative et non précise en étant seulement utilisable en terme de probabilité et de prévision.

Il existe ainsi une large confusion entre prévision et précision, faisant que la représentation virtuelle de la réalité modélisée par les chiffres et/ou par la loi est fautive dès son énoncé. De manière incidente, la référence à la notion d'égalité qui s'en inspire est également fautive dans l'exactitude de la représentation collective en s'appliquant à tous mais à personne en particulier. Il est clair que, dans ce contexte commun à la plupart des sociétés modernes, préexiste en permanence un frein sociétal objectif et une stagnation anormale dans l'évolution possible des conditions humaine et citoyenne. Le cas est particulièrement frappant et facile d'observation en matière de sécurité routière traditionnelle, domaine dans lequel les usagers les plus compétents sont également les plus frustrés et privés d'affirmation naturelle en payant le tribut inique de l'égalitarisme doctrinaire.

Il s'agit là d'un exemple type de modèle collectif et structurel imparfait devenu par son importance dans le quotidien des gens, l'une des plus parfaites vitrines des limites sociétales du moment.

## MISER SUR L'ÉGALITÉ ÉQUITABLE

**L**a notion institutionnalisée de l'égalitarisme doctrinaire n'existe pas dans la nature, faisant que presque partout dans le monde animal la sélection naturelle fait son œuvre en reposant principalement sur l'existant du moment et l'état réel des capacités opérationnelles et/ou actives propres à chaque individu.

C'est une règle quasi universelle traduisant là une première forme d'égalité équitable à l'échelle animale dont le but est de ne privilégier aucun membre particulier du groupe, hormis en matière de reproduction ou de protection, ni d'accorder une quelconque rente de situation décalée d'une contribution réelle, sauf chez les sujets les plus jeunes. Aussi à l'échelle humaine, afin de lutter efficacement contre les aspects iniques de l'égalitarisme doctrinaire et inverser l'ensemble de ses effets rétro-dynamiques ou non «évolutionnaires», il convient de repenser la notion d'égalité en mode collectif. Pour cela, il est nécessaire de revenir aux fondamentaux de la différenciation et de l'équité en les associant aux notions de justice et d'éthique.

La meilleure méthode opérationnelle consiste à tenir compte de la diversité de l'existant parmi les hommes et les femmes sans essayer de leur imposer une doctrine unique, une réglementation au pied de la lettre, une seule pratique autorisée de vitesse, etc., qui soit fondée sur une seule référence moyennée et/ou acceptable. Vouloir tout unifier est une aberration constante et majeure du genre humain. Si la règle du «tous pareils» préexiste, elle ne doit plus être utilisée que par défaut, c'est-à-dire après un refus ou un échec de règles spécifiques, en laissant une alternative de sortie à chaque citoyen. De ce fait, elle ne doit plus être la référence principale comme auparavant mais seulement une solution de secours. En réalité, l'idéal est de favoriser une égalité équitable en fonction de catégories prédéterminées d'individus dans un cadre précis, à une date précise et pour une période précise, par le jeu d'une sélection naturelle civilisée dite de deuxième degré.

Il ne s'agit naturellement pas de recréer des élitismes ou des ségrégations entre les individus par la force physique, l'intelligence, le diplôme, le pouvoir, l'argent, le statut social ou la race, mais favoriser une différenciation naturelle par des niveaux de distinction reposant uniquement sur la compétence, la crédibilité et/ou la maîtrise opérationnelle au sein de domaines jugés essentiels. Dans ces domaines, les règles d'égalité dites de deuxième degré s'établissent alors selon des niveaux prédéterminés de compétence, crédibilité et/ou de maîtrise opérationnelle en étant obligatoirement accessibles au plus grand nombre, à tout âge et en tout lieu. En marge des règles appliquées à l'accession de chaque niveau, doit être impérativement refusé le principe de la rente de situation en imposant une mobilisation de compétences techniques et/ou de ressources objectives dans le cadre de périodes limitées et reconductibles.

Ce principe est d'ailleurs utilisé en partie dans le monde de l'entreprise, de la compétition sportive, de la hiérarchie organisationnelle dans les institutions financières, administratives, militaires ou religieuses, etc. Aussi pourquoi utiliser dans des domaines ciblés et/ou à vocation de productivité stratégique certains principes de différenciation et d'égalité équitable et les refuser, en imposant un «tous pareil», dans d'autres domaines de gestion de masse placés directement sous la tutelle du politique et du système ? Le fondement de l'égalité équitable doit être universel en reposant sur une approche basée sur l'engagement actif et le mérite personnel et non sur des faveurs ou des facilités accordées par la

vie, l'argent, le lien familial ou les relations. Sur le fond, cette approche d'engagement personnel associe simultanément et harmonieusement les 3 grands principes du vivant : la sélection naturelle (capacités innées), l'acquisition (l'effort mobilisé) et l'opportunisation maximale (rebondir utilement sur les événements). Chacun ayant un rôle déterminant mais non exclusif.

Sur la forme, c'est la motivation et la volonté personnelle (sacrifice, énergie, décision, passage à l'acte...) qui sont les principaux moteurs permettant d'accéder à une distinction opérationnelle plus élevée. L'intelligence, la mémoire, la connaissance, le statut social, la force physique, etc., ne sont plus alors que des moteurs auxiliaires servant de préalables et non d'objectifs en soi à valoriser. C'est la raison pour laquelle la crédibilité de la distinction affectant l'accession à un niveau donné doit être avant tout logique, naturelle et révisable en fonction des efforts consentis à titre individuel et non uniquement en fonction de qualités innées ou héritées ne supposant pas d'efforts particuliers. Pour avoir accès à un niveau donné, chaque individu doit mobiliser par lui-même une proportionnalité d'efforts et d'investissements personnels en relation directe avec l'atteinte qualitative de critères objectifs, prédéfinis et/ou globaux, tout en étant soumis à la contrainte d'une contrepartie d'actualisation régulière.

L'égalité des chances au départ et à l'arrivée, l'égalité du parcours à accomplir, l'égalité des efforts à consentir ne doivent plus être confondues avec l'égalité indifférenciée du «tous pareil» donnant à tous les mêmes droits et devoirs, sans toutefois être obligés de faire ni le même parcours ni mobiliser les mêmes efforts, ni d'avoir objectivement les mêmes chances au départ et/ou à l'arrivée. Aussi par critères globaux, il faut comprendre l'élimination de toute préférence unique ou dominante accordée à des aspects économiques, sociaux, culturels, intellectuels, mentaux, physiques ou techniques, mais à un mélange équilibré entre eux tous. A cet égard, le caractère complet et dynamique des Tests de Motologie est assez exemplaire.

Par contrepartie, il convient d'intégrer le fait que si l'accès reste théoriquement ouvert à tous, la distinction qui en découle doit être révisable en fonction du niveau réel de compétence *up to date*, en repoussant toute forme de rente de situation. Ainsi par exemple dans la pratique routière, s'il existe 3 catégories majeures d'usagers (les moins bons, les moyens et les meilleurs), il doit alors exister au moins 3 formes d'égalitarisme disposant chacune des mêmes avantages, droits, devoirs et contraintes.

**Techniquement chaque catégorie doit offrir la même distinction égalitaire entre tous ses membres avec des différences logiques vis-à-vis des autres catégories :**

- . Distinction égalitaire «alpha» pour les meilleurs
- . Distinction égalitaire «bêta » pour les moyens
- . Distinction égalitaire «gamma» pour les moins bons

En associant une différenciation dans le traitement des individus en fonction de leurs véritables compétences et capacités et une égalité de traitement entre individus similaires, l'équité devient alors permanente. C'est cela l'égalité équitable : le produit collectif constamment révisable résultant de la différenciation humaine et de l'équité entre individus similaires à partir d'un socle commun fondé sur le niveau de compétence opérationnelle, d'engagement dans le passage à l'acte et/ou de maîtrise globale mobilisée (pas forcément en terme de résultat ni de concurrence), tout en donnant constamment à chacun une même chance au départ comme à l'arrivée. A l'inverse, lorsque l'égalité «neutrale» et négative servent de fondement unique à la loi, à la règle et à la conduite du collectif dans le cadre d'un «tous pareils» indifférencié, c'est tout un rapport sociétal entre citoyens, comme entre les citoyens et le système, qui s'inscrit insidieusement dans le faux, l'imperfection, le rapport du fort au faible, voire dans la manipulation et la «docilisation» des masses.

Lorsque l'égalité équitable s'impose de manière formelle ou informelle chacun exerce alors plus naturellement ses droits sans exagération ni frustration, tout en ayant la possibilité permanente de progresser plus avant, via l'effort personnel. La compétition et l'agressivité concurrentielle font naturellement place au challenge personnel. L'égalité équitable suppose également que celui qui ne fait rien, qui profite du système ou exerce une prédation sur autrui redescend naturellement vers le niveau correspondant à l'état réel de ses capacités, contributions au groupe et/ou compétences opérationnelles, sans possibilité d'une quelconque rente de situation hormis pour les aînés les plus âgés.

En résumé, lorsque prime trop longtemps l'usage indifférencié de l'égalitarisme doctrinaire sur toute une collectivité et/ou de manière à inhiber directement les individus, c'est un mécanisme de résistance «évolutionnaire» qui se met en marche tirant vers le bas les potentiels d'activation de l'homme et du citoyen, tout en animant les préceptes de toutes les dictatures politiques et idéologiques. En voulant combattre légalement le rapport dominant/dominé ou celui du fort au faible, l'égalitarisme doctrinaire ne fait que les renforcer de manière insidieuse d'abord au profit du système en asservissant le rôle du citoyen, puis chez l'homme de pouvoir (autorité, statut, titre, argent...) en exerçant un contrôle et/ou une influence directive sur d'autres hommes plus faibles et/ou dépendants. En cela, le recours dogmatique à l'égalité efface toujours l'équité naturelle provenant de la différenciation individuelle mais aussi réduit les droits et les libertés, faisant que l'histoire se répète indéfiniment en boucle en créant les conditions récurrentes de la plupart des «sociopathologies» de masse, ainsi que la stagnation inutile des démocraties.

## UTILISER INTELLIGEMMENT L'ÉPIPHÉNOMÈNE DE LA PRATIQUE ROUTIÈRE

**P**our qu'un peuple s'élève moralement, il faut éviter de s'appesantir constamment sur tous les innombrables petits maux de société formant légion dès lors que l'on s'arrête sur eux.

L'épiphénomène de la pratique routière est l'exemple type des excès des sociétés modernes plombant délibérément l'esprit et le principe démocratique par l'excès du détail et l'excès de lois. En prenant prétexte de la mortalité et de l'accidentalité routière, les institutions n'hésitent pas à imposer aux citoyens un ordre sécuritaire associant culpabilisation médiatique, ordre moral, exemplarité des sanctions et recours à un maillage législatif étroit, dans une politique de contrôle des masses s'apparentant plus à un retour de l'autorité et de la coercition collective qu'à une évolution démocratique. De la même manière, l'approche politique consistant à fonder une logique d'action sur la position médiatique de minorités agissantes non représentatives de la majorité silencieuse, sur une récurrence de propagande utilisant les médias de masse, ainsi que sur des statistiques grossies à la loupe (mais largement marginales face à la globalité des autres sources de mortalités nationale) conduit à des excès anti démocratiques.

C'est une fois de plus le spectacle de la manipulation des masses savamment orchestrée par les institutions du système jouant du bâton de la loi et de la carotte libertaire à sauvegarder pour chacun sa possibilité de conduire ou de piloter sur réserve de docilité et de soumission. En fait, le recours forcé à la sécurité reposant sur le grossissement d'un épiphénomène national fortement dramatisé est une méthode relativement primaire utilisée par les sociétés les plus rustiques. Cela ne démontre aucunement la marque d'un grand peuple mais l'empreinte d'une démocratie affaiblie. C'est en cela que l'épiphénomène de la pratique routière est intéressant comme parfaite et puissante vitrine des mentalités du moment, des procédures démocratiques en cours et des attitudes citoyennes. Agir courageusement, positivement et qualitativement sur cet épiphénomène est par conséquent une voie royale pour modifier, par la suite, l'ensemble des autres dimensions de la société actuelle.

Grâce à l'exemplarité du débat sécuritaire et des mesures «évolutionnaires» qui peuvent en découler, c'est une partie de l'avenir sociétal qui se dessine. A l'inverse toute forme de stagnation, d'esprit conformisme, de durcissement sécuritaire ne pourront que prouver l'aspect figé, partiel voire superficiel, des démocraties du XXI siècle et/ou plus tard. C'est en cela que le débat sécuritaire est intéressant, non pas pour sauvegarder quelques petits avantages ici ou là, mais pour rénover de l'intérieur le système actuel. Agir sur les fondamentaux de la sécurité ne doit pas être une affaire uniquement politique et technocratique. Elle doit mobiliser la participation des citoyens lambda et non des minorités agissantes, des usagers eux-mêmes et non des associations ou fédérations en place.

**Pour cela, il est nécessaire de disposer de nouveaux outils interactifs de débat :**

- . Libre tribune électronique et e-Tribune
- . Vote électronique
- . Programme d'actions décennales
- . Bilans intermédiaires avec veto possible
- . Politique internationale basée sur le Codex de la maîtrise routière
- . Développement de nouvelles procédures destinées à qualifier la compétence, à valoriser

- l'usager, à favoriser la différenciation.
- . Etc.

En réussissant à courber la trajectoire sécuritaire actuelle, c'est un nouvel avenir qui se dessine pour tous. Sans ce passage, il y a de fortes probabilités pour que l'avenir ne reste qu'un devenir.

## LUTTER CONTRE LA TUTELLE AUTORITAIRE DE L'ETAT

**Q**ue l'on ne s'y trompe pas, le véritable ennemi n'est pas l'usager déviant ou la grande vitesse, mais l'ensemble des procédures normatives, technocratiques et administratives du système reposant sur la culture dominante du non risque.

Il est clair que derrière la façade médiatique et morale de la sécurité routière traditionnelle, même avec une volonté de progrès, toute tentation dominante de présence administrative et de contrôle autoritaire de l'Etat ne peut que favoriser le maintien d'une certaine forme d'infantilisation et de blocage dans les esprits et le comportement des citoyens-usagers.

**Sous l'angle historique, le constat est sans appel dès lors que s'exerce la tutelle autoritaire de l'Etat en considérant :**

- . Qu'il n'est pas possible de rendre le citoyen usager plus responsable et adulte mais plus docile, soumis et infantile.
- . Qu'il n'est pas possible de motiver longtemps l'usager, en ne créant qu'une stimulation passagère et en feu de paille propices à créer ensuite toute forme de découragement, de lassitude et de pagaille collective.
- . Qu'il n'est pas possible de progresser de manière «évolutionnaire» mais de manière inhibée, freinée, en pipant d'entrée de jeu l'efficacité de résultats possibles.

De ce fait, il est inadmissible dans une démocratie moderne d'être régulièrement soumis à un discours politique et institutionnel réducteur et démagogique, trompeur et de communication foncièrement artificielle, face à une opinion publique influençable et plus ou moins dépendante. Il est également inadmissible de privilégier une option coercitive de masse en effaçant la réalité des grands différentiels de compétence et de comportement entre usagers de la route. Le débat sur la sécurité routière traditionnelle est ainsi fondamentalement pipé sur la forme et intégriste sur le fond, sans tolérance ni grandeur.

## FAIRE ÉVOLUER LE DÉBAT SÉCURITAIRE

**A**fin de rendre utile, constructif et positif tout débat sécuritaire, il est nécessaire que le citoyen-usager affirme avec conviction, clarté et honnêteté intellectuelle sa position en matière d'option dominante sécurité routière/maîtrise routière.

Ce n'est pas avec les faux-semblants et les poncifs du genre (raisonnement tout fait, statistiques, chiffres officiels de l'accidentalité, témoignages orientés, recours à l'émotionnel...), qu'un véritable débat sécuritaire peut s'épanouir et produire des solutions adultes et adéquates dans la durée la plus longue. Les enjeux modernes de la pratique routière nécessitent d'ouvrir un débat citoyen de fond qui soit à la fois ouvert, constructif et adulte, bâti sur des arguments objectifs, des perspectives d'évolution et des projets motivants. Il doit être tout le contraire des débats galvaudés à la sauce politique et médiatique axés sur la moralisation, la provocation émotionnelle, le politiquement correct, le dogmatisme intellectuel et/ou la référence aux traumatismes personnels des uns et des autres.

En tout état de cause, le débat sécuritaire doit s'extraire de la démagogie, des sirènes alarmistes et moralisantes, ainsi que des actes de pression. Le mieux est sans doute de ne pas trop donner la parole aux tenants de la pensée dominante (alors que c'est très souvent le cas), mais de favoriser un débat qui



soit public et pas trop médiatique. En ce domaine, il convient de favoriser un débat qui mobilise une majorité de citoyens mais qui évite les émissions TV et radiophoniques trop aseptisées ou superficielles, ainsi que les manifestations de masse trop corporatistes et/ou démontrant un fort esprit partisan. Le mieux est de privilégier le recours massif à l'E-Tribune (vote et prise de position électronique via l'Internet).

## POUR QUE S'OUVRE UN VÉRITABLE DÉBAT SÉCURITAIRE

Il existe de nombreuses erreurs d'appréciations en matière de sécurité routière qui, acceptables de la part d'usagers manipulés et désinformés, sont particulièrement inadmissibles de la part de représentants politiques, médiatiques et agents du système normalement lucides et informés, à moins d'être idiots ou collaborants.

Ainsi en matière de sécurité routière traditionnelle, il est impératif que s'ouvre un véritable débat sécuritaire, même si celui-ci doit prendre plusieurs années et faire le deuil de certains fondements issus de la tradition et du passé. Il est souhaitable que s'ouvre un véritable débat de société sur l'un des rares et plus consistant espace de liberté individuelle, d'initiation contrôlable au risque et de production de motivation accessible à la volonté, aux moyens et aux capacités du plus grand nombre de citoyens-usagers. L'intérêt citoyen, plus que politique, du débat sécuritaire doit s'inscrire principalement dans une perspective de réflexion élargie et constructive et non pas dans un forum fermé d'expression émotionnelle, dogmatique, légaliste ou statistique. Tout recours directif à la pensée dominante, au politiquement correct et à l'ordre moral doit être évacué du débat, afin d'éviter de la phagocyter dès son initialisation.

Il s'agit précisément de considérer que cet épiphénomène de société interagit directement sur des fondamentaux intangibles de la condition humaine, de la condition citoyenne et de la condition sociétale du moment. Aussi, l'ouverture d'un tel débat ne doit pas se réduire à la valorisation d'une série de mesures et/ou de propositions techniques. L'enjeu est bien plus important que le premier degré de la sécurité, puisqu'il concerne l'instauration d'une série de valeurs adaptées à l'évolution contemporaine de l'homme moderne et des générations à venir. De la manière dont est traité ce débat découle soit une avancée sociétale, soit l'évidence d'une continuité dans le déclin ou d'une stagnation sociétale.

Il s'agit là, en fait, d'un véritable test sociétal dépassant largement la gestion politique et gouvernementale actuelle, pour concerner ou non une vision «évolutionnaire» du modèle démocratique dominant, présent et à venir. Le plus important est que de la sortie réussie de ce débat s'ouvre la perspective d'autres évolutions possibles dans d'autres épiphénomènes de société.

## SE MÉFIER DU DISCOURS SÉCURITAIRE

En toute occasion, lorsque l'organisation en place (Etat, gouvernement, institution, média, association, entreprise...) tient un discours sécuritaire récurrent, cela signifie qu'elle n'a pas su trouver ou proposer en amont de solutions vraiment efficaces, pertinentes et/ou consensuelles face à la problématique posée.

Il s'agit pour elle d'imposer un référentiel d'attitudes et de comportements contraints chez le citoyen (notion de devoir), comme d'imposer par l'autorité et la contrainte unilatérale (notion de loi et de règle), le maintien d'un ordre apparent. Le traitement de surface de la problématique posée s'effectue alors aux dépens d'un traitement en profondeur, faisant qu'il est à craindre le retour, à terme, des mêmes causes induisant les mêmes effets. S'il est clair dans nos sociétés modernes que le discours remplace de plus en plus le fond du débat et l'action engagée, il ne faut pas s'étonner que la réponse collective la plus couramment utilisée soit celle du réflexe «prudentiel» et sécuritaire face à l'imprévu, l'inconnu, le danger, le risque et/ou l'engagement dans le passage à l'acte.

Dans cette pseudo dynamique, il est alors observable que l'obsession sécuritaire se transforme presque toujours en discours sécuritaire hautement moral et fonctionnarisant. Parallèlement, se développe dans le collectif des citoyens le symptôme d'une déficience d'affirmation de soi, d'un manque de volonté dans

la prise de risque, d'une baisse de motivation à entreprendre comme d'un défaut de vision globale, soit tout le contraire des attendus de l'individu mature, courageux, audacieux, abouti et entreprenant. Dans ce contexte, tant que l'action réelle est remplacée par l'action virtuelle, tant que l'idée remplace l'engagement réel et concret, le débat est alors remplacé par le discours. Un discours qui s'anime automatiquement de certitudes et de sophismes à «tangenter» la réalité des faits et des sens (émotion) par l'idée de réalité.

La distorsion qui en résulte produit une pseudo-conscience des risques en exagérant l'emprise et la nécessité des mesures sécuritaires dans le quotidien de chacun. Le discours sécuritaire devient alors une arme de masse, via les techniques de communication politique, destinée à contrôler le collectif et les individualismes en freinant l'ardeur dans la motivation, la décision et l'engagement dans le passage à l'acte. Le discours sécuritaire consacre ainsi l'influence et la pression du système (maillage législatif) sur la libre affirmation du citoyen (liberté et légitimité des actes). De la même manière, plus le discours sécuritaire est présent, plus il tend à freiner l'initiative individuelle et à réduire le champ des possibles en favorisant parallèlement le principe de l'action virtuelle.

Par action virtuelle, il faut entendre la référence principale à la conditionnalité (si), à l'imaginaire, ainsi qu'à l'existant pris comme modèle de base à suivre ou à refuser. Dans ce cadre, où l'esprit se nourrit d'hypothétiques conséquences, promesses, perspectives, identifications et rapports à l'action des autres, références appuyées aux modèles existants, soumissions inconditionnelles aux règles et autres rappels au glorieux passé, il semble que le discours et l'action virtuelle forment un couple intoxicant constamment le citoyen par l'usage abusif du raisonnement intellectuel, de l'émotion et de la projection empirique.

Le discours sécuritaire nous mène alors bien loin du débat citoyen jusqu'à devenir son antonyme. Qu'il soit clair qu'un discours ne reste qu'un discours, c'est-à-dire une manifestation verbale, orale ou écrite représentative d'une idéologie, d'un empirisme, d'intérêts spécifiques ou d'un état des mentalités à un moment donné. Il s'oppose directement à l'action réelle vécue par soi-même par le jeu de substitution de la parole à l'acte. En magnifiant le verbe, le discours devient l'arme préférée des peu actifs, des soumis, des dociles et naturellement des agents et des manipulateurs du système, satisfaits d'une telle représentation artificielle de l'action.

Ainsi justifier intellectuellement et psychologiquement la non action par l'énergie du discours et par la technicité de la communication revient, pour son auteur, à remplacer toute forme d'action physique, de décision et d'engagement personnel dans le passage à l'acte par la valorisation artificielle du signifiant des mots. Au final, la référence illusoire aux mots se transforme presque toujours en échec individuel par l'incapacité concrète à savoir agir de manière compétente, avertie et opérationnelle tout simplement par défaut d'expérience utile. Il est donc évident à l'échelle individuelle, collective et sociétale, que ce penchant généralisé à la substitution intellectuelle et imaginaire en faveur du discours, contre la réalité effective de l'action engagée et du débat citoyen, fait perdre peu à peu le courage d'entreprendre, l'audace de s'exprimer ainsi que la motivation à oser et à prendre des risques.

En conséquence, l'absence d'un vrai débat limite tout progrès possible, alors que la discours entretient l'illusion et l'action virtuelle en figeant le débat dans l'œuf.

### 3 FRONTS DANS LE DÉBAT SÉCURITAIRE

**S**ous l'angle du débat ouvert entre sécurité routière et maîtrise routière, 3 fronts sécuritaires se différencient selon la position dominante des uns et des autres :

- . Le front legaliste
- . Le front pragmatique
- . Le front légitimiste
  
- . Le front legaliste ou normaliste (rapport dominant à la loi et au devoir)

Il regroupe tous ceux qui pratiquent la route au quotidien avec bonne conscience et discipline dans un cadre de citoyenneté soumise ou suiveuse, en s'appliquant à respecter la lettre du règlement imposé.

En général, ces pratiquants privilégient le recours à un niveau médian de maîtrise globale dans le cadre d'une culture «prudentielle» dominante. Pour eux, l'acceptation du discours sécuritaire est avant tout fondé sur un réflexe défensif vis-à-vis de l'usage de la vitesse, en privilégiant clairement la notion de vitesse autorisée. L'approche de la vitesse est ici davantage «virtualisée» et intellectualisée que réellement pratiquée et vécue par eux-mêmes. Dans le débat, les positions prises sont recevables, dès lors que l'individu s'applique à respecter un modèle d'exemplarité en la matière en faisant réellement ce qu'il dit dans le cadre de sa propre pratique routière (ce qui reste à démontrer pour un certain nombre d'individus). Le rapport inconditionnel à la loi et à la règle traduit une forme de pensée globale encore relativement peu aboutie, voire collaborante avec le système en place.

#### . **Le front des pragmatiques** (rapport dominant à l'efficacité de l'action personnelle menée)

Il regroupe un monde très hétérogène d'utilisateurs de la route dont chacun avoue, à la fois, son respect du code de la route et s'autorise, de temps en temps au gré des pulsions et des situations routières, un non respect des règles dans le plus large spectre des 8 types basiques de vitesse routière. En fait, les comportements et les pratiques routières s'étalonnent de manière fortement variable entre 50 et 99% de respect des normes établies certains jours, et entre 1 et 50% de non respect des normes établies en d'autres moments. Le discours tenu est le plus souvent empirique et rationalisant, faisant que chacun défend avec force de subjectivité sa propre vision de la pratique routière et ses propres certitudes en la matière. Sur le fond du problème, il n'y a pas de véritable crédibilité dans le raisonnement tenu sachant que l'utilisateur est à la fois juge du comportement d'autrui, et partie prenante en tant qu'acteur imparfait vis-à-vis d'autrui. C'est d'ailleurs au sein de ce front majoritaire de débatteurs et de praticiens que l'on retrouve, pêle-mêle, tous ceux qui veulent apparaître sages et consensuels, responsables et lucides, en prêchant ce qu'il convient de faire et en ne le faisant pas toujours eux-mêmes. En général, les individus qui raisonnent à partir de certitudes issues des propres limites de leur expérience personnelle sont aussi les plus intransigeants et intégristes sur le sujet.

#### . **Le front légitimiste** (rapport dominant à la conscience intime)

Il regroupe les citoyens-utilisateurs convaincus que la qualité de la pratique individuelle et la pérennité de la sécurité collective passent d'abord et avant tout par eux-mêmes, quelle que soit la vitesse tolérante et/ou intuitive pratiquée, via :

- . **Le développement d'un niveau élevé de maîtrise globale ;**
- . **La démonstration d'une forte affirmation de soi dans l'action engagée.**

Ce type d'utilisateurs dispose en général d'une honnêteté intellectuelle et d'un code de valeurs personnel, les faisant agir de manière conforme à leurs convictions et à leur conscience. Ils considèrent que la légitimité différenciée vaut bien mieux que le droit indifférencié, dès lors que le comportement s'avère maîtrisé et discerné. Dans ce front minoritaire, la pratique routière est relativement assurée et compétente en s'exerçant habituellement dans le cadre d'une vitesse intuitive. Le respect du code de la route est compris, à certains moments, entre 1 et 99% de respect des normes établies et le plus souvent entre 99 à 1% de non respect des normes établies. La référence au discernement associée à un comportement intelligent et empreint de savoir-vivre routier font que ce type d'utilisateurs reflète parfaitement l'esprit du Codex de la maîtrise routière. En général, les individus qui connaissent réellement tous les aspects du sujet sont sobres, précis et humbles dans leur discours, même si leur prise de position s'avère tranchée, claire et définitive, jusqu'à preuve du contraire.

### **3 OPTIONS POUR ATTEINDRE L'OBJECTIF RECHERCHÉ**

**D**ans le prolongement du débat sécuritaire les choix dirigeants, politiques, stratégiques, techniques et administratifs, doivent forcément s'inscrire dans 3 principales options permettant d'atteindre l'objectif recherché :

- . **L'option coercitive** (notion dominante du devoir) qui oblige les individus à agir de manière imposée et restrictive comme à se plier devant les règles et les lois par la contrainte, la normalisation et l'éventualité de la sanction négative en cas de refus.

. **L'option motivée (notion dominante du contrat)** qui se fonde sur une approche humaine dynamique de nature à mobiliser la participation volontaire du plus grand nombre par un enjeu positif de citoyenneté, de progrès utile et/ou de sanction positive, via des étapes d'efforts laissées éventuellement au rythme et aux capacités de chacun.

. **L'option personnalisée (notion dominante du plaisir)** qui prône la différenciation et l'approche hyperciblée à l'unité de chaque individu, en laissant une parfaite liberté de choix dans la manière de pratiquer, de s'impliquer et de décider de faire ou de ne pas faire. Cette option nécessite une forte qualification à la base et l'existence d'un réel discernement chez le sujet.

Ces 3 manières d'atteindre un objectif, du point de vue de l'organisation, peuvent naturellement utiliser aspects en provenance des deux autres avec toujours, néanmoins, une priorité pour l'une d'entre elles. Le choix de l'option à prendre influence directement le sens du débat, faisant que si les organes administratifs et les institutions du système tendent à privilégier l'option coercitive, ce n'est pas le cas de l'attente d'une grande majorité de citoyens-usagers qui privilégient instinctivement et intellectuellement l'option motivée et mieux encore l'option personnalisée.

Par exemple, chez les usagers de la route tels que les motards, l'esprit de la pratique repose essentiellement sur la motivation, voire la passion, faisant que c'est l'option motivée qui donne forcément les meilleurs résultats d'adaptation de leurs comportements vis-à-vis des règles et des consignes. Aussi vouloir imposer une option coercitive à des individus affirmés, indépendants et/ou passionnés revient à leur imposer un forçage comportemental comme à pratiquer un viol de leur conscience. Dans ce cas, la règle et la loi s'imposent par défaut sans n'être vraiment jamais vraiment intégrées et pouvant même être violemment rejetées dès qu'une fenêtre d'opportunité se présente.

La soumission par défaut, contre la volonté des usagers, n'est jamais une approche pérenne et enracinée, d'autant que ceux-ci démontrent la permanence d'une certaine affirmation de soi. A l'inverse, l'un des principaux signes ostensibles du caractère avancé d'une organisation «évolutionnaire» se manifeste par la préférence accordée à l'option motivée, en vue de mobiliser et de dynamiser durablement ses membres. De la même manière, si l'option motivée relève d'une approche collective «évolutionnaire» en recherche de progrès, la référence à l'option personnalisée suppose d'avoir déjà atteint une véritable profondeur et avancée dans l'évolution organisationnelle. Cette dernière option nécessite obligatoirement un débat de grande qualité par le fait de la qualité des hommes et des femmes partis prenantes. Elle suppose également d'avoir à faire à des individus matures, compétents et capables d'autodiscipline se référant à des procédés et des méthodes efficaces et professionnelles.

Il est dès lors clair que la qualité ou non du débat sécuritaire comme son issue positive ou non découlent du type de recours coercitif, motivé ou personnalisé envisagé.

## LE RECOURS À L'OPTION COERCITIVE

**Q**uelle que soit l'option choisie en matière de sécurisation routière, il est toujours possible d'atteindre des résultats efficaces.

Ainsi avec l'option coercitive dominante, le résultat est réel mais s'avoue forcément limité par la moindre utilisation des potentiels disponibles et/ou ceux non libérés par les individus concernés. Dans ce cadre, l'individu tend à ne pas exploiter ni donner le meilleur de lui-même, ce qui contribue mécaniquement à faire plafonner rapidement le résultat final malgré l'éventuel gain obtenu au début. Le niveau du résultat obtenu demeure également apparent en n'intégrant pas les effets collatéraux et les conséquences techniques, environnementales, sociétales et comportementales pouvant en résulter ailleurs et autrement. De plus, le résultat obtenu se révèle être sans aucune pérennité dès lors que le principe de coercition s'arrête.

Au global, il est possible de dire que le résultat atteint reste assez partiel et fragile. Il lui manque l'énergie du meilleur de soi relevant de la motivation et de l'affirmation dans la plénitude de la maîtrise. Pourtant dans la plupart des grandes organisations humaines, les dirigeants, les managers, les élus et les gouvernants ayant à choisir entre l'exigence de qualité et de difficulté de suivi de l'option motivée optent régulièrement pour la facilité globale de mise en œuvre de l'option coercitive. Ce conflit d'option est le

plus souvent réglé par une recherche de simplisme au profit de l'option coercitive, d'autant plus que celle-ci consacre magnifiquement le rapport dominant/dominé, ainsi que la prévalence (mise en avant) des liens hiérarchiques et le recours éventuel à l'autorité.

## LE RECOURS À L'OPTION MOTIVÉE

**L**e résultat obtenu avec l'option motivée s'avère bien plus riche et élargi, par le fait dynamique de la motivation puisant dans l'énergie des hommes et dans leurs ressources capacitaires.

En échange d'avantages, de gains et/ou d'intérêts divers, l'individu motivé tend à donner beaucoup plus que le minimum syndical et ce, proportionnellement au retour réel ou supposé découlant de son investissement. L'investissement personnel augmente naturellement la valeur du résultat, sachant que plus la motivation est forte, plus elle tend à démultiplier les effets de l'engagement. Elle pousse l'individu à donner le meilleur disponible en lui, par la satisfaction espérée et/ou résultant de l'action menée. Si le rapport à l'individu est ici de nature semi-directive, c'est qu'il suppose parallèlement la nécessité d'une obligation ou d'une sollicitation quelconque exercée constamment sur lui, afin de le dynamiser à se mobiliser dans le sens de l'objectif à atteindre. De ce fait, l'option motivée repose principalement sur un deal moral, ou un contrat légal, supposant une probabilité de satisfaction réelle ou attendue au niveau de certains besoins dominants chez l'individu concerné.

L'option motivée, lorsqu'elle est correctement gérée, élève obligatoirement le niveau du résultat obtenu par rapport à son minima de départ, sans toutefois être optimal, car manquant encore d'une complète affirmation de soi par le fait de la limite des moyens utilisés et/ou du contrôle exercé sur les ressources mobilisées.

## LE RECOURS À L'OPTION PERSONNALISÉE

**L'**option personnalisée s'accorde parfaitement à une condition humaine avancée et/ou chez l'utilisateur, à un type de pratique qualitative telle que celle relevant du Codex de la maîtrise routière.

Par pratique qualitative, il s'agit de considérer celle relevant d'un usager disposant d'un niveau de maîtrise globale allant de correct à assuré, prouvant un comportement adulte, faisant preuve d'un discernement évident et manifestant un savoir-vivre routier constant traduisant lui-même des qualités humaines indéniables. A l'unité de l'individu, c'est toujours le caractère d'indépendance et d'autonomie de décision qui s'applique le mieux au recours de l'option personnalisée. Toutefois, le résultat obtenu avec l'option personnalisée est soit remarquable, soit critiquable, dès lors qu'existe une relation étroite de dépendance entre l'organisation et l'individu. Dans le cas d'une implication de la part de l'organisation se révélant peu structurée, peu motivante, peu valorisante, face à des individus eux-mêmes peu impliqués et peu mobilisés, le résultat tend obligatoirement vers l'échec à court, moyen et long terme.

De la même manière, une implication négative de la part de l'organisation vis-à-vis de cibles réceptrices motivées et engagées ne peut pas favoriser de grandes évolutions. Dans ce cas, les freins et les résistances en provenance de l'organisation elle-même bride, coupe, réduit, limite le potentiel d'engagement et de motivation à agir auprès des cibles considérées, lesquelles entrent alors mécaniquement dans un cycle défensif d'habitudes. Dans le cas d'une implication positive de la part de l'organisation avec en face des récepteurs hostiles, peu compétents, peu motivés, la réaction conduit également vers l'échec à court terme. A plus long terme, le résultat reste erratique dans une fourchette allant du meilleur au pire.

A l'inverse, l'option personnalisée reposant sur une implication positive, motivante et structurée de la part de l'organisation face à des individus récepteurs impliqués, motivés et/ou adulte à comprendre immédiatement l'intérêt pour eux-mêmes, fait que le résultat tend alors obligatoirement vers la réussite et la pérennité dans les résultats obtenus. En effet, tout ce qui contribue à élever le niveau de l'individu, à le motiver, à le valoriser et à le différencier du commun des autres, conduit obligatoirement à renforcer son désir d'affirmation et de réalisation de soi dans une pratique qualitative. La référence permanente

à la qualité et/ou à l'efficacité dans l'action devient alors le meilleur fixateur naturel pour conserver intact un état d'esprit positif, un engagement propre et efficace, ainsi qu'une motivation renforcée par la perspective d'une sanction positive.

Ce type d'option personnalisée à polarité positive contribue à favoriser le maintien d'un cap comportemental stable, qualitatif et maîtrisé à la hauteur de l'affirmation des capacités individuelles. Il permet également d'obtenir une satisfaction suffisante dans l'expression des besoins dominants de chaque individu concerné, de nature à autoalimenter son envie de poursuivre et de persévérer. C'est par conséquent cette option que privilégie *derechef* le Codex de la maîtrise routière, ce que ne sait nullement (ou mal) mettre en œuvre la sécurité routière traditionnelle. Les évolutions technologiques, économiques et sociologiques propres au III<sup>e</sup> millénaire permettent objectivement une telle mise en application en commençant par les minorités d'usagers les plus compétentes en la matière.

C'est la raison pour laquelle le débat sécuritaire doit privilégier cette option, sachant que le premier grand théâtre d'action collective à visée qualitative est d'abord celui de la pratique routière au quotidien.

## LES 5 ÉCHELLES DU DÉBAT SÉCURITAIRE

**L**a pertinence du débat sécuritaire comme du débat citoyen ne repose pas seulement sur un échange d'idées ou une discussion, même intéressante et sensée entre personnes d'accord sur le principe d'une position commune.

Si tout participant doit faire preuve d'honnêteté intellectuelle et d'esprit constructif en rejetant le rapport de force et la diffamation, la pertinence du débat sécuritaire suppose obligatoirement d'atteindre le plus rapidement possible l'échelle 5, afin d'asseoir une construction cognitive sur des bases saines, objectives et universelles en terme de compréhension et d'éclairage de la conscience.

### Les 5 échelles du débat :

- . Echelle 1 : Opinions/sentiments (subjectivité et empirisme par l'affect et le mental) ;
- . Echelle 2 : Raisonnement (intelligence, perversion, subjectivité par l'intellectuel) ;
- . Echelle 3 : Référence aux règles/lois/usages (normalisation, soumission à l'ordre) ;
- . Echelle 4 : Référence aux principes (culture d'origine, dogmatisme, idéologie, sciences) ;
- . Echelle 5 : Référence aux fondamentaux (essentialisation à caractère universel).

Avant d'atteindre le minimum de l'échelle 1, il existe d'abord un degré zéro dans le débat lorsque de l'affrontement des idées, des opinions, des informations, des connaissances et des préjugés, il ne ressort que haine, mépris, indifférence et/ou camps retranchés sur les positions de départ. Au lieu de faire avancer le débat sécuritaire, même un tout petit peu, le degré zéro de ce type d'échange contribue à le faire reculer et/ou à le scotcher, volontairement ou non, dans son état existant. Il existe également un degré zéro dans le débat sécuritaire, dès lors que le sujet est lui-même verrouillé par un dogme sacré, un tabou, une interdiction et/ou une pensée dominante.

## L'ÉCHELLE 1 DU DÉBAT SÉCURITAIRE

**E**lle représente la forme d'expression la plus basique et empirique dans l'échange, puisqu'elle accorde une importance maximale à l'avis subjectif de l'individu émetteur.

L'échelle 1 est directement influencée par les tendances dominantes de la personnalité, du caractère et des attitudes dominantes du sujet en matière d'affirmation de soi, d'agressivité, de passivité ou de manipulation. L'expérience routière du sujet est considérée par lui comme exemplaire, ou pour le moins digne d'être prise en considération. Le recours à l'échelle 1 produit tous les types connus d'aveuglement, d'agressivité, de tensions et conflits entre usagers de la route. En terme d'impact sur l'objectivité et la pérennité du socle du débat sécuritaire, l'échelle 1 correspond au maximum à 4/20. En tout état de cause, la finalité du débat peut être considérée comme fortement négative, voire quasi nulle.

## L'ÉCHELLE 2 DU DÉBAT SÉCURITAIRE

**E**lle associe l'intervention du filtre du conscient et du contrôle de l'intelligence sur la spontanéité humaine conduisant à l'usage plus ou moins efficient de la raison.

La construction mentale du sujet émetteur tente de prendre l'ascendant sur l'esprit d'autrui par toute forme de séduction, persuasion, artifice du raisonnement et/ou par l'usage de stratagèmes dans le cadre d'un faisceau d'arguments plus ou moins convaincants. Ce moyen d'influence se veut plus élaboré, mieux construit et plus vendeur. L'usager utilise volontiers les ressorts de la logique, du vocabulaire, des faits marquants, des chiffres, des sondages en faisant feu de tout bois. L'objectif est ici d'argumenter en essayant de prendre le dessus sur la partie adverse par la référence constante à une apparente raison. En fait, le plus souvent, l'argumentation ne repose que sur du sable et des artifices de logique à partir d'une appréciation fortement subjectivée et d'une interprétation personnelle de la réalité.

En terme d'impact sur l'objectivité et la pérennité du socle du débat, l'échelle 2 correspond au maximum à 8/20. En tout état de cause, la finalité du débat sécuritaire est encore considérée comme négative, mais tout de même émergente.

## L'ÉCHELLE 3 DU DÉBAT SÉCURITAIRE

**E**lle agrandit la référence à la réalité par le biais du recours au pragmatisme. Le rapport direct aux règles, usages et lois permet d'évaluer le contour restreint de la réalité possible, souvent de manière directive et orientée, sur la base d'un socle logique, évident et non contestable.

L'ordre, l'habitude et l'organisation du réel sont les principaux éléments édificateurs de l'intervention dans le débat, faisant qu'à trop le circonscrire et le préciser, l'individu tend également à le fermer et à le contraindre dans une symétrie inverse. A ce niveau d'échelle, c'est le rapport au primat du collectif et du système qui domine principalement. L'usager n'hésite pas à utiliser la morale, la culpabilisation et la dramatisation pour imposer son discours. L'échelle 3 participe directement au formatage et au matriçage de l'esprit humain et/ou de l'influence volontaire exercée sur les esprits plus faibles ou dominés.

En jouant sur la référence inconditionnelle aux dogmes, règles et principes, le recours à l'échelle 3 traduit un esprit de type collaborant du système, de bon élève bien sage ou de faux-cul. Le seul véritable intérêt de ce niveau d'échelle est qu'il s'applique, en théorie, à tout le monde, de manière indifférenciée et égalitaire avec une façade d'objectivité. A ce stade intermédiaire, les notions d'égalité, d'indifférenciation et de devoir interviennent majoritairement et brident à la source toute forme d'ouverture créative. En terme d'impact sur l'objectivité et la pérennité du socle du débat, l'échelle 3 correspond au maximum à 12/20.

En tout état de cause, la finalité du débat est considérée comme primo positive avec un réel début de progrès.

## L'ÉCHELLE 4 DU DÉBAT SÉCURITAIRE

**E**lle ressort d'une contribution lucide en intégrant une vision plus élargie, plus humaine et plus humaniste révélant, pour la première fois, un fond de crédibilité dans le propos.

Techniquement, l'échelle 4 se fonde sur une synthèse plus ou moins clarifiée des connaissances, du savoir, de la sensibilité et de l'expérience personnelle. Elle contribue, de ce fait, à donner de la hauteur au débat, à l'élever en matière de réelle pertinence.

De nombreuses années d'expérience et de vécu tolérant rendent le débat sécuritaire plus ouvert, objectif et impartial. Dans l'échelle 4, l'usager débatteur intervient dans un cadre de conscience éclairée par une réalité bien comprise.

Ses remarques et propositions sont nourries de lucidité ouvrant ainsi sur un socle de constats et/ou de solutions réalistes et possibles. Ce niveau est propice aux fortes avancées sociétales, dès lors que

préexiste une volonté d'avancée partagée simultanément par un ensemble de compatriotes, une communauté, une nation et/ou un groupement de nations. En terme d'impact sur l'objectivité et la pérennité du socle du débat, l'échelle 4 correspond au maximum à 16/20. En tout état de cause, la finalité du débat sécuritaire est considérée comme largement positive en tout sujet et/ou cadre sociétal concerné.

## L'ÉCHELLE 5 DU DÉBAT SÉCURITAIRE

**C**e dernier stade est dite «essentialisant», car il repose sur le substrat d'une complexité d'analyse formée de ressenti humain, d'expérience, de conscience éclairée et de discernement.

Il traduit une vision globale s'appliquant indifféremment et dans l'absolu à tous les individus, cultures, ethnies, cadres sociétaux existants et à venir. En s'extrayant des pesanteurs et de l'aveuglement des faits du présent, il dépasse la seule portée de la logique des principes (tronc de l'échelle 4), de la logique des règles existantes (branches de l'échelle 3), de la logique des raisonnements (feuilles de l'échelle 2) et de la logique des pulsions et des opinions (fruits de l'échelle 1), pour revenir à l'évidence de leurs racines communes (échelle 5).

Pour l'usager débatteur, l'échelle 5 ouvre sur des notions «évolutionnaires» telles que l'équité, la différenciation, la légitimité, le droit et l'usage de nouveaux espaces de liberté. La représentation de l'avenir est ici affranchie des habitudes, des modes traditionnels de pensée, des valeurs conformistes. L'objectif est d'avancer de manière efficace, constructive et rapide en évitant de tourner en rond et de perdre du temps. En matière de débat sécuritaire, le recours à l'échelle 5 se fonde sur l'impérieuse nécessité d'agir en faveur du Codex de la maîtrise routière.

Aussi en terme d'impact sur l'objectivité et la pérennité du socle du débat sécuritaire, et à condition que les interlocuteurs soient de même niveau et/ou fortement demandeurs et réceptifs, l'échelle 5 est équivalente au maximum de sa contribution à 20/20. En tout état de cause, la finalité du débat est alors considérée comme foncièrement avancée et «évolutionnaire». Il ne s'agit plus de proposer une solution partisane mais d'«essentialiser» l'ensemble des contributions utiles et des apports positifs en provenance des échelles précédentes. A l'échelle 5, personne ne détient plus la vérité infuse, une autorité hiérarchique ou un pouvoir quelconque sur autrui.

Seuls, le bon sens et l'évidence contribuent à former progressivement des propositions dépassant les intérêts particuliers et les points de vue orientés des uns et des autres.

## LE PROGRAMME D'ACTION AVANCÉ (PAA)

**L'**objectif du débat sécuritaire mené dans le cadre du Codex de la maîtrise routière (ou de tout autre débat) est de déterminer un programme d'action avancé (PAA), ou pour le moins de définir des séquences intermédiaires.

**Le programme d'action avancé en matière de débat sécuritaire comprend normalement 6 étapes :**

1. Définition d'un PAA clair et précis listant toutes les futures actions à mener (nouvelles mesures, maintien ou développement de mesures phares, annulation de «mauvaises» mesures...) en indiquant des objectifs quantifiés, les principaux moyens et ressources utilisées et surtout les dates de mise en place. Il s'agit en l'occurrence de raisonner de manière professionnelle en réalisant un «debate plan» à la fois clair, synthétique et précis accessible via l'Internet. Pour cela, il convient de :

- 1.1. Lister les X propositions des uns et des autres ;
- 1.2. Etablir un mini dossier pour chaque proposition incluant :
  - . le coût estimé de chaque proposition
  - . ses avantages et ses inconvénients
  - . les principales conditions de réalisation



## . le délai prévisionnel de réalisation

2. Communication de ce programme au plus grand nombre de citoyens concernés. L'objectif est d'informer sur ce qui va se passer concrètement de manière positive et/ou négative en considérant le citoyen suffisamment adulte pour comprendre, apprécier ou rejeter. Il s'agit d'informer le citoyen directement chez lui, via l'Internet, et non pas de communiquer sur le sujet via tous les artifices de la propagande, de la publicité ou des techniques de marketing politique. Les éléments transmis doivent avoir un caractère sobre, objectif et neutre.

3. Phase de vote démocratique avancé permettant de passer du stade 1 de l'élection traditionnelle monocentrée sur l'homme, au stade 2 de la démocratie reposant sur un couple précis homme/projet, avec priorité accordée au projet. Le vote doit être électronique et suivre une procédure démocratique telle que celle préconisée, par exemple, avec le CMR «Centre de maîtrise routière».

4. Communication régulière et information transparente sur le déroulement majeur du programme via les technologies de l'information et de l'E-Tribune. Il s'agit de ne pas enterrer le projet malgré les éventuelles difficultés rencontrées. Il s'agit de tenir informé objectivement le citoyen de la réalité de l'avancée du programme dans tous ses aléas, ses retards, ses réussites et ses dépassements budgétaires, etc. Le citoyen doit être considéré comme apte à juger et à se prononcer sur l'existant sans qu'il soit nécessaire pour cela de l'influencer, d'enjoliver ou de masquer la réalité des faits. C'est une condition *sine qua non* afin que le citoyen puisse éventuellement manifester son opinion via l'E-Tribune.

5. Bilan intermédiaire et/ou bilan annuel de l'activité réalisé durant l'exercice considéré avec comparatif objectif et impartial entre les attendus initiaux ou révisés du programme et sa réalisation concrète et opérationnelle. Cette étape est importante, car elle doit permettre d'effectuer une photographie exacte de la réalité du moment. Il est conseillé de procéder en deux temps dans la présentation de l'information :

**5.1. Rappel précis des attendus initiaux ;**

**5.2. Etat distinct de l'actif réalisé (avancement, progrès réalisés...) et du passif supporté (retard, difficultés, contraintes diverses...) ;**

6. Acceptation d'une variation possible du résultat obtenu en plus ou en moins, dès lors que celle-ci est déjà définie dès le départ comme élément déterminant de la règle du jeu (Ex. :  $\pm 20\%$  accepté) avec adaptation consécutive du programme. En fonction du bilan précédent, il est envisagé ou non de nouvelles mesures ou actions. Dans ce cas, il est proposé un nouveau plan ou des mesures précises détaillées dans un mini dossier consultable par tous.

**Dans le cas où l'étape 6 se révèle conflictuelle, à problème ou difficilement gérable, il est alors procédé à 4 autres étapes :**

7. Traitement spécifique de l'écart négatif constaté par des moyens prioritaires et/ou supplémentaires. Selon l'importance de l'écart, un sondage collectif et/ou un nouveau vote est organisé.

8. Au-delà de l'écart négatif admissible durant l'exercice considéré et/ou de l'existence d'un double écart négatif sur deux ans (ou autre), par exemple supérieur à 2 fois l'écart admissible, remise en cause officielle du mandat de direction de projet avec organisation d'un nouveau vote intermédiaire. En fonction des résultats négatifs du vote, possibilité de changement de l'équipe dirigeante en cours de programme.

9. Recomposition immédiate d'une équipe leader de projet. La nouvelle équipe s'engage sur les résultats et les modalités préalablement définies.

10. Continuation du PAA initial ou redéfinition et reformatage d'un nouveau PAA en repartant alors de l'étape 1.

En cas d'impossibilité à poursuivre concrètement l'orientation initiale par la nouvelle équipe, redéfinition d'un nouveau PAA nécessitant alors de repartir de l'étape 1.

## LES 4 PHASES DU DÉBAT SÉCURITAIRE

**T**out véritable débat sécuritaire doit se traduire par la manifestation du courage à oser s'exprimer à contre-courant de la pensée dominante et non à œuvrer uniquement dans le sens du courant, d'autant plus que celui-ci est orchestré par les représentants du système et/ou dévolu à la gloire de mon père (homme politique, dirigeant, leader...).

**Pour être crédible, le débat sécuritaire (ou tout autre type de débat citoyen) se doit de respecter une méthodologie d'animation et d'exécution selon 4 grandes phases :**

- . Phase 1 : Intervention initiale et motivée du citoyen de base
- . Phase 2 : Intervention du personnel mandaté, politique et/ou élu
- . Phase 3 : Intervention des institutions du système
- . Phase 4 : Contrôle du citoyen de base

Le véritable débat sécuritaire suppose par conséquent une présence citoyenne à la fois en amont et en aval du débat, sous forme de tenaille démocratique. Cela évite que le débat ne se limite à un rapport étroit entre les phases 2 et 3, comme c'est souvent le cas, avec ensuite le constat pour le citoyen d'être mis devant le fait accompli. De cette manière, la fin du débat ou de son programme d'action se traduit par un consensus global entre l'ensemble des parties prenantes.

**La phase 1** concerne la mise en place d'un PAA à partir des initiatives, de la discussion et de la formalisation de propositions issues d'un collectif de citoyens lambda, du vote électronique et/ou de l'E-Tribune. Il s'agit, avant toute chose, que le citoyen de base soit toujours à la source des procédures, règles et mesures qui vont ultérieurement s'appliquer à lui ou à sa communauté. Par principe, la représentativité syndicale ou associative n'est pas considérée comme suffisante pour exprimer l'avis du plus grand nombre, dès lors que d'autres préoccupations existent par ailleurs.

**La phase 2** correspond à la mise en forme technique, consensuelle et/ou législative par l'implication «professionnalisée» d'un personnel préalablement mandaté par les citoyens de base (association, politique, élu...). C'est ainsi la fonction des élus ou des intermédiaires mandatés que de rendre démocratiques les attentes, en tenant compte des exigences procédurières en vigueur.

**La phase 3** concerne l'exécution proprement dite des procédures, mesures et règles par le fait des agents mandatés, des institutions du système, par les pouvoirs publics ou encore par les collectivités territoriales. C'est la charge des institutions et/ou du personnel mandaté que de veiller à appliquer fidèlement les procédures mises en place.

**La phase 4** nécessite, en aval de la réalisation par les institutions ou du personnel mandaté, un contrôle régulier des moyens et des résultats exercé directement par le citoyen de base, à des périodes précises et selon des procédures «ouvertes», préalablement définies.

Le citoyen doit avoir la capacité à s'opposer et/ou à remettre éventuellement en cause la procédure ou la méthode utilisée et non à devoir la subir contre le gré du plus grand nombre. Dans l'esprit de ce schéma, le véritable débat suppose donc une intervention citoyenne forte à l'entrée comme à la sortie du débat. Les procédures intermédiaires sont laissées à l'art comme à la technicité des personnels mandatés, élus et/ou institutions dont l'implication reste en permanence sous contrôle. En matière de débat sécuritaire (comme ailleurs), l'objectif est d'éviter la dispersion des responsabilités comme la perversion habituelle dans les démocraties de système qui est de s'affranchir de la tenaille des phases 1 et 4, en favorisant alors un rapport étroit entre les phases 2 (mandaté/politique/élu) et 3 (institutions/pouvoirs publics), en limitant ainsi le rôle actif du citoyen.

Pour que le citoyen soit vraiment au centre du débat, il est d'abord nécessaire qu'il s'inscrive en amont de la décision puis en aval de sa réalisation. C'est l'exigence de toute véritable démocratie citoyenne !

## GRAVIR LES ÉCHELONS DE L'ORDRE SÉCURITAIRE

**S**'il est évident que le politique passe, le pouvoir change régulièrement de main et le citoyen reste, les séquelles laissées en matière de contraintes sécuritaires, normatives et législatives, continuent d'irradier relativement longtemps au sein de la société civile par leur pouvoir de nuisance.

De ce fait, tout progrès possible reste constamment handicapé par les derniers ou les anciens dispositifs, tant qu'un toilettage décisif n'est pas effectué. Face à «l'encrassage» (successions de couches d'habitudes, d'inhibitions et de freins empêchant un meilleur fonctionnement) au niveau institutionnel, comme dans les mentalités de nombreux individus, il est impératif de remettre de l'ordre dans l'esprit des hommes comme dans les procédures collectives en commençant pragmatiquement par la sécurité routière. Le véritable progrès en matière d'ordre comme de sécurité évoluée, pérenne et efficiente reste un chemin pavé d'efforts et non de facilité, de prise en compte de la complexité et non d'une recherche systématique de simplisme.

**En matière d'ordre et de recours à la sécurité collective, il est ainsi possible de distinguer 4 échelons distincts traduisant chacun un niveau d'évolution sociétale :**

- . Echelon 0 : Désordre, loi du plus fort, loi de la jungle
- . Echelon 1 : Normalisation, rituel, force de coercition
- . Echelon 2 : Echelon 1 + liberté conditionnelle d'expression/action
- . Echelon 3 : Autodiscipline + citoyenneté adulte - échelon 1

Par rapport à un parcours d'évolution partant du zéro ordre sociétal (0) pour atteindre le niveau de société avancée (3), la sécurité routière traditionnelle s'inscrit normalement au début de l'échelon 2. Elle tend même à réduire constamment l'espace de liberté conditionnelle inhérent à l'échelon 2 au profit d'un retour insidieux et à petits pas vers l'échelon 1. Ce qui est certain, c'est que la direction imposée au collectif des citoyens ne concourt nullement à tendre vers l'avenir «évolutionnaire» représentatif de l'échelon 3.

## L'ÉCHELON 1 DE L'AUTORITÉ PURE ET DURE

**C**et échelon caractérise un recours à l'ordre reposant sur un modèle de société assez peu évolué et/ou fermé (tribu, dictature, parti unique dominant, intégrisme...), dans lequel la référence à l'autorité et aux devoirs restent dominants face aux Droits de l'Homme et/ou aux libertés universelles d'expression et d'action.

L'échelon 1 repose principalement sur une normalisation (règles, lois, contraintes officielles, code de valeurs...) associée à des rituels sous forme de comportements codifiés (l'usage des rites contribue à croire à l'efficacité de leurs effets de manière proportionnelle à leur bonne pratique et à leur répétition), ainsi qu'à l'usage de la force (publique, privée, policière, militaire, judiciaire, contrainte physique, psychologique, économique, morale...) dans le but de contenir les comportements déviants de la collectivité et de chaque unité d'homme.

En général, l'échelon 1 reste corrélatif d'une conduite asservie des masses et des hommes au profit de l'autorité du plus fort (Etat, Chef, minorité d'influence, individu dominant...) et toujours en défaveur du plus faible (peuple, citoyen, subalterne, majorité silencieuse, individu dominé...). Ici le dominant impose clairement sa loi au dominé. L'échelon 1 caractérise les fondements de nombreuses institutions relativement repliées sur elles-mêmes (système éducatif, scolaire, militaire, police, prison, certains pouvoirs publics, secte, certains sports...) dans lequel l'ordre domine sur l'expression individuelle afin de mieux la contrôler, l'asservir et/ou pérenniser la crédibilité du système en place.

A ce stade la référence à l'échelon 1, hors milieu familial, masque toujours une faiblesse sociétale ou organisationnelle chronique relativement importante destinée à conserver l'ascendant dans le rapport hiérarchique, le rapport d'autorité ou celui de tutelle. Il est évident que plus l'institution repose sur des fondements autoritaires, obsolètes et/ou fermés au changement, plus le recours à l'échelon 1 se révèle être un réflexe de sauvegarde pour elle-même.

## L'ÉCHELON 2 DE L'ORDRE EXTÉRIEUR IMPOSÉ

**C**et échelon caractérise un recours à l'ordre reflétant une société évoluée et/ou semi-ouverte (type démocratie de système occidentale, entreprise traditionnelle, hiérarchisation pyramidale...). Il reprend les principes actifs de l'échelon 1 mais de manière plus affinée et éduquée.

Face à la force d'usage liée à la tradition et au conservatisme entretenu par divers biais culturels, religieux et éducatifs, les individus restent encore soumis à une majorité de devoirs et à une minorité de droits, lesquels s'avèrent tous tributaires d'un accès conditionnel aux libertés universelles d'expression et d'action. Afin de continuer à maintenir l'ordre dans un espace plus élargi de libertés d'action et d'expression, comme celui de la sécurité routière traditionnelle, il est nécessaire de compléter l'existant par des dispositifs de prévention, de sensibilisation et d'information via l'éducation, la formation, la communication institutionnelle, la signalisation, etc. En général, tout accès à la liberté conditionnelle d'action est assorti d'un contrôle minimal des connaissances, des aptitudes et/ou des compétences (apprentissage, stage, expérience, permis, probation...), ainsi que de rappels ultérieurs destinés à maintenir la pression du système. Ces contrôles et rappels à l'ordre sont plus destinés à homogénéiser les aptitudes et les comportements de façon à ne pas risquer de déroger aux règles du système, plus qu'à développer la motivation pour accéder à un plus haut niveau de maîtrise globale et/ou à promouvoir la perspective d'une totale liberté d'exécution des talents et des capacités à l'unité de chaque homme.

En fait, l'objectif de l'échelon 2 dans le recours à l'ordre est de favoriser une conduite individuelle et collective constamment sous contrôle et surveillance restant majoritairement soumise à des devoirs et à des règles communes qu'il convient pour le citoyen-usager de ne surtout pas transgresser. A cette fin, le système, l'institution ou l'organisation concerné(e), anime les principes de sa tutelle directive en offrant conjointement une valorisation de l'acquis par le diplôme, la permissivité ou la certification officielle (carotte) et l'hypothèse d'une sanction négative (bâton) en cas de transgression (punition, amende, non évolution de poste, retraits de points...). De fait, l'individu reste constamment soumis à un vaste dispositif normatif de contrôle, relayé par les nombreuses institutions complices et/ou inféodées au système, ainsi qu'à une validation conditionnelle des droits attachés à ses compétences, lui imposant *de facto* une double forme de soumission aux règles du système. Si dans ce schéma sociétal la haute compétence s'avère accessible sur le principe, il n'est toutefois pas question de développer une haute maîtrise globale chez tous les individus ni de favoriser un épanouissement personnel pour tous.

Considérant que l'affirmation naturelle tend à s'opposer frontalement à l'ordre imposé, le dilemme pour le système est que plus l'individu devient mature, autonome et affirmé en masse, plus il devient également critique et apte à contredire et/ou à s'opposer radicalement aux dogmes et aux mécanismes fondateurs du système. De ce fait, le recours à l'ordre dans l'échelon 2 repose sur la conditionnalité des libertés citoyennes en imposant d'abord un respect marqué et soumis aux usages et aux lois, dans le cadre d'un maillage législatif relativement étroit. Il s'agit ensuite pour contenir la demande citoyenne des plus exigeants et affirmés d'imposer prioritairement une référence dogmatique au plus faible et/ou au moins compétent via le principe d'égalité indifférenciée. Dans le cadre du code de la route comme dans celui du code civil, il est symptomatique de constater comment, sous prétexte de promouvoir la référence au plus faible par soucis d'égalitarisme doctrinaire, le collectif majoritaire des citoyens et des usagers (classes moyennes et basses) n'arrive pas à dépasser le seuil d'une mentalité jugée encore inaboutie et culturellement médiane.

Il semble bien que ce soit la référence à un comportement médian tirant le moins adapté vers le haut et bridant «vers le bas» le plus adapté, qui fait que le recours à l'ordre et à la sécurité s'impose le mieux au sein du collectif. Toutefois l'application à grande échelle, notamment dans le cadre de la sécurité routière traditionnelle, d'une forme d'égalité dogmatique dans le traitement médian des citoyens-usagers conduit à entretenir de manière latente une forte contradiction et frustration chez les meilleurs et les plus compétents. La frustration résultant de ce type d'ordre concerne l'interdiction d'exercer la légitimité de capacités et de talents autrement qu'à un niveau moyenné, en privant l'usager avisé de la satisfaction de la demande d'autres besoins humains plus forts et aiguisés. La contradiction oblige l'usager à ne pas être totalement lui-même dans la mobilisation de ses ressources durant l'action en contraignant le meilleur de ses compétences pour satisfaire aux injonctions d'un système.

Parallèlement, la référence culturelle à l'ordre animant majoritairement cet échelon repose sur une représentation relativement virtuelle de la condition humaine et citoyenne, ainsi que sur une vision encore idéologique de la vie en collectivité, même si elle s'anime paradoxalement d'un fort pragmatisme de terrain souvent empreint d'empirisme et de forte subjectivité. Ici tout concourt à faire en sorte que les règles communes encadrent constamment le collectif des individus, comme l'éleveur prend soin de le faire avec son troupeau de vaches dans un pré carré. A cet échelon, il est clair que le collectif prime sur l'individualité, que l'Etat prime sur le citoyen, que la référence idéologique au plus faible (mais non sa défense solidaire) prime sur celle du plus compétent, le tout reposant sur une législation (code de la route en matière de sécurité routière) validant totalement la défense de l'intérêt collectif indifférencié. Soit dans ce schéma sécuritaire autant de contresens et d'erreurs historiques décalés des fondamentaux «évolutionnaires» des conditions humaine, citoyenne et sociétale.

Malgré les apports continus et profitables du progrès, de l'information et de la technologie, la mentalité des leaders d'opinion n'évolue guère sur le fond. Elle se cale politiquement sur l'état de l'opinion publique du moment. C'est d'ailleurs la tendance naturelle de l'échelon 2 que de durcir le retour à l'ordre et recourir à l'usage des principes sécuritaires de l'échelon 1, dès lors que le système commence à perdre la main sur l'avancée citoyenne en préférant suivre les tendances sociologiques lourdes et résistantes d'une certaine opinion publique. Si l'échelon 1 est totalement lisible et prévisible par tous car uniforme dans le temps, il faut se méfier des détentes et surtout des contractions épisodiques de l'échelon 2, lesquelles sont propices à favoriser un retour insidieux à l'échelon 1, notamment par le biais de l'amplification légale et ciblée de mesures de sécurité et d'ordre public. Dans cette logique de détente puis de repli la méthode politique aboutit, au final, à favoriser l'étrécissement régulier des conditions libertaires par le fait d'un maillage législatif de plus en plus étroit à l'égard des catégories d'usagers considérées comme les plus déviantes du système.

La conséquence de l'application de l'échelon 2 n'est pas seulement de faire la chasse aux véritables délinquants mais de rendre également «hors la loi», tous ceux qui ne respectent plus suffisamment les règles du système, surtout les plus affirmés et les plus confiants en leurs droits et compétences. Même si le discours sécuritaire accompagnant l'échelon 2 se veut démocratique, il n'empêche que techniquement la méthode consiste à imposer via l'Assemblée nationale et le Sénat une série de micro-lois tout au long de la mandature, ou de plusieurs, lesquelles apparaissent peu importantes ou décisives en soi, mais dont la somme contribue à réduire régulièrement l'espace libertaire des individus ou de certaines catégories d'individus. En fait, l'excès sécuritaire pouvant se manifester dans l'échelon 2 est autant liberticide que celui pratiqué dans l'échelon 1, mais à un rythme plus lent et diffus.

## L'ÉCHELON 3 DE L'ORDRE INTÉRIEUR POSITIF

**L**e recours à l'ordre dans ce dernier échelon se distingue totalement des précédents échelons sécuritaires. Il consacre une société ou une organisation vraiment avancée, dans laquelle l'ordre extérieur est remplacé par l'ordre intérieur.

Ainsi, il ne s'agit plus de parler de sécurité routière mais de maîtrise routière, car faire référence à la sécurité routière, c'est forcément s'appuyer sur une normalisation dominante et l'usage de l'autorité pour la faire respecter. A l'inverse, l'échelon 3 refuse la nécessité de recourir constamment à la notion d'ordre collectif qui considère le citoyen-usager comme incapable de discernement et d'autodiscipline. L'échelon 3 refuse également la nécessité de suivre à la lettre «la feuille de route» de la normalisation indifférenciée imposée au citoyen-usager (code de la route). Il s'agit de miser principalement sur une conduite individualisée, compétente et maîtrisée, non sur une conduite de masse d'un niveau médian.

Ici le triptyque différenciation, compétence technique et maîtrise globale élevée devient un nouveau référentiel dans la pratique routière, à l'instar de ce qui se pratique couramment dans le monde professionnel. Avec l'échelon 3, l'individu adulte, mature et compétent devient l'entité la plus importante du système, avant l'Etat et ses institutions. Si une codification préexiste (code de la route), celle-ci sert davantage par défaut comme une sorte de filet de protection et d'aide à la pratique *a minima*. La codification relative à l'échelon 3 est obligatoirement positivée en mettant toujours en balance de manière équitable les droits et les devoirs, selon le principe légitime de différenciation des cas et des individus.

A cet échelon, tout repose non sur la surveillance et l'autorisation du système dans le cadre d'expression, d'initiative, d'action et/ou de pratique du citoyen-usager, mais sur le discernement de celui-ci dès lors qu'il confirme détenir loyalement une maîtrise globale suffisante. L'autonomie de décision, le véritable esprit de responsabilité et l'affirmation de soi sont privilégiés dans un cadre d'intelligence routière.

**De fait, la qualification du niveau de maîtrise globale à l'unité de chaque individu se détermine par la synergie naturelle entre certaines fonctions humaines et techniques :**

- . Compétence technique acquise par la formation initiale et la post-formation ;
- . Qualité et fiabilité de l'engin et des équipements ;
- . Expérience suffisante de la route et de ses dangers ;
- . Capacités physiques et morales solides ;
- . Autodiscipline dans le respect des valeurs de pilotage et de conduite ;
- . Référence par défaut aux règles du code de la route en situation d'inconnu ou d'imprévu ;
- . Utilisation de tous les signaux et informations propres à l'environnement routier ;
- . Adoption d'un rythme intuitif dans le cadre d'une vitesse tolérante.

En cela, l'échelon 3 considère que si l'homme est constamment bridé par le système jusqu'à repousser l'hypothèse d'un autre possible «évolutionnaire» pour lui-même en acceptant, dès le départ, la fatalité de l'échec, de la domination et de la soumission à l'autorité, il est alors inversement nécessaire de lui prouver le contraire en lui faisant confiance comme en développant chez lui le sens de l'opportunité, ainsi que des capacités opérationnelles lui permettant de réussir seul. C'est la raison pour laquelle l'indépendance du comportement et la prise de décision autonome sont les bases mêmes de l'échelon 3 en valorisant le recours à l'ordre intérieur et à la sécurité individuelle.

L'objectif avoué est de produire un véritable esprit de responsabilité propice à la maîtrise routière et non le constat d'un comportement docile et discipliné résultant d'un formatage mental à base de dépendance, de subordination, de soumission et de crainte en regard de la loi, de la règle et de l'autorité. A titre d'analogie, l'échelon 3 s'apparente à un comportement top professionnel, où pour le moins avisé, capable spontanément de relativiser et de dépasser la surface des choses, comme de maîtriser suffisamment la pratique de terrain sans avoir besoin de recourir constamment à des règles imposées. En fait, cet échelon détermine l'accès à une citoyenneté affirmée au sein d'une démocratie vraiment évoluée.

Il est à tout moment accessible aux individus sachant faire preuve d'une domination technique et opérationnelle suffisante dans leur pratique, tout en justifiant d'une constance qualitative dans le comportement et d'une bonne maturité d'esprit : soit déjà un bon pourcentage de citoyens-usagers. Par évidence, tous ceux qui ne se sentent pas encore capables d'assumer une telle charge peuvent toujours se référer, par défaut, à l'échelon 2.

## **RÉDUIRE LES FREINS ET AUGMENTER LES CAPACITÉS**

**L**orsque l'esprit de la maîtrise de la sécurité s'oppose à la stricte application de la «lettre» de la loi et de la règle, alors se présente deux mondes différents. Un monde en rupture du passé à l'avenir offensif, citoyen et «évolutionnaire» dans ses échéances et, un monde défensif marqué par un piétinement inutile et une accumulation de retards sociétaux majeurs aux dépens des prochaines générations.

En cela, il ne faut pas confondre le retard sociétal avec l'avancée technologique qui est de nature à tromper sur l'aspect superficiel et fragile des choses. Il est actuellement clair que dans la quasi-totalité des sociétés modernes, l'étape intermédiaire (échelon 2) tend à s'imposer de manière dominante et semble même immuable, tant qu'aucun leader d'opinion ne revendique un changement «évolutionnaire» ferme et programmé. Ce schéma relativement conservateur, voire anachronique, associant tout à la fois une assise collective médiane, égalitaire, normée et indifférenciée est le parfait symbole de l'atteinte d'une limite d'évolution dans les conditions humaine, citoyenne et sociétale modernes. De la même manière, la démarche consistant à avancer pas à pas, et souvent en faisant un pas en avant et deux pas en arrière, ne rime pas à grand-chose en matière d'offre sociétale.

Même si une grande partie de l'ancrage politique de la structure publique et institutionnelle a plutôt tendance à jouer la résistance, l'offre sociétale globale au niveau national et international s'avère largement propice pour une accélération radicale dans la démarche de progrès «évolutionnaire» :

#### **Les raisons profondes d'une attente de progrès «évolutionnaire» :**

- . Economie de marché adaptative, ouverte, voire libérale ;
- . Principales structures existantes à actualiser et non pas à recréer de toute pièce ;
- . Qualité du système d'éducation et de formation ;
- . Sources de financement ;
- . Pluralité des vecteurs d'informations ;
- . Accès collectif aux technologies avancées ;
- . Mondialisation des échanges et des rapports interculturels ;
- . Tendance fédérative entre les nations et les peuples ;
- . Etc.

En évoquant l'accessibilité à l'échelon 3, le citoyen-usager a ainsi la possibilité d'accéder à un autre univers sociétal, dit avancé, validant sur le fond le principe de la différenciation des comportements et des individus. La référence à la notion de différenciation s'accompagne forcément de la légitimité avant le droit, de la réciprocité avant l'obligation de la loi et de l'équité avant l'égalité. Toutefois, tant que la différenciation des comportements et des individus n'est pas parfaitement intégrée dans le fonctionnement de la puissance publique et dans celui des grands corps de l'Etat, il ne peut s'agir de l'échelon 3 mais éventuellement d'un niveau intermédiaire entre 2 et 3.

Pour accéder à l'échelon 3 dans le collectif le plus large, il convient obligatoirement, et en priorité, d'accélérer certains processus «évolutionnaires» au sein de chaque puissance publique nationale, fédérale et internationale, au risque alors que celles-ci s'apparentent davantage à des murs, à des portes fermées, à des freins permanents par la pesanteur de leurs usages et/ou par l'inertie de leurs modes de fonctionnement. Dans ce passage décisif, l'exemple le plus visible et flagrant de l'existence de freins ou d'avancées en chaque pays est celui attaché à l'évolution interne ou non de leur institution de sécurité routière traditionnelle. Si l'échelon 3 peut se réaliser rapidement n'importe où, c'est une question de volonté citoyenne et politique et non de période plus favorable, de grands moyens financiers ou logistiques, il est toutefois nécessaire de mettre en place un deal sociétal.

En matière de pratique routière, ce deal sociétal peut être opportunément mis en place sous forme de charte du citoyen-usager, d'engagement sur l'honneur ou de contrat moral impliquant une égalité des droits face aux devoirs. Il s'agit alors, à chaque fois, d'une application ciblée et différenciée en fonction de catégories distinctes d'usagers dans un souci d'équité, d'équilibre et de réciprocité. Par exemple, le deal reposant sur une partie ou la totalité d'application du Codex de la maîtrise routière doit rester volontaire, temporaire, non imposé et hors tout contrôle normatif systématique ou obligation de validation administrative. Avant son application terrain, le principe du deal peut être largement débattu puis intégré dans le cadre d'un programme d'action avancé (PAA) et/ou relever d'un centre de maîtrise routière territorial (CMR).

En misant sur une politique dynamique, valorisante et motivante de formation et de post-formation à la compétence routière et au développement du niveau de maîtrise globale en faveur des citoyens-usagers volontaires, il y a de fortes chances pour que l'exemplarité réussie du deal fasse augmenter rapidement le nombre des prétendants. En tout état de cause, il est recommandé que l'institution de la sécurité routière traditionnelle n'interagisse pas directement dans ces processus «évolutionnaires», tant qu'elle fonde sa légitimité sur une orientation et un arbitrage gouvernemental relativement centralisé. Bien au contraire, la gestion du deal doit être encadrée majoritairement par des représentations autonomes locales, selon le principe que la maîtrise routière est une affaire entre citoyens et doit procéder d'un arbitrage démocratique majoritairement citoyen. Naturellement, l'ordre collectif est normalement assuré par les autorités compétentes dans le cadre des directives propres à l'échelon 3.

Cela suppose sur le terrain du quotidien que tout représentant des forces de l'ordre justifie d'un égard respectueux et discerné face à tout citoyen-usager relevant de la pratique du Codex de la maîtrise routière, au risque alors de tomber sous le coup de l'outrage à citoyen. La contrainte visible exercée par la force publique ainsi que la traque, la culpabilisation et/ou la peur du gendarme deviennent alors foncièrement inutiles, faisant que toutes ces formes de gesticulation autoritaire du point de vue du

citoyen-adulte relèvent définitivement d'une période dépassée. Dans ce cadre «évolutionnaire», l'ordre public devient principalement une affaire d'ordre citoyen en étant assuré individuellement et collectivement par l'autodiscipline et l'esprit de responsabilité naturellement présent en chaque citoyen-usager ainsi affirmé, éduqué, valorisé et considéré équitablement.

Soit, tout le contraire d'une pratique sécuritaire de masse relevant des échelons 1 ou 2 !

## CMR : OUI POUR UN CENTRE DE MAÎTRISE ROUTIÈRE

**E**n matière d'institution de la sécurité routière, l'idéal est de rompre rapidement avec le monopole d'Etat souvent décalé de la réalité vécue par les catégories de citoyens et/ou pour le moins, fortement influencé par les dogmes des politiques en place.

En marge de la vision traditionnellement étriquée et directive de la sécurité routière traditionnelle dans ses aspects préventifs, coercitifs et répressifs, il est fortement souhaitable d'instaurer, en parallèle, un institut indépendant ou une fondation dite de «Centre de Maîtrise Routière» (CMR). L'objectif est de créer une étape de transition entre le passage décisif de la sécurité routière traditionnelle à celui plus avancé de la maîtrise routière. Pour faciliter ce passage, il est judicieux de mettre en place le principe du CMR.

Aussi le nouveau type d'approche préfiguré par le CMR doit permettre d'accéder aux principes actifs du Codex de la maîtrise routière et à l'intelligence routière, en favorisant une entité exclusivement dédiée à la recherche et au développement d'applications avancées et «évolutionnaires» en matière de pratiques routières. Le cœur de sa mission, outre le fait d'essaimer des entités régionales, est de réaliser une réingénierie en profondeur de la pratique routière en agglomération, comme sur route ouverte, selon un programme «évolutionnaire» de propositions en réponse concrète et crédible aux enjeux citoyens modernes.

**Il s'agit en l'occurrence d'initiatives et de mesures favorisant, non la vitesse autorisée et légale, mais l'accès à la vitesse tolérante par :**

- . Le développement d'une ingénierie et d'une technologie basées sur des capteurs d'informations embarqués mais aussi stationnaires favorisant l'aide à la décision dans l'environnement routier ;
- . Des procédures progressives d'accès à la vitesse tolérante ;
- . Des stages de perfectionnement ciblés en post-formation cofinancés par un pool d'assureurs, concessionnaires, collectivités territoriales, fisc... ;
- . La valorisation des compétences par une politique offensive en direction de certaines catégories ciblées d'usagers (motards, jeunes, personnes âgées, professionnels, personnes peu compétentes, référents de la maîtrise routière...)
- . Une identification volontaire et non imposée via des signes d'appartenance en fonction de la typologie de l'utilisateur et de son niveau de maîtrise globale sur la base d'assermentation et de tests réguliers ;
- . La création de micro zones franches commerciales pour l'équipement sécuritaire des citoyens-usagers ;
- . Des solutions innovantes dans l'usage des infrastructures routières ;
- . Des règlements locaux et territoriaux se substituant au code de la route dans un cadre de plus grande tolérance ;
- . Etc.

Il s'agit là de sortir volontairement des normes courantes et des règles indifférenciées imposées à tous par le biais d'une application *stricto sensu* (pied de la lettre) du code de la route. Les solutions ainsi testées se réalisent d'abord sous forme de simulations terrain grandeur réelle à l'échelle de théâtres d'opérations locaux et ciblés géographiquement, selon des périodes d'essai limitées dans le temps allant de 3 mois à 2 ans. Après confirmation de la faisabilité de ces nouvelles applications routières, l'objectif est ensuite de proposer un catalogue d'offre dans les pratiques routières avancées, en vue d'une extension progressive à l'échelon régional puis national en fonction de la demande des collectivités locales. La mise en place d'un «Centre de Maîtrise Routière» territorial suppose une



participation active et citoyenne des industriels, des relais traditionnels de l'auto, camion, moto et cyclo, des collectivités territoriales, des assurances, des équipementiers, des concessionnaires et autres prestataires de service avec l'appui des préfetures et des services de l'Etat.

Il ne s'agit nullement d'une extension technique de l'actuelle institution de la sécurité routière, d'un nouvel observatoire, institut ou de telle commission chargée de pondre des études sans concrétisation réelle. Il ne s'agit pas plus d'une participation à vocation mercantile (sponsoring, mécénat, lobby) de nature à défendre des intérêts spécifiques. Il s'agit encore moins d'une entité administrative ou territoriale placée directement ou indirectement sous la coupe d'élus ou de services de l'Etat. Il ne s'agit pas plus d'utiliser le CMR comme un moyen d'imposer de nouvelles contraintes, d'exercer une surveillance et un contrôle accrus des usagers, de favoriser des technologies de sanctions automatisées et/ou de favoriser un «bridage» ou une régulation de la vitesse par le biais de nouveautés technologiques.

Le CMR est une entité démocratique animée uniquement par un collège de citoyens-usagers apportant une contribution en leur nom propre. Sa vocation est de rester foncièrement «évolutionnaire» et indépendant des forces du système comme du pouvoir économique, sous le contrôle direct du citoyen-usager et/ou d'une collectivité de citoyens dans un cadre authentiquement démocratique, non administratif ni technocratique. C'est la raison pour laquelle son modèle économique ne doit relever ni d'un budget totalement asservi aux subventions d'Etat ni dépendant des seules contributions de sponsors exigeant un retour d'image. Il doit être autofinancé selon les règles de l'économie de marché en privilégiant les partenariats, les apports marchandises et surtout l'énergie humaine plutôt que des financements importants supposant compromis, marchandage, soumission et/ou orientation stratégique.

## UNE BANQUE DE PROJETS AVANCÉS

**L**orsqu'une opération nationale ou d'envergure n'est pas possible pour de multiples raisons, il faut alors opter pour des actions ciblées et territoriales.

Dans chaque CMR, toutes les opérations de terrain sont menées à l'échelle réduite de zones cibles et de territoires obligatoirement prédéfinis (agglomération, département, tracé routier lambda). L'objectif de chaque CMR est d'être foncièrement ciblé, différencié et démocratisé à l'échelon géographique offrant la meilleure cohérence dans un cadre de «réalisme créatif». L'important est de favoriser un lien interactif constant avec les citoyens-usagers des territoires géographiques concernés et pas seulement entre membres officiels, avec l'Etat et/ou les sponsors. C'est dans un second temps, que l'exemplarité du modèle testé peut s'étendre sur d'autres territoires en créant alors peu à peu une dimension fédérative. Pour mettre en place un CMR territorial, il s'agit d'abord d'élaborer en interne une banque de projets avancés, laquelle doit être constamment accessible de manière transparente et gratuite sur l'Internet (site dédié).

**La création et l'animation de cette banque de projets avancés doit reposer, pour chaque projet, sur 7 grands principes :**

1. Recherche créative de solutions nouvelles, adaptées et avancées sans aucune censure politique, morale ou réglementaire au départ. L'objectif est d'apporter une valeur ajoutée à chaque initiative prise, à chaque projet.
2. Développement d'applications terrain selon le principe du «réalisme créatif» en sachant rebondir sur chaque situation, mobiliser les énergies et les ressources disponibles en sachant se contenter des moyens techniques et financiers existants dans un esprit de détermination, de débrouillardise, de système «D» et d'opportunisation maximale.
3. Refus de dupliquer intégralement des schémas stéréotypés, standardisés ou fermés mais possibilité de pratiquer le benchmarking (inspiration sur les bonnes méthodes pratiquées ailleurs) en retenant uniquement les bonnes idées afin de les adapter à son cas spécifique.
4. Participation élargie à tous les acteurs volontaires et dynamiques du terrain, sans hiérarchie d'influence ou de position entre eux. Il n'existe pas sur le principe pas de *numerus clausus*, pas de contraintes administratives d'entrée, ni de profil type.

5. Différenciation des pratiques routières selon le niveau réel de compétence des usagers et/ou selon la spécificité des configurations routières en refusant toute approche massive et indifférenciée. Les non volontaires et opposants peuvent toujours utiliser par défaut la référence au code de la route.

6. Principe de respect, d'équité et de différenciation de traitement des citoyens-usagers dans leur rapport avec la puissance publique et les forces de l'ordre.

7. Dynamique permanente de motivation des usagers comme de valorisation des pratiques et/ou des niveaux réels de compétence.

Si la vocation du CMR est de devenir un centre d'intelligence appliqué, de réflexion avancée et d'innovation sur les pratiques routières modernes, il doit être avant tout une interface directe et transparente avec les citoyens-usagers selon des méthodes modernes de participation (e-tribune, vote électronique, collecte d'avis et d'opinions, mission ponctuelle de découverte, d'essai et d'apprentissage pour tous les citoyens-usagers volontaires...). La force et la crédibilité du CMR résultent principalement de sa grande autonomie de décision et d'action sous l'égide des citoyens concernés et non de son caractère expérimental sous surveillance étroite et discrétionnaire des pouvoirs publics. En cela, les réussites comme les échecs sont analysés afin de toujours mieux progresser dans la pertinence et la qualification des usages, des mesures et/ou des moyens mobilisés.

Un autre aspect important du CMR est de travailler en liaison avec des correspondants à l'international, afin de détecter la diversité des usages et des pratiques déclinables en provenance du monde entier.

## **LIBERTÉ D'ACTION, BÉNÉVOLAT, ESPRIT TOP PROFESSIONNEL**

**V**éritable centre de matière grise et d'innovation routière, le CMR relève d'une approche totalement professionnelle et d'un management hautement participatif.

Il se fonde principalement sur la base de l'énergie humaine, de l'esprit inventif, du bénévolat et de partenariats intelligents privé/privé et privé/public, plus qu'à partir de subventions d'Etat, de structures lourdes, de procédures pesantes assorties de réunionnites à n'en plus finir. Chaque opération programmée est conçue sur la base d'un management de projet avec des équipes souples et mobiles disposant des laissez-faire nécessaires et de cartes blanches administratives. Si le budget reste volontairement minimaliste tout en plafonnant obligatoirement à 15% la masse salariale, chaque projet doit être assorti d'un cahier des charges précis intégralement informatisé et accessible par l'Internet. La meilleure solution est semble-t-il dans la formation d'une association type loi 1901 animée par un maximum de bénévoles motivés, de correspondants et surtout très peu de permanents salariés.

**Chaque CMR doit s'articuler autour d'un principe de turnover participatif au sein des 3 entités de base :**

- . Conseil d'administration
- . Commission(s) spécialisée(s)
- . Direction de projet(s) au sein de chaque commission

Dans chaque entité, le fonctionnement «d'intérêt citoyen» doit aller à l'encontre des rentes de situation et des pouvoirs statutaires parmi l'ensemble des membres actifs. Par conséquent, il n'existe pas de hiérarchie à proprement parler au sein des commissions et des projets, mais un management horizontal dans lequel chacun accepte une responsabilité précise en apportant temporairement son expertise durant la durée de sa mission et/ou la période affectée à la direction de projet.

**La liberté d'action dans le contrat de mission, le bénévolat et l'esprit top professionnel sont les trois moteurs motivationnels animant chaque membre au sein du CMR :**

- . La liberté d'action nécessite une carte blanche individuelle à la source même des prises d'initiatives, des contacts et des propositions formulées, lesquels sont ensuite discutés et négociés en interne.
- . Le bénévolat suppose un esprit de solidarité, sans arrière-pensée ni contrepartie matérielle pour soi-même. Il s'agit d'œuvrer uniquement pour les autres et l'intérêt collectif.

- . L'aspect top professionnel consiste à dépasser le préalable d'une compétence utile et/ou d'une expertise jugée normale en y mettant en plus de la créativité, de la prise d'initiative, de la qualité relationnelle, de la disponibilité, de la diligence opérationnelle.

De fait, chacun des membres au sein de chaque commission est aussi libre de décision (absence de hiérarchie) dans son implication citoyenne, que sa qualité d'homme ou de femme doit se révéler grande à se déterminer intelligemment avec l'équipe en place. Chaque membre doit savoir oser pendre la parole à égalité de poids sans accepter qu'un leadership ne s'impose à lui et/ou ne l'oblige à se plier «passivement» aux décisions imposées.

**Le recrutement s'effectue selon 3 critères majeurs, hors diplômes et parrainage, favorisant ainsi l'accès aux personnes les plus motivés et compétentes, sans condition de statut social :**

- . Maîtrise globale élevée dans la pratique routière ;
- . Esprit professionnel et relationnel avec un sens profond des responsabilités, de l'autodiscipline, de l'autonomie de décision et du sens de l'intérêt citoyen ;
- . Tempérament hyper motivé, proactif, créatif, constructif, tenace, débrouillard.

Autant dire que c'est la sélection naturelle qui préside à la participation active au sein du CMR, soit tout le contraire d'une recherche d'esprits dociles, psychorigides et/ou formatés à défendre telle ou telle vision unique et dominante de la pratique routière.

## **UNE ORGANISATION PLEINEMENT DÉMOCRATIQUE**

**D**'un fonctionnement relativement simple, démocratique et transparent, le CMR a une durée de vie limitée à 10 années (éventuellement renouvelable) dans le cadre d'une mission globale s'établissant uniquement sur la base d'un programme pluriannuel à la fois non confidentiel, précis et cadré dans le temps, initiative par initiative, projet par projet, période par période.

Le CMR est formé d'un conseil d'administration et de commissions spécialisées (autant que nécessaire) dans lesquelles chacun a un rôle précis à tenir. Il n'y a pas de personnel administratif. Chaque programme pluriannuel (2 à 3 ans en moyenne) s'établit sur la base de plusieurs projets clairement identifiés dans les objectifs à atteindre. La durée d'une direction de projet est elle-même déterminée de manière précise (3 mois minimum à 2 ans maximum). Les rôles dans l'organisation de toute direction de projet sont déterminés entre les membres de l'équipe et/ou par la commission de référence. Conseil d'administration, commissions et directions de projets sont obligatoirement formés de citoyens libres, non syndiqués, ni militants de partis politiques ou religieux dans une contribution réalisée uniquement sur la base d'un bénévolat actif et constructif.

Toutes les pratiques routières peuvent être concernées avec des citoyens-usagers compétents dans leur discipline majeure : auto, moto, camion, transports en commun, cyclomoteur, véhicules de loisirs et agricoles, transports professionnels, d'urgence, de santé, cycliste, piéton, élu, responsable technique de l'équipement... Toutefois chaque membre ne représente que lui-même et non son entreprise, une autre association ou une administration de tutelle. La présence honoraire et consultative d'un ou de plusieurs représentants de l'Etat ou d'organismes spécifiques est toujours possible mais sans droit de vote au sein des commissions. L'équipe projet s'éteint à la fin de sa mission et chaque membre décide soit de quitter la commission pour une autre commission, d'être affectée à un autre projet, soit de quitter provisoirement ou définitivement le CMR. Le seul contrat moral est de faire proprement, efficacement et de manière constructive son job.

Le mandat des membres dans chaque commission est de 2 ans maximum, renouvelable éventuellement une seule fois par moitié tous les 2 ans par tirage au sort. La direction générale est également renouvelée tous les 2 ans (avec 2 mandats au maximum) et jugée, non sur la qualité de sa gestion administrative et économique mais sur sa capacité à imposer l'intégration dans la société civile des projets managés par les commissions. Un bilan directorial annuel intermédiaire est également réalisé en fonction de la conformité : programmation de projets/réalisation effective, laquelle peut justifier en cas de différentiel important d'une demande de retrait du poste. Le CMR est totalement délié

de la tutelle de l'Etat, des collectivités territoriales, des lobbies et autres réseaux d'influence en étant essentiellement composé de membres bénévoles fortement motivés issus de la société civile et élus au vote secret.

La société civile peut intervenir à distance, via l'E-tribune et le vote électronique, à la fin de chaque projet pour donner son avis sur la mise en place effective de chaque projet. Dans certains cas, il peut être utile de doubler le vote électronique à partir de deux serveurs séparés afin d'éviter d'éventuelles fraudes. Une pondération des résultats est alors effectuée.

**Afin de se déterminer clairement chaque citoyen-usager extérieur est informé clairement des éléments décisifs du projet par :**

- . Un nom de code ou d'opération ;
- . Une explication détaillée ;
- . Le territoire d'expérimentation ou de mise en place ;
- . La durée de réalisation ;
- . Les conditions nécessaires.

L'avis de la collégialité des citoyens-usagers est également sollicité pour le renouvellement du conseil d'administration (mais pas pour les commissions ni les directions de projets). Tout l'intérêt de ce type de vote démocratique est de faire participer à égalité les concepteurs internes et géniteurs de mesures proposées au sein du CMR avec les citoyens-usagers externes, principaux utilisateurs finaux des nouvelles mesures prises ou envisagées. D'une manière générale, le principe du vote au sein du CMR s'effectue de manière pleinement démocratique à la majorité simple égale ou supérieure à 50,001% des suffrages exprimés, elle-même pondérée en fonction d'un quota obligatoire de votants déterminé à partir d'un nombre de volontaires préinscrits sur une liste de départ.

**Le vote se réalise dans le respect d'une quintuple obligation technique et procédurale :**

**A.** Plusieurs alternatives de projets ou de candidatures sont possibles. Dans ce cas, des partielles ont d'abord lieu afin de déterminer les deux meilleurs candidats ou projets, ou les 3 meilleurs dans le cas où ceux-ci auraient obtenu chacun au moins 1/5 des votes. Dans cette hypothèse, une seconde partielle est réalisée afin d'éliminer le 3<sup>e</sup> postulant.

**B.** Il existe 3 façons de voter : Oui, Non, Vote blanc (ni Oui ni Non signifiant alors : *refus de l'existant, pour autre chose*). Le vote blanc est considéré comme un suffrage exprimé et comptabilisé en l'état. Toutefois, dès lors qu'il égalise ou dépasse 1/3 des votes exprimés, il réduit d'autant la proportion des votes ciblés (Oui, Non). En dessous de ce seuil critique (33% des votes), le vote blanc n'est pas pris en considération dans la répartition des scrutins qui se détermine alors dans rapport de majorité relative. Exemple n°1 : 45% de «Oui» pour A, 40% de «Oui» pour B et 15% de votes blancs font que A détient une majorité relative de 52,9% (45% x 85). Exemple n°2 : 40% de «Oui» pour A et 25% pour B et 35% de votes blanc. Le vote est alors reporté automatiquement.

**C.** existence d'un quota minimum de votants extérieurs exprimant un suffrage (Oui, Non, vote blanc). Ce quota est déterminé par référence à un pourcentage de préinscrits (citoyens anonymes désirant voter par Internet ou bornes électroniques). Par exemple, ce quota minimum peut être fixé à 50% du nombre de préinscrits (1400 personnes) et détermine ainsi le quorum démocratique nécessaire (720 votes) permettant de valider le scrutin, en intégrant également le nombre de votants internes au CMR (ex. 20). La pré-inscription n'est pas obligatoire et doit faire l'objet d'une simple demande volontariste de la part de tout citoyen-usager extérieur au CMR dans les 30 jours précédents le vote. Tout se passe ici dans le cadre du vote électronique.

Exemple. : Quorum obligatoire 720 personnes dont 20 au CMR (sur 30 membres) et 700 dans la collectivité des internautes et citoyens extérieurs obligeant alors un minimum de 1420 votants préinscrits ou plus.

Le quorum doit être déterminé librement avant chaque vote, en prenant en considération un minima de votants extérieurs préinscrits. Une fourchette légitime et réaliste basse et haute de votants extérieurs doit être définie dans les statuts (ou avenants) du CMR, afin que la société civile locale ait toute latitude pour s'exprimer démocratiquement.

**D.** nécessité d'un quorum de 2/3 des membres officiels représentant le CMR, ou dans chaque commission concernée par le vote. La valeur du suffrage exprimé en interne, dès lors que le quorum est atteint (ex. 20), doit correspondre à l'idéal à 50% du total des suffrages exprimés, quel que soit le nombre de suffrages exprimés en externe (ex. 1400). En d'autres termes, la valeur attachée au vote interne (1/2) est équivalente à la valeur attachée du vote externe (1/2), quel que soit le différentiel de votants en interne et en externe.

**E.** prise en considération de l'abstention des préinscrits internes au CMR et des préinscrits externes, dès lors que le cumul est supérieur à 125% du total des suffrages réellement exprimés. A partir de 125% d'abstentions, le vote est annulé avec organisation d'un second vote.

Exemple : si le quorum de 720 suffrages effectifs n'est pas atteint pour «légitimiser» le vote, malgré un total de 1430 pré-inscriptions internes et externes au CMR, le vote est reporté.

De la même manière, si le nombre d'abstentions dépasse de 125% ou plus (ex. 1100) le nombre de suffrages réellement exprimés (ex. : 850), que le quorum soit atteint ou non (ex. : 720), à partir d'un total donné de pré-inscriptions (ex. : 2000), le vote est également reporté.

Dans ce cas, dès lors qu'une fourchette comprise entre 1065 préinscrits (850 x 1,25) et 1150 (2000 - 850) n'a pas exprimé un suffrage clair (Oui, Non, vote blanc), le vote est automatiquement reporté.

Dans le cas où les points C, D et/ou E, interagissent clairement, le vote est reporté un mois plus tard avec une nouvelle liste. Deux nouveaux reports de date sont possibles (3 dates maximum). Sans accord à l'issue du 3<sup>e</sup> vote, le vote est reporté un an plus tard en conservant l'équipe en place si celle-ci existe déjà. Au pire le projet est annulé ou reporter *sine die*.

## INSPIRATION POUR UNE VRAIE DÉMOCRATIE

**C**e qui est applicable avec les principes du CMR est également valable dans tous les autres compartiments de la vie en société, sauf certaines exceptions.

Il est ainsi possible de réviser progressivement de l'intérieur toute forme d'institution, d'organisation, d'association, de syndicat et d'entreprise en mettant en application les principes actifs du CMR. En définitive, les principes actifs du CMR permettent de concilier en temps réel, de manière synchrone et permanente, les attentes précises des citoyens-usagers avec les décisions internes prises par les organisations collectives, voire dans certaines institutions du système. Lorsque les dirigeants auront compris que la véritable démocratie est un partage permanent et équitable entre les représentations du système et le citoyen, et non pas seulement de manière épisodique à des dates convenues de mandature ou de choix, alors de phase programmée de déclin nous nous élancerons dans une montée en puissance «évolutionnaire».

**Tout l'intérêt de l'organisation structurelle du CMR est que se réalise derrière plusieurs avancées démocratiques majeures :**

- . Un programme d'action clair, détaillé, lisible, accessible à tous et concret (et non des discours et promesses) ;
- . Un contrôle citoyen régulier et annuel sur le caractère opérationnel des mesures engagées (et non un blanc-seing sur plusieurs années) ;
- . Un système de vote interne/externe partagé acceptant le vote blanc et l'abstention (et non un vote fermé, réducteur ou niant l'avis négatif des citoyens) ;
- . Une extinction de l'entité dès la fin de sa mission (et non la prolongation de rentes de situation stériles et coûteuses) ;
- . Une administration hyper réduite (et non un carcan procédurier) ;
- . Des projets ciblés et testés géographiquement destinés à intégrer un catalogue d'offre (et non un modèle unique imposé à tous) ;
- . Une ouverture constante aux méthodes et aux pratiques utilisées ailleurs et/ou à l'international dans un cadre de benchmarking réaliste et constructif (et non une vision monolithique et figée de la réalité) ;
- . La possibilité pour les opposants et les non volontaires de pouvoir toujours se référer au modèle précédent et/ou au code de la route commun.

Le modèle ouvert proposé par le CMR doit permettre de favoriser un décrochage en douceur avec les modèles sociétaux relativement dépassés reposant sur l'uniformisation, l'inconditionnalité, le monopole, le dogmatisme étroit, la pensée dominante comme sur le rapport docile, soumis et infantile à l'autorité. Par exemple, face aux droits universels du citoyen insérés dans le collectif, lui-même placé sous la tutelle dominante des institutions du système, le triptyque français jugé évolué à l'époque (Liberté **contrôlée** – Egalité **indifférenciée** – Fraternité **corporatiste**) fondant l'organisation de la plupart des sociétés occidentales du 19<sup>e</sup> et du 20<sup>e</sup> siècle, se révèle néanmoins inadapté en regard des nouveaux enjeux sociétaux du 21<sup>e</sup> siècle et suivants.

**A contrario, le CMR sous-tend une évolution caractéristique dans l'ordre sociétal actuel en reposant sur 3 autres notions «évolutionnaires» :**

**Liberté affirmée - Equité différenciée - Citoyenneté légitime**

Soit, un tout autre espace démocratique favorable au citoyen adulte, affirmé, éduqué et responsable de son existence dans le collectif.

## LES CONDITIONS ACCIDENTOGÈNES DE LA PRATIQUE ROUTIÈRE

Il n'est pas supportable d'utiliser constamment les statistiques pour justifier telle mesure normative ou liberticide. Il s'agit là d'une pure dictature des chiffres officiels au profit d'une vision sociétale dirigiste, aigrie, contractée et/ou anti-évolutionnaire. Il n'est pas non plus admissible d'imposer ou de souhaiter un durcissement des règles collectives sous le coup de l'émotion et du traumatisme personnel en créant l'insécurité dans les esprits via un recours permanent aux moyens coercitifs. Dans de nombreuses sociétés, le simplisme et la superficialité des politiques sécuritaires axés majoritairement sur la répression d'Etat, la diabolisation de la vitesse, le rôle prépondérant accordé à la technologie embarquée et/ou les techniques de sécurité active et passive des véhicules, oublient d'intégrer la source même de toute chose, c'est-à-dire la qualité intrinsèque de l'utilisateur et ses interactions subtiles avec l'environnement routier. En matière de pratique routière, tout part de l'utilisateur et tout retourne à lui dans l'amplification des situations rencontrées. De par son niveau réel de maîtrise globale et son discernement en temps réel se matérialisent, ou non, l'existence d'un véritable danger ou encore la simple présence d'un risque aisément contrôlable par lui-même. Il faut donc démythifier le danger en considérant que celui-ci prend toujours naissance dans la complexité des situations routières et non dans le simple rapport à la vitesse non autorisée.

Entre ce qui entretient les conditions accidentogènes et l'évitement de ces mêmes conditions à risque, il existe de multiples paramètres à prendre en considération : équation accidentogène, occurrence du risque, démaîtrise, temps de retard, «trou» comportemental, couples à risque... Sauf à croire que la nature humaine est incapable d'aboutissement, de maîtrise, de compétence et de discernement dans la pratique routière, alors la vitesse restera longtemps le parfait bouc-émissaire de l'incurie du système à savoir faire évoluer les mentalités, améliorer la qualité des comportements et rendre vraiment adulte le citoyen-utilisateur.

Cliquer sur les liens pour accéder directement aux textes.

### ACCIDENTALITÉ ET MORTALITÉ

[Accidentalité routière, un impondérable de société](#)

[Les raisons latentes de l'accidentalité](#)

[La responsabilité administrative et d'Etat](#)

[Les limites de l'arithmétique sécuritaire](#)

[C.A.R.T.E, la cause des accidents](#)

[Chauffard et chauffardise](#)

[Les dangers de la route](#)

[Quelle destinée pour l'utilisateur ?](#)

[Comment faire son deuil ?](#)

### LES DANGERS DE LA ROUTE

[La pollution routière](#)

[La mystification de la route apaisée](#)

[Lorsque le politique nourrit le danger](#)

[A la source des dangers de la route](#)

[Entre simplisme et objectivité des causes du danger](#)

### 2 ÉQUATIONS ANTINOMIQUES

[L'équation accidentogène](#)

[L'équation motologique de la vitesse](#)

## DÉMAÎTRISE & TEMPS DE RETARD

Le champ de la démaîtrise  
Les 4 états de la démaîtrise  
Les 5 degrés du «temps de retard»  
Démaîtrise et responsabilité

## LE «TROU» COMPORTEMENTAL

Différentiel de maîtrise et conflit psychologique  
Comment se détermine le «trou» comportemental ?  
De multiples conséquences

## NAISSANCE DU RISQUE & OCCURRENCE DU RISQUE

Le risque est pluriel dans la pratique routière  
Le cercle entropique du risque  
Liste des facteurs-clés dans la pratique routière  
Efficience contre déficience en chaque facteur-clé  
Le principe du maillon faible  
Faire face aux situations inhabituelles  
Calcul du taux résiduel de maîtrise globale  
La nécessité d'une dominance  
La relativité des conséquences  
La lutte anti-risque  
La dominance du 1<sup>er</sup> rôle  
La résonance du degré d'inconnu

## LES 17 PRINCIPAUX COUPLES À RISQUE

Définition du couple à risque  
La non optimalité du (*rme*)  
Les 17 couples à risque  
Le binôme vitesse/couples à risque  
Le risque d'un déplacement psychique  
Normalisation routière et couples à risque  
Vitesse lambda et croyance sécuritaire



## ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE, UN IMPONDÉRABLE DE SOCIÉTÉ

L'accidentalité est un impondérable de la pratique routière comme de toutes les activités humaines à risque.

Il n'est pas envisageable un seul instant d'aseptiser parfaitement la complexité de la pratique routière compte tenu de l'interaction physique permanente entre des variables multiples, inconstantes, différentes et/ou parasites entre elles :

- . Population hétéroclite d'utilisateurs ;
- . Diversité de moyens et de ressources technologiques ;
- . Différentiel de maîtrise globale dans la masse des utilisateurs ;
- . Fort volume km/temps moyen de pratique ;
- . Diversité des situations routières ;
- . Influences directes de l'environnement et des infrastructures routières ;
- . Présence permanente de la non compétence, démaîtrise, couples à risque, manque de savoir-vivre routier dans le collectif des utilisateurs.

De manière encore plus pragmatique, il y aura toujours des accidents et des morts sur la route de manière injuste, subite et/ou incompréhensible. Aussi dans l'absolu de la pratique routière qu'il soit inutile, injuste, évitable, inévitable, normal, anormal, en hausse, en baisse, l'accident est toujours une résultante d'échec ou d'erreur liée, en amont, à des décisions inopportunes et en aval, à des actions ou à des réactions déviantes de maîtrise en provenance de l'une ou de l'ensemble des parties prenantes. Tant que l'utilisateur est en non maîtrise suffisante et/ou dans un cadre de non optimalité de son (*rme*), l'accidentalité ne peut se gérer qu'à la réduction partielle par le colmatage répressif et la fuite en avant sécuritaire permanente. Le gain de résultat statistique dans la baisse apparente de la mortalité et de l'accidentalité reste alors inversement proportionnel aux moyens engagés dans la lutte sécuritaire provenant des moyens de l'Etat.

C'est le constat évident de la réalité démontrant que tant qu'une action qualitative n'est pas engagée en cœur de cible dans le comportement compétent et motivé de l'utilisateur, c'est-à-dire dans la logique du Codex de la maîtrise globale, le résultat ne peut être que partiel, apparent et forcé. L'évocation des chiffres officiels ne reste, malgré le satisfecit qui en découle, que le parent pauvre fortement relatif de ce qui pourrait advenir réellement dans une pratique routière adulte, affirmée, maîtrisée, motivée et renouvelée à l'intérieur même des comportements. Tout retard et/ou aveuglement normatif en la matière gâche l'émergence d'autres perspectives plus positives encore.

## LES RAISONS LATENTES DE L'ACCIDENTALITÉ

L'approche efficace en matière d'accidentalité résulte non pas d'une logique mathématique mais d'une dimension foncièrement psychologique et circonstancielle dans la manifestation de l'occurrence du risque.

A l'échelle d'une zone, d'une région ou d'un pays, l'accidentalité reste inéluctable par le fait que :

- . Plus le nombre d'utilisateurs de la route est important au même endroit, au même moment et avec un différentiel notable de maîtrise globale, dès lors que préexiste un niveau soutenu d'interactions entre des véhicules aux technologies différentes, plus le risque s'accroît ;
- . Plus le temps de pratique au sein d'une masse d'utilisateurs s'exprime en milliards de kilomètres annuels parcourus, pondéré en méga ou en giga heures temps-homme de conduite et de pilotage, le tout affecté d'une vitesse moyenne  $\lambda$  sécurisée ou insécurisée par l'état réel du réseau routier, de la qualité ou non des infrastructures, par l'influence des conditions météo comme par le degré d'importance des couples à risques en présence, plus le risque s'accroît ;

. Plus il existe une incertitude de décision, de technicité et de comportement en provenance de soi et d'autrui dans un écart de niveau de (*rme*), rapporté au nombre de micro décisions à prendre sur un trajet donné comme face à l'imprévu, plus l'occurrence du risque augmente ;

. Plus il existe une complexité croissante dans la configuration des paramètres routiers et humains, plus l'occurrence du risque augmente.

Aussi agir seulement sur des paramètres «périmétriques» ciblés, tels que celui de la vitesse ou certains couples à risque (alcoolémie, sécurité passive des engins) ne peut mathématiquement que réduire provisoirement l'occurrence de l'accident, en déplaçant forcément la problématique sur la dominance d'autres facteurs non dominés. Toutefois, toute réduction de l'accidentalité inutile est bonne à prendre dans l'instant, si elle offre des contreparties gagnantes pour chacune des parties considérées. C'est évident. Pourtant l'avantage d'une telle position sur le court terme ne doit pas masquer les conséquences et/ou effets collatéraux possibles sur le plus long terme.

C'est donc la non efficacité fondamentale de la méthode politique, administrative et gouvernementale utilisée qui pose problème et non pas le résultat immédiat obtenu. Il est ainsi clair que sous le seul angle primaire des méthodes coercitives utilisées par la sécurité routière traditionnelle renforcée par la pression morale des médias et des associations ainsi que par la répression policière sur le terrain, l'accidentalité mortelle et corporelle peut toujours se réduire mécaniquement dans ses excès, sans toutefois espérer dépasser un seuil structurel incompressible. En d'autres termes, la réduction de l'accidentalité par la voie principale de la pression du système exercée sur le citoyen-usager reste foncièrement limitée et/ou de nature artificielle par le niveau des contraintes extérieures imposées à la psychologie et au jugement humain. L'utilisation récurrente des statistiques officielles est assez démonstrative en la matière aussi bien sur le long terme, que sur la faiblesse objective des résultats obtenus en fonction de l'importance des moyens engagés.

Il faut bien comprendre que derrière l'efficacité apparente des mesures techniques de surface destinées à réduire «l'infection insécuritaire» de masse (partie apparente de l'iceberg), il existe un profond décalage dans la problématique sécuritaire, que seul le citoyen-usager peut et doit résoudre par lui-même, à l'échelle de la qualité de sa pratique. L'option normative délibérément appliquée et/ou imposée aux étapes déterminantes de la décision, notamment dans la régulation ou la modulation directive de la vitesse, est la fausse bonne solution par excellence. En shuntant délibérément la décision humaine par le recours dominant à la technologie embarquée et/ou par celle de nature environnementale (radarisation, capteurs...), avec ou sans présence policière, l'utilisateur ne peut que se sentir prisonnier et otage d'un système, en exerçant alors consciemment ou inconsciemment plus de freins à agir convenablement que de motivations à affirmer et à développer la plénitude de ses ressources.

C'est peu comme le salarié stressé et contraint à des horaires et/ou par des conditions éprouvantes de travail, sans compensation salariale suffisante, qui ne donne au final que 50% de ses ressources disponibles et prive ainsi l'employeur de 50% du meilleur de ses autres ressources parmi les plus créatives, inventives, participatives et/ou décisives en terme d'avantage concurrentiel pour l'entreprise.

## LA RESPONSABILITÉ ADMINISTRATIVE ET D'ETAT

**S**i l'utilisateur est directement partie prenante dans l'accidentalité routière, le cadre administratif d'Etat est également responsable par l'inadéquation des mesures prises sur le moyen et le long terme comme en privilégiant des actions démagogiques à court terme.

Par principe, toute action administrative et technique indifférenciée s'attaquant directement à la complexité du fonctionnement humain n'est viable, comme en médecine, que si elle interagit simultanément à la racine du problème et à la surface des conséquences visibles. A l'échelle du temps, la dureté et l'inadéquation sociétale des mesures prises ne traduisent d'aucune manière une forme d'évolution en cœur de société, mais plutôt une rétrogradation, un retour en arrière, par le forçage des comportements sous le joug de l'autorité et de la répression. Tant que l'essentiel n'est pas réglé, la problématique routière reste soumise à une approche politique et administrative superficielle, factuelle, opportuniste et surtout de nature à dérégler encore davantage les relations Etat-citoyens.

Si l'essentiel en matière de réduction de l'accidentalité consiste à privilégier l'option de la maîtrise globale suffisante et motivée en chaque usager, pourquoi continuer à mobiliser le principal des moyens de l'Etat sur l'actuel périmètre de la sécurité routière traditionnelle que chacun sait décalée, imparfaite et soumise aux courants politiques et de lobbying associatif et économique ? Alors que l'éducation nationale s'évertue à permettre l'accès au baccalauréat pour 3 étudiants sur 4 et que le niveau de culture générale ne cesse d'augmenter dans la population, pourquoi accepter que le niveau de compétence routière stagne, régresse et ne profite d'aucun plan stimulant d'amélioration des techniques de pilotage et de conduite ? Pourquoi cet investissement collectif aux résultats pourtant relativement rapides et aux effets collatéraux bénéfiques et féconds ne trouve d'écho lucide et engagé dans la classe politique ?

Il est pourtant clair que la réduction de l'accidentalité routière sur la durée la plus longue ne peut procéder ni d'une castration des besoins et des attentes humaines, ni d'une thérapie virtuelle appliquée à une masse indifférenciée d'usagers et encore moins d'un raisonnement technocratique quantitatif, mais d'une démarche essentiellement qualitative et intelligente en impliquant positivement le principal acteur, c'est-à-dire l'usager. Le politique, les pouvoirs publics et les représentants des forces de l'ordre qui procèdent uniquement de manière arithmétique et comptable en cochant des croix pour le gibier abattu sur route et des cases dans le planning hebdomadaire de leurs services, afin de justifier de la bonne réalisation des opérations de prévention et de répression routière, se trompent dramatiquement en réduisant encore davantage la dynamique comportementale des usagers et la participation active des citoyens, tout en fragilisant la pérennité de l'ordre sociétal au lieu de les élever et de les consolider durablement.

Sur route, la prévention durable ne saurait reposer sur des mesures démagogiques, autoritaires, imposées et en surface des choses, faisant que tous ces responsables au sein du système sont soit des innocents satisfaits, des psychorigides, des dogmatiques, des anti-citoyens ou des «collaborants», mais certainement pas des modèles viables en matière de valeurs citoyennes à l'échelle individuelle.

## LES LIMITES DE L'ARITHMÉTIQUE SÉCURITAIRE

**T**oute sécurité routière reposant principalement sur l'usage d'une comptabilité arithmétique basique comme sur des statistiques destinées à valoriser avant tout une macroéconomie apparente de réduction de la mortalité en A, sans se soucier d'autres conséquences bien plus importantes et vitales en B, C, M ou T (cancers, suicides, maladies professionnelles, nosocomiales, accidents domestiques...), est particulièrement grave à moyen et à long terme.

Le plus inquiétant et irresponsable à l'échelle de la collectivité est que les mêmes ressources engagées en A pourraient certainement permettre des gains de vie bien plus importants en B, C ou ailleurs. En matière de réduction de l'accidentalité, le dogmatisme froid et calculeur à court terme ne peut qu'occulter la présence et/ou l'arrivée inévitable de «gros» effets collatéraux à venir, un peu comme le comptable de l'entreprise qui, gérant de manière drastique et rigide les chiffres du présent afin de les assainir, prend des décisions contraires à l'évolution du marché et/ou aux nécessités concurrentielles en réduisant l'investissement productif, le renouvellement de gamme et/ou en agissant sur la motivation du personnel.

Peut-être bon à l'instant  $t$ , il n'est pas sûr qu'à  $t+1$  ou  $t+n$ , l'impact global de ces décisions n'entraîne ultérieurement les conditions programmées d'une faillite prévisible ou encore l'arrivée de grands désordres dans l'équilibre fragile et précaire de l'entreprise (ou de l'Etat). Le management sociétal n'est pas si différent du management en entreprise, dès lors que l'on procède en matière de stratégie et de qualité dans les relations humaines et que l'on mise sur les ressorts de la psychologie positive. A l'inverse, lorsque l'on utilise les méthodes traditionnelles du bâton et de la carotte (version arithmétique de l'autorité), le progrès attendu reste foncièrement ponctuel, volatil, réversible, même si le résultat annuel apparent (réduction de l'accidentalité en l'occurrence) semble justifier les moyens.

Ainsi tout type d'arithmétique primaire associant, par exemple, une répression systématique ( $X$  dominant) contre la vitesse ( $Y$  soumis) de nature à induire une baisse apparente de l'accidentalité (*produit A satisfaisant*) ne se limite pas seulement, hélas, au résultat apparent. Il induit également en

marge et/ou parallèlement au produit (A), une chaîne de conséquences directes pour l'instigateur (gain politique, réduction des coûts en économie sociale, rentrées d'argent pour l'Etat) considérée comme (A') mais aussi et surtout en termes sociétaux, une chaîne de réactions contraires (Z) de nature de la psychologie individuelle et de la psychosociologie de masse (dissonance cognitive, acte manqué, soumission du citoyen, incidences financières pour l'utilisateur mais aussi stagnation sociétale, altérations économiques et sociales dans la chaîne d'activités marchandes et non marchandes concernée...).

Aussi, lorsque l'on utilise l'arithmétique en toute forme de sécurité routière primaire obtient-on un résultat non pas uniquement arithmétique sur la forme ( $X/Y = A+A'$ ) mais aussi un résultat déstructurant sur le fond ( $X/Z = (A+A') - \Sigma Z$ ). Cette évidence résulte du fait que la somme de réactions contraires ( $\Sigma Z$ ) peut partiellement ou totalement annuler le caractère positif et utile immédiat de la mesure ( $A+A'$ ), voire créer encore davantage d'entropie en terme de finalité et/ou dans la durée la plus longue.

si  $(\Sigma Z) \leq (A+A')$  → finalité acceptable

si  $(\Sigma Z) \geq (A+A')$  → finalité entropique

Le simplisme arithmétique en matière d'approche de l'accidentologie routière ne doit pas aveugler les consciences sur les effets induits et non directement visibles. Ne privilégier que la normalisation, la traque, la répression, la sanction, la culpabilisation et autres obligations imposées unilatéralement ne peut conduire qu'à un résultat partiel induisant des effets secondaires, contraires et/ou déstabilisants sur le fond du problème. En d'autres termes, associer répression systématique contre par exemple la vitesse, fait que l'on peut obtenir un résultat direct favorable à la baisse des accidents chez les usagers insuffisamment compétents, tout en créant parallèlement une chaîne de réactions contraires de grandeur indéfinie chez les autres usagers plus compétents.

Ainsi, si l'augmentation et la dureté des contrôles contre la vitesse contribuent arithmétiquement à faire directement baisser la mortalité en ce domaine, ce qui sur le fond nécessite d'être vraiment démontré en matière de sourcing causal et de couples à risque, cette relation d'arithmétique primaire induit automatiquement une chaîne de réactions psychologiques et comportementales encore plus grande, en marge et/ou en parallèle du sujet. Il est donc à craindre que 1+1 ne donne pas 2, mais x en matière de produit attendu sur le fonctionnement complexe du vivant. De la même manière, il n'est aucunement prouvé que la réduction statistique des accidents sur route ne favorise un déplacement de la violence, ailleurs ou autrement, de manière directe ou indirecte, causale ou non causale.

Il est par conséquent malsain de ne pas tenir compte de la partie immergée de l'iceberg (chaîne de réactions) en matière de réduction coercitive de l'accidentalité routière, laquelle partie reste la plus importante dans la considération d'un cadre sociétal global. A ne voir que petit, focalisé et/ou ciblé sans prise en considération d'une phénoménologie sociétale plus globale, on avance sans véritable visibilité en ne percevant bien que la chaussée droit devant soi et non le mur ou le virage qui s'approche.

## C.A.R.T.E, LA CAUSE DES ACCIDENTS

La constante en matière d'accident est que ce dernier résulte le plus souvent de l'inadéquation des décisions et du comportement, en temps réel, de l'utilisateur.

Toutes les causes d'accident proviennent de 5 éléments majeurs pouvant s'armer à l'unité et/ou se combiner entre eux :

. (C) **Comportement personnel** (pilotage ou conduite inadaptée, manque réel de compétence, couple à risque, perte de vigilance, désynchronisation...);

. (A) **les Autres** (non cohérence et imprévisibilité du comportement, expression d'un ou de plusieurs couples à risque, manque de maîtrise, défaut de savoir-vivre routier...);

. (R) **la Route et les infrastructures** (mauvais revêtement routier, gravillons, fuel, huile, ornières, virage, carrefour dangereux, protections latérales mortelles, configuration routière mal étudiée, marquages au sol glissants...);

. (T) la Technologie et technique de l'engin (déficiency mécanique, usure des pneumatiques, problème de poids, maniabilité ...);

. (E) l'Environnement global (traversée d'animaux, feuilles mortes, verglas, pluie, obscurité, ensoleillement, vent ...).

En fait, 31 combinaisons de base sont possibles pour expliquer un accident sans considérer l'ordre de primauté de l'élément dominant ou primo déclenchant dans l'accidentalité, même si la vitesse reste forcément transverse à chacun d'eux.

Les combinaisons se concentrent dans 5 configurations de base :

**1. Configuration à 1 seul élément dominant :**

C / A / R / T / E

**2. Configuration à deux éléments dominants :**

AR / AT / AE / AC / RT / RE / RC / TE / TC / EC

**3. Configuration à trois éléments dominants :**

ART / ARE / ARC / ATE / ATC / AEC / RTE / RTC / REC / TEC

**4. Configuration à quatre éléments dominants :**

ARTE / ARTC / RTEC / RECA / TECA

**5. Configuration à cinq éléments dominants :**

CARTE

## CHAUFFARD ET CHAUFFARDISE

**L**a chauffardise se définit par une imprudence involontaire, une inadvertance (inattention, étourderie) et/ou une démaîtrise fugace dans le pilotage ou la conduite, de nature à gêner, déranger ou déstabiliser d'autres usagers et/ou créer, sans le vouloir, des conditions accidentogènes.

La chauffardise peut ainsi concerner, à un moment ou à un autre, tout usager de la route sans exception. Elle ne s'apparente pas du tout au cas du chauffard, mais concerne principalement un instant, un court moment et/ou une circonstance factuelle de relâchement dans la vigilance, la concentration ou l'anticipation. Elle relève aussi bien du jeune usager novice de la route de 16 ans que de la personne âgée de 78 ans, de la mère de famille que du salarié, de l'élus que des membres des forces de l'ordre, du champion sportif que de l'amateur éclairé ou non.

Si la chauffardise traduit un moment de relâchement dans le cadre d'une non optimalité du (*rme*), sa principale contre-mesure est celle résultant de l'optimalité du (*rme*) dans la pratique de la vitesse intuitive maîtrisée. En d'autres termes, moins l'individu agit dans l'efficacité naturelle de son rythme intuitif en se soumettant, par exemple, à des règles imposées de vitesse lente ou médiane, plus il tend vers la chauffardise. Le plus souvent, ce n'est donc pas objectivement le non respect des règles du code national de la route qui crée la chauffardise, notamment en matière de vitesse, mais la relation directe avec une baisse ponctuelle du (*rme*) par la manifestation épisodique de l'un des 17 couples à risque et/ou de la démaîtrise en situation contrainte et non naturelle.

Aussi lorsque la contrainte s'impose au naturel et à l'intuitif, le terrain de la chauffardise s'ouvre devant n'importe quel usager, sauf pour celui-ci à manifester une concentration telle qu'elle porte également en elle-même, une occurrence du risque vis-à-vis d'autres facteurs-clés. Contrairement à l'écart passager de conduite ou de pilotage lié à la chauffardise, le chauffard est récidiviste un de la chauffardise à plus forte échelle. En cela, le comportement de chauffard est l'étage supérieur de la chauffardise et concerne un individu assujéti à la présence forte et constante d'un ou de plusieurs couples à risque, à une incompétence notoire ou évidente dans l'instant et/ou à une démaîtrise récurrente ou permanente tout au long du trajet considéré.

Le chauffard est l'antithèse même du pilote avisé et du conducteur chevronné manifestant eux, même en transgressant la légalité, une efficacité dans leur pratique alors que celui-ci démontre, au contraire, la réalité objective d'une maîtrise globale déficiente et/ou d'un manque de savoir-vivre routier. Il ne faut donc pas confondre le chauffard, du motologien, sachant que l'un est l'ombre et l'autre la lumière sur route avec entre les deux l'usager docile.

**De ce fait quelle que soit la vitesse pratiquée, le chauffard est dangereux durant tout le temps de sa pratique par le fait d'un comportement imprudent, voire dangereux, notamment lorsqu'il combine plusieurs couples à risque :**

alcool ; drogue ; médicament ; sénilité ; inhibition manifeste dans la conduite ; excès d'optimisme couplé à l'inexpérience ; vitesse excessive en ville ; dépassement limite dangereux ; conduite sans considération ni respect des autres : pas d'indication de changement de direction, pas d'usage du rétroviseur, pas de feux de position ou non usage des codes le matin de bonne heure ou à la tombée de la nuit, croisement ou dépassement en plein phare, freinage intempestif, vitesse réduite non justifiée, freinage inapproprié dans le virage..., pas de signes de remerciement... ; non respect des signalisations dangereuses, des stop, des feux rouges, des croisements prioritaires, etc.

Le chauffard n'est pas toujours celui que l'on pense, mais le cadre et l'employé modèle oubliant régulièrement des règles évidentes de savoir-vivre sur route, la ménagère perdue dans ses idées, la mère de famille courant constamment contre le temps, le grand-père souriant mais ralenti dans ses réflexes, le livreur trop pressé, etc. En fait, le chauffard de base est celui qui à trop vouloir être prudent en certains aspects de la conduite (vitesse légale, trajectoire sur la file de droite, arrêt au stop...) en oublie régulièrement d'autres exigences et attentions rédhibitoires en matière d'insécurité pour autrui.

## **LES DANGERS DE LA ROUTE**

**L**e danger sur route doit s'examiner par rapport à son caractère matériel, objectif, précis et incontestable et non par rapport à sa conditionnalité (peut-être, si...) ou sa virtualité (extension du cas d'autrui vers soi, chaîne de conséquences sans cause présente...).

En tant que menace et/ou risque réel (hors risque probable, possible ou potentiel), l'appréciation du danger doit tenir compte de la réalité des faits dans un espace/temps donné avec la présence physique et concrète de paramètres précis (tiers à proximité, travaux, problèmes de trafics, infrastructures inadaptées, chaussées glissantes, conditions météo défavorables...).

**Ainsi, en matière de pratique routière, les 7 grands dangers objectifs recouvrent une double condition technique et humaine :**

### **Sous l'angle technique**

1. Défaut d'information et/ou de signalisation préalable et/ou facilement lisible
2. Etat routier inadapté au trafic, défectueux dans son entretien ou revêtement, dangereux dans son aménagement en cas de chute ou d'impact...
3. Conditions météorologiques défavorables

### **Sous l'angle humain**

4. Incompétence et insuffisance notoire du niveau de maîtrise globale de l'usager
5. Présence de couples à risques rédhibitoires
6. Présence de tiers au comportement ou aux décisions inadéquates
7. Délinquance récidiviste et/ou criminelle

De manière dogmatique, il est tout à fait possible et facile d'étendre virtuellement la présence du danger à tout et à n'importe quoi, selon le principe de mise en danger de la vie d'autrui, sachant que la nature humaine reste forcément imparfaite, que la vie en collectivité est évidemment hétérogène dans sa masse citoyenne et qu'il existe forcément des situations plus ou moins risquées que d'autres. Cependant, vouloir associer la dangerosité à la prise de risque par la seule vitesse relève d'une

aberration intellectuelle digne des temps inquisitoriaux. C'est même une véritable insulte au discernement des hommes compétents, ainsi qu'une rétrogradation dans l'ordre «évolutionnaire» de la condition humaine affirmée, que de substituer le droit d'agir par la maîtrise au devoir de se soumettre par l'interdiction.

Contrairement au discours sécuritaire et médiatique, la vitesse maîtrisée ne représente aucunement un danger objectif (facteur déclenchant) mais seulement un facteur aggravant en cas de chute ou d'impact. Elle ne représente effectivement un danger objectif que dans le cadre d'une pratique non maîtrisée en toute forme de vitesse lambda, hors hasard, malchance et acte manqué. S'il est vrai que tout pilote et conducteur reste fragilisé dans son action et sa pratique par le danger possible en provenance d'autrui et/ou de l'environnement routier, il est proportionnellement rassuré par la confiance en sa maîtrise globale et sa capacité à affronter victorieusement les situations rencontrées. Il est par conséquent clair que tout danger reste globalement contrôlable en fonction de la qualité et de l'efficacité des mesures appliquées dans la maîtrise routière. Et heureusement encore, sinon l'expérience, l'apprentissage et la formation ne serviraient pas à grand-chose. En ce sens, la maîtrise dans l'action vaut mieux que l'interdiction d'agir, laquelle, jusqu'à preuve du contraire, ne favorise aucunement le développement de la maîtrise personnelle, pas plus que la réduction des risques imprévus.

En matière de contrôle du danger, il est donc impératif de faire évoluer le plus tôt possible le pilotage ou la conduite vers une maîtrise allant de correcte à assurée, afin d'effacer parallèlement les conditions de réalisation du danger. Il est ainsi possible de dire que tout danger reste relatif car directement dépendant du discernement et de la compétence humaine, individuelle et/ou collective, à savoir l'éviter, l'anticiper, le traiter et/ou l'éliminer. En fait, le véritable danger dépend directement de la manière dont s'imposent les circonstances à risque, elles-mêmes découlant en amont du discernement humain, de l'adéquation de la prise de décision et du comportement en situation, de manière à l'éviter ou à tomber dedans. Avec anticipation, mesures de contrôle et/ou maîtrise appropriée, le risque disparaît, le danger et la menace également. Ce qui est vrai en toute action humaine est également vrai dans la pratique routière au quotidien.

## Il existe ainsi 2 grandes sortes de danger :

- . **Le danger possible ou virtuel justifiant tout l'arsenal sécuritaire, policier et judiciaire par référence inconditionnelle au code de la route et/ou par la dramatisation des situations, en vue d'interdire l'action afin de mieux effacer le danger possible.**
- . **Le danger réel et objectif rencontré par l'utilisateur au sein d'une configuration routière particulière (traversée imprévue d'un usager, animal, piéton ; erreur patente de conduite ou de pilotage ; décision réflexe non réfléchie ; agression délibérée ; challenge de vitesse mal maîtrisé ...).**

En cas de non risque et/ou d'absence de danger objectif dans la maîtrise de l'action, le non respect volontaire et maîtrisé de la légalité ou de la règle ressortant du code de la route ne constitue, par conséquent, aucunement un danger objectif pour autrui ou pour la collectivité. Il s'agit alors seulement d'une «dénormalisation» du comportement routier, dont la légitimité vaut souvent mieux que le strict respect de la légalité. Il y a donc lieu de faire une nette différence entre le danger réel consécutif à la non maîtrise patente des situations, et le danger virtuel ressortant d'un cadre d'interdiction ne tenant aucunement compte de l'hyperprésent de la configuration humaine, technique et environnementale.

## QUELLE DESTINÉE POUR L'USAGER ?

**E**n matière d'événements favorables ou défavorables frappant le quotidien et/ou le parcours de vie de chaque individu, la problématique existentielle est claire :

1. soit cela ressort majoritairement de manière directe ou indirecte de décisions prises par l'individu (ou de non décisions), de ses actions et comportements bons ou mauvais et/ou de l'influence décisive de son entourage ou de son milieu d'accueil ;

2. soit cela dépend majoritairement du hasard, de l'aléatoire, d'une conjonction d'événements, de la chance ou de la malchance avec ou non une bonne étoile sur la tête ;

3. soit cela résulte d'une destinée déjà toute tracée à la grâce d'un dieu, d'un karma ou d'une prédestination biologique.

En tout état de cause dans l'espèce humaine, soit le destin découle de manière dominante de l'une de ces 3 formes d'influence soit, il existe, selon la réalité de chaque cas individuel, un mix considéré comme impondérable (impossible à prévoir) dans une combinaison subtile de ces 3 formes d'influence au sein d'un continuum spatio-temporel donné. Il n'est pas raisonnable d'invoquer quand tout va bien un destin à la grâce de Dieu et quand tout va mal, un destin lié à la malchance ou à la faute des autres. C'est notamment le cas en matière d'accident de la route, ou systématiquement il n'existe plus de destin divin même pour le croyant mais uniquement une faute humaine impardonnable.

**Il faut donc choisir son camp en matière de genèse et de finalité des actions humaines et non pas finasser de manière philosophique ou religieuse, car en définitive il n'existe que 3 options :**

### **L'ANTI DESTIN**

Il s'agit de considérer que la vie de chaque homme et femme relève d'une trajectoire unique s'inscrivant dans une durée plus ou moins longue, orientée et influencée globalement parce que l'on est (acquis et inné) et parce que l'on fait (comportement, attitudes, actions, décisions...). En toute logique cela signifie qu'il est nécessaire d'intégrer, dès le plus jeune âge, l'occurrence du risque en toute forme d'action et de situation en sachant la combattre par la maîtrise et la compétence (et non la subir) via l'initiation, l'apprentissage, la formation mais aussi par le courage du passage à l'acte, afin d'espérer mieux survivre et profiter de son existence. Il s'agit là d'adopter le modèle opportuniste et fataliste de la nature animale.

### **LE DESTIN PRÉDÉTERMINÉ**

Il s'agit de considérer que tout est déjà prédéterminé d'avance et que toute évolution personnelle ressort d'une programmation indicible, divine ou supérieure, faisant que tous les choix et décisions de nature humaine sont en fait subalternes et n'influent pas directement le «prétracé» de la feuille de route inhérent à chaque individu. En toute logique cela signifie qu'en matière d'occurrence du risque, la maladie, le malheur, l'accident et/ou la mort sont déjà programmés et temporisés au fond de l'âme et de l'esprit humain influençant ainsi subtilement, sous l'égide d'un dieu quelconque, le comportement et la trajectoire heureuse ou malheureuse de chaque individu. Il s'agit là de croire en une traçabilité humaine d'origine divine en adoptant un modèle de résignation philosophique ou religieuse. La principale question posée est alors de savoir pourquoi progresser dans la maîtrise de l'action si tout est déjà écrit d'avance et que l'on ne peut rien éviter ni avant, ni pendant, ni après ?

### **LA DESTINÉE HYBRIDE**

Il s'agit de considérer qu'il existe une variabilité de cas dont les plus importants sont placés idéologiquement sous l'influence d'une destinée divine ou prédéterminée, alors que les moins importants relèvent pragmatiquement de la cause directe de choix et de décisions personnels. Cette interprétation hybride conduit tout droit à toutes les formes de délires, de croyances et de raisonnements expliquant tout et ne résolvant rien. Il s'agit là d'une caution morale bon marché et/ou d'un choix pseudo philosophique et religieux factice destiné à alimenter à dessein la bêtise et la crédulité humaine.

Dans le cadre de la pratique routière, le principe est clair et applicable à tous : Aides-toi et le ciel t'aidera ! Cela signifie qu'il n'y a aucun impondérable ni aucune trajectoire de vie qui ne puisse être influencée de l'intérieur de chaque individu par la décision, l'intuition, la lucidité, la volonté, l'action et/ou la conscience humaine. Aussi quels que soient le type de vie et d'âge du sujet, tout part majoritairement de l'individu et tout revient toujours à lui. C'est à l'individu qu'il soit pilote, conducteur, passager, cycliste ou piéton, qu'il revient d'assumer et de déterminer par lui-même, de manière consciente ou non, la chance, la malchance, la réussite, l'échec ou le malheur dans chacune de ses décisions tel jour, à tel endroit, à telle heure et dans telles conditions.

Les divinités n'y sont pour rien sauf à prouver leur responsabilité pénale !



## COMMENT FAIRE SON DEUIL ?

**C**e n'est pas en intentant un procès, en créant une association de lutte contre ..., en demandant réparation avec demande d'indemnités financières à la clé, ou en exerçant une vengeance personnelle que l'on traite efficacement un problème injuste et abominable de mort d'un de ses proches.

Si les survivants ont besoin d'agir, crier leur peine, contester, honnir, vilipender, trouver appui, afin de faire leur deuil, c'est d'abord et avant tout une façon d'exorciser leur propre détresse morale, psychologique, affective, voire financière, à perdre ainsi une partie importante d'eux-mêmes. Pour le plus grand nombre de survivants, il s'agit là avant tout d'évacuer une souffrance physique et psychique dont la principale option de matérialisation est de pouvoir exprimer leur peine, crier leur haine et/ou extérioriser leur désespoir. Pour d'autres, il peut s'agir d'exercer une vengeance personnelle par un acte judiciaire ou encore pour certains de formuler une demande de dédommagement et/ou de jugement judiciaire. Pour d'autres encore, certainement parmi les plus dignes et fatalistes, le deuil se matérialise dans la prière, le repli intime, l'isolement familial dans l'honneur et l'anonymat de la peine au quotidien.

Même si le sujet de la «mort injuste» est relativement tabou et hautement sensible, la lucidité veut que l'on ne confonde pas les intérêts du défunt et ceux de ses ayants-droits. Défendre les intérêts du défunt, c'est principalement agir sur et pour sa mémoire, valoriser son image et/ou permettre la continuité de son œuvre ou de ses projets. Défendre les intérêts des ayants-droits, c'est agir dans le cadre d'une réparation judiciaire en leurs noms et profits, l'allocation de dommages et intérêts et/ou en faveur d'une compensation matérielle du préjudice subi. Toute chose égale par ailleurs, la priorité doit être tout naturellement accordée à la défense des intérêts du défunt, puis ensuite, éventuellement, à la défense des intérêts des ayants-droits, mais jamais le contraire !

Toute douleur dans le deuil est foncièrement respectable. Cependant dans le cas d'un décès routier injuste et involontaire, ou du fait d'un quelconque autre moyen de transport, ce qu'il y a de dérangent et de contestable sur la forme, c'est la tendance à la révolte associative et/ou médiatique dès lors que les survivants s'accaparent entièrement le sujet en en faisant même une croisade d'existence et de survie personnelle. L'aspect le plus inacceptable concerne la volonté d'imposer à tous de nouvelles règles, contraintes et/ou exigences, alors que tant que le ou les survivants n'ont pas été eux-mêmes directement affectés, ils ont très bien su relativiser le problème du deuil frappant autrui en ne s'impliquant que très peu ou pas du tout.

En d'autres termes, il est choquant de considérer que puisse être valorisé un tel changement radical d'attitude chez le survivant, alors qu'une semaine avant l'épreuve mortelle l'ayant directement affecté, cette préoccupation était inexistante et/ou très secondaire dans son esprit. Le fait d'être impliqué soi-même ne légitime aucunement à l'échelle sociétale d'imposer à la collectivité, malgré toute la profondeur de la douleur personnelle vécue, une demande de radicalisation collective par de nouvelles mesures privatives de libertés à l'encontre indifférenciée de la masse des autres, pas plus que de demander des dédommagements financiers exagérés pour soi-même, de former une tribune médiatique pour exprimer unilatéralement ses points de vue et/ou de justifier le statut de victime à vie en accédant à des responsabilités sociales, titres et/ou autres privilèges statutaires.

La légitime mémoire du défunt et/ou la défense de ses intérêts ne passent nullement par la valorisation de l'image, le statut, le dédommagement financier exagéré et/ou par le discours moraliste des survivants dans le cadre d'une amplification médiatique et/ou d'un lobbying associatif qui n'ont plus rien à voir avec les attentes et/ou la volonté initiale du défunt. Disons clairement «oui» à l'action en reconnaissance si le défunt était lui-même engagé dans un tel combat, clairement «non» si ce combat ne devient qu'une raison personnelle ou collective d'exister pour le ou les survivants et/ou de s'enrichir pour les ayants-droits. Il est nécessaire d'être clair et sans ambiguïté dans le traitement de tels cas, au risque alors d'importer, même par bonne volonté, de nombreux effets collatéraux pas forcément utiles ni souhaitables à l'échelle collective.

Le seul choc émotionnel et affectif ne justifie aucunement le recours au principe de compensation (judiciaire, financière, matérielle...) en faveur nominative des seuls survivants, sauf réalisation légale de contrat(s) antérieurs. Toute détresse affective et morale justifie toutefois, à l'évidence, aide psychologique, assistance matérielle provisoire, solidarité collective, écoute et compassion des proches. Si la forte subjectivité, pression, souffrance et injustice résultant du deuil est compréhensible

à l'échelle individuelle, elle ne doit pas pour autant justifier de sanction collective sous prétexte d'un «plus jamais ça» ou d'une «prise de conscience collective»... Il faut savoir rester humble, digne et discret dans son malheur. L'injustice du deuil ne justifie aucunement la nécessité de devenir justicier de la morale, juge de ce qui doit être ou pas et/ou procureur du mauvais comportement d'autrui. Il n'y a aucune raison que l'état de victime s'oppose à l'état d'innocence en frappant indifféremment tous ceux qui n'ont rien à voir.

Rappelons que depuis *l'homo erectus* il y a 35.000 ans, c'est entre 80 et 100 milliards d'humains qui sont déjà morts dans des dizaines de milliers de situations plus ou moins pénibles. Pourtant de tout temps, le monde tourne toujours aussi mal malgré les «plus jamais ça» et les avancées technologiques, scientifiques, sociales, économiques, culturelles et sociétales. Il semble qu'à trop vouloir défendre les idéaux immatériels de l'humanité et du collectif, ou encore à trop sur-dimensionner l'émotion via les médias et le fait judiciaire, le genre humain continu à passer trop souvent à côté de l'essentiel.

L'essentiel, c'est peut-être protéger, aimer, assurer la sauvegarde par soi-même de manière utile, intelligente et concrète, d'un petit nombre de personnes ciblées, d'un petit territoire, d'un petit projet, d'une petite organisation, d'un petit biotope, plus que de vouloir pour la cent millionième fois changer le monde sur la base utopiste de grands idéaux et autres valeurs morales dont la priorité solennelle tend, au contraire, à masquer à sa propre conscience et à celle d'autrui, l'existence d'autres terribles petites et grandes réalités vécues quotidiennement dans le monde. La référence à la notion de deuil et au comportement à adopter face à l'injustice de la mortalité de ses proches est empreinte sur le fond d'une évidence et d'un bon sens que beaucoup auront du mal à accepter.

Pourtant, le véritable courage est de savoir accepter l'impondérable naturel de la mort en évitant de donner APRES une dimension artificielle, médiatique, émotionnelle et/ou morale démesurée, alors que le plus sage est sans aucun doute de savoir donner AVANT toutes ses chances de réussite, de plénitude et de qualité d'existence à l'être ainsi glorifié.

## LA POLLUTION ROUTIÈRE

**L**e discours sécuritaire enivré de médiatisation a perdu un réel discernement sur la globalité du phénomène sécuritaire pour ne voir que certains aspects jugés par lui prioritaires.

C'est le principe de la partie émergée de l'iceberg sécuritaire cachant tout le principal de la très importante partie immergée de la faible maîtrise globale, de la faible compétence, de la «docilisation» des comportements et du défaut de capacités opérationnelles face à l'imprévu et à ses dangers. En valorisant un peu bêtement le concept de «route apaisée» on oublie le principal de la réalité routière : le constat catastrophique d'une inflation de mesures liberticides privant l'utilisateur d'initiatives spontanées et de l'exercice d'un rythme naturel. Derrière la «route apaisée» se dessine, au contraire, une «médiocratisation» latente et collective du comportement routier.

Que penser de la pratique routière apaisée, lorsqu'en guise d'apaisement il n'y a que stress, peur de la sanction, docilité devant les pouvoirs publics, pratiques médiocres et faible niveau de compétence, erreurs constantes de conduite des autres, incivilités diverses, etc. En fait de pratique apaisée, ne s'agit-il pas davantage de pratique timorée, médiocre et docile ? Parallèlement, le diktat sécuritaire moral et légaliste exercé sur le citoyen n'interagit nullement sur les nombreuses sources du risque et du danger mais uniquement sur la réduction de certaines causes. Toute forme de politique sécuritaire imposée sans discernement au collectif des usagers contribue à alimenter directement le principe de l'acte manqué dans toutes les couches sociales et générations de citoyens-usagers.

De ce fait, il ne peut y avoir de réduction effective du danger face à l'imprévu en misant principalement sur une certaine médiocrité des comportements imposée par l'axiome de la même règle pour tous. Il en résulte ainsi l'évidence d'une pollution routière en augmentation croissante qui loin d'assainir le problème sécuritaire perturbe continuellement les décisions, l'humeur et le comportement des usagers entre eux. Il en résulte également le fait que moins l'utilisateur devient qualifié dans sa pratique, moins il donne le meilleur de lui-même, plus il s'accroche aux habitudes et plus il standardise son comportement. Plus il contrôle sa vitesse par la crainte d'une amende ou d'une sanction et moins ses décisions apparaissent fiables et ses réflexes aguerris face à l'imprévu. En se privant volontairement de rouler à

son propre rythme, intuition et affirmation naturelle, la probabilité d'accidentalité personnelle et collective s'élève. Non que l'accidentalité augmente linéairement et statistiquement mais qu'elle reste latente, forte et discontinue au moindre imprévu.

Il existe ainsi un réservoir potentiel croissant d'accidentalités dans la masse collective prêt à s'accomplir dès lors que l'usager fait face à des situations inhabituelles et/ou en rupture de ses habitudes. Parallèlement, la pseudo protection du respect des règles normatives tend à déresponsabiliser l'usager sur la perception de son propre seuil critique en déplaçant sa responsabilité face au danger sur la fatalité, la faute aux autres ou encore la faute aux infrastructures routières, etc. En fait, il s'agit là d'un transfert caractéristique de responsabilité sur autrui, sous prétexte du strict respect des règles par soi-même, en faisant oublier à chacun le rôle masqué de ses propres insuffisances dans l'instant de sa pratique routière. La gestion réglementaire et normative de la pratique individuelle conduit à faire oublier la présence constante de déficiences physiques, physiologiques, réflexes, psychologiques et/ou neuropsychiques à la source même de chaque usager.

Il en ressort une forme d'irresponsabilité personnelle et collective face au danger dans une proportion d'autant plus étendue et inquiétante, que la qualification technique de la conduite ou du pilotage reste faible. Dans l'aveuglement des effets de cette pollution routière, chacun se croit continuellement protégé par un comportement legaliste, alors qu'au contraire chacun porte en lui l'acte manqué, la déficience opérationnelle et la fragilité sécuritaire.

## LA MYSTIFICATION DE LA ROUTE APAISÉE

**M**algré l'élimination de la cause apparente du danger liée à la vitesse non maîtrisée ou illégale, l'usager demeure constamment à la source non consciente de bien d'autres causes bien plus subtiles et beaucoup moins quantifiables.

Le faussement de cette réalité provient des institutions du système qui à trop encadrer la libre décision du citoyen-usager le prive de capacités hyper utiles dans les 1 à 2% inévitables de situations d'imprévu à gros risque. Sanction, culpabilisation, répression, moralisation, interdiction, normalisation, autorité, discipline, discours du tous pareil dans le recours indifférencié à l'égalité et à la loi, sont autant de méthodes devenues inadaptées face à des citoyens-usagers cultivés, formés et compétents. Si d'un côté, les statistiques de mortalité baissent puis stagnent inévitablement sur certains types d'accidents d'autres formes d'accidentalités, d'incivilités, de déviances routières et d'erreurs aux conséquences multiples se développent, hors statistiques, créant les conditions de manifestation d'autres dangers plus insidieux et permanents pour le citoyen-usager. Par exemple, il est devenu gravissime de créer sur route ouverte des «trains» de véhicules roulant à basse vitesse, alors qu'aucun des usagers formant l'un ou l'autre des «wagons» ne se ressemble vraiment ni dans la compétence ni dans les capacités technologiques des engins.

En imposant à tous les usagers des rythmes imposés contre des rythmes naturels dans le cadre d'un forçage réducteur des décisions et/ou en vue d'instaurer des comportements suiveurs, soit l'usager subit, se contient momentanément, nourrit de la frustration, produit de l'énervernement et/ou tend à prendre inutilement des risques en essayant d'échapper à cette fatalité routière. De telles situations routières devenues parfaitement artificielles mais également vécues comme une réalité inévitable par tous ces acteurs, conduit à détraquer le sens commun de tous. Dès lors, si le politique considère que la régulation forcée de la vitesse produit une forme de route apaisée, il se trompe lourdement. Il recrée les conditions «policées» du panurgisme de masse dans un retour en arrière débile. Pire que cela, il mystifie le collectif des citoyens en créant, à l'inverse, un foyer chronique d'insatisfactions et/ou de soumission infantile dans la population adulte. Tout est faux dans ce type de «conduite» de masse qui ne peut être contredit et fondamentalement amélioré. Ainsi, il est impossible de maintenir longtemps un état d'apaisement dans la pratique routière, dès lors qu'il s'agit du plus grand rassemblement collectif à la fois interlope, hétérogène et non harmonieux.

Même dans le milieu carcéral, la majorité des individus ont des communs dénominateurs malgré la réalité d'un monde fortement hétéroclite. Aussi le discours sécuritaire validant l'idée de «route apaisée» ne peut que s'apparenter aux anciennes prêches consistant à obliger tout le monde à pratiquer les mêmes rituels religieux, au détriment des envies et des convictions profondes de chacun. Il est vrai que

dans toutes les sociétés occidentales, la dominance de l'église a très longtemps imposé ses rites au plus grand nombre. C'est peut être l'une des raisons qui explique le recours constant à l'ordre moral pour discipliner la conscience du citoyen et l'amener à faire docilement ce que souhaitent les institutions du système. Toutefois, à trop vouloir orienter par la contrainte le comportement des hommes, on maintient artificiellement en lui un foyer de révolte et d'entropie animant régulièrement l'acte manqué, les crises, les tensions ainsi que l'agressivité entre individus.

Cela se manifeste quotidiennement dans la cacophonie routière où la loi du plus fort, du plus malin, du plus entreprenant, renvoie constamment à des rapports tribaux et féodaux plus qu'à ceux d'une société vraiment évoluée. Rappelons que si un individu trouve momentanément son équilibre dans une harmonie intérieure conjuguant des centaines de pulsions, sentiments et besoins divers, tout formatage normatif des esprits et des comportements tend à privilégier le conditionnement et la dépendance. Soit tout le contraire de l'harmonie, de l'équilibre et de l'apaisement des esprits et des corps. De ce fait, en voulant réduire ainsi par la contrainte morale et normative une fraction statistique du danger routier, on amplifie globalement son occurrence partout ailleurs, en prenant le risque subséquent d'un déséquilibre général bien plus grave dans la population des usagers.

## LORSQUE LE POLITIQUE NOURRIT LE DANGER

**C**'est en cela que les méthodes sécuritaires tonitruantes resteront à jamais ringardes, liberticides et anti-citoyennes, tant qu'elles reposeront sur des méthodes morales et légalistes lissant l'individu vers le bas de ses potentiels, au lieu d'opter pour la qualification motivée, valorisée et différenciée de ses capacités.

Tout politique, chef d'état et autre personnel du gouvernement prônant un tel modèle sécuritaire de pratique routière (ou autre) agit à total contresens de la réalité des attentes démocratiques modernes. En privilégiant le résultat médiatique apparent, tout responsable politique hypothèque sa crédibilité sur le moyen et le long terme, dès lors qu'il valide et supporte un modèle aussi instable, sans véritable fondement et sans respect pour la condition humaine et citoyenne d'un grand nombre d'usagers adultes. Si la course aux sondages et à l'opinion publique cache une véritable misère démocratique, il est évident qu'il n'est pas possible de mentir longuement aux gens et encore moins à l'histoire, en valorisant un modèle objectivement liberticide contre d'autres modèles plus «évolutionnaires». Dommage que tous ces édiles ne comprennent pas qu'à favoriser leurs élections dans la gloire du moment, ils se vouent aux gémonies de la critique historique et pour certains au sort de la poubelle de l'histoire.

Dans le cadre d'un danger réel ou virtuel, la manière politique de l'aborder tend à le réduire, à le contenir en l'état ou à l'amplifier. Dans l'affaire de la sécurité routière traditionnelle, il semble bien que le durcissement de la loi tende seulement à contenir le danger, voire même à l'amplifier en certaines circonstances, par un schéma obsolète privilégiant l'obéissance, l'interdiction, la sanction et le stéréotype comportemental.

### **Tout cela a pour effet d'induire, sans le vouloir :**

- . La primauté ringarde d'un code routier démuné de droit positif, ainsi qu'aveugle et sourd face au discernement humain ;
- . Un comportement individuel et collectif fortement enclin aux habitudes minimalistes ;
- . La baisse de motivation à qualifier et/ou actualiser sa propre compétence du fait du risque omniprésent de sanction frappant toute initiative de libre pratique ;
- . L'extension d'une vague d'anti-culture du risque plombant l'initiative individuelle et générant une incapacité chronique à affronter correctement l'imprévu ;
- . Un égalitarisme doctrinaire lissant vers le bas de l'indifférenciation, du défaut d'équité et du lèse-légitimité.

**A l'inverse, il semble bien que la meilleure manière de réduire le danger consiste à investir politiquement dans le développement des capacités de chaque individu, par conséquent à miser sur l'encouragement pour :**

- . L'initiation maîtrisée du risque dès le plus jeune âge ;
- . La valorisation de la formation et de la post-formation ;
- . L'autodiscipline (et non la discipline ou l'autorité imposée)
- . Le développement de la maîtrise globale et sa valorisation (et non la seule conformité administrative de la compétence) ;
- . L'esprit de responsabilité par l'affirmation de soi (et non par la docilité) ;
- . l'équité dans le traitement des individus et des cas d'espèce (et non le recours aveugle à l'égalitarisme doctrinaire) ;
- . La différenciation des usagers et des individus (et non le recours aux procédures technocratiques basées sur l'indifférenciation collective) ;
- . La validation de la légitimité des décisions prises lorsque celles-ci sont issues du discernement (et non le recours systématique à la loi ou à la règle aveugle).

Face à cette demande de la modernité démocratique, aucun parti politique ni aucun homme politique n'a encore eu le courage de proposer une offre politique et sociale d'envergure. Aucun élu ni responsable politique n'a encore réussi à s'affranchir totalement du moule moral et conservateur hérité des siècles passés, sauf en promesses et discours démagogiques. Le jour où certains principes du Codex de la maîtrise routière s'imposeront comme unique horizon de la pratique routière, alors le danger routier reculera fortement de lui-même, non pas à cause d'un contrôle comportemental subit et forcé mais par son exact contraire : l'affirmation individuelle dans la maîtrise globale !

## À LA SOURCE DES DANGERS DE LA ROUTE

**L**a prise en considération des dangers objectifs de la route consiste à agir directement à leur source, selon 3 aspects distincts souvent associés entre eux :

- . L'inadéquation de la voirie et la non qualité des infrastructures routières (responsabilité des collectivités territoriales et de l'Etat) ;
- . La présence de couples à risque chez l'utilisateur lui-même (responsabilité du citoyen-usager) ;
- . Le comportement-source des usagers agissant dans la même configuration routière (responsabilité citoyenne et/ou collective).

De ce fait, l'analyse du danger suppose un examen attentif de sa manifestation en temps réel, configuration routière par configuration routière, dans le cadre d'un sourcing causal complet. L'analyse et le jugement doivent s'éloigner des facilités de la preuve reposant uniquement sur le simplisme de la cause apparente ou de la vitesse.

De la même manière, tout danger routier doit s'examiner par rapport à son caractère objectif, précis et incontestable, dans le cadre de sa réalité physique et non par rapport à sa virtualité ou à son hypothèse (peut-être, si...). En tant que menace et/ou risque probable (et non possible ou potentiel) contre l'intégrité physique d'autrui ou envers quelque chose, l'appréciation du danger doit tenir compte de la réalité des faits dans un temps donné, un espace donné avec la présence physique et concrète de paramètres donnés (tiers à proximité, travaux, problèmes de trafics, infrastructures inadaptées, conditions météo...).

**En matière de pratique routière, il existe 7 grands dangers objectifs éventuellement cumulables entre eux :**

### Sous l'angle environnemental :

1. Défaut d'information ou de signalisation préalable et facilement interprétable ou lisible.
2. Etat routier et/ou voirie inadaptés au trafic, défectueux dans leur entretien ou leur revêtement, dangereux dans leur aménagement en cas de chute ou d'impact...
3. Conditions de trafic et/ou météorologiques de nature à perturber physiquement et psychologiquement l'utilisateur.

### Sous l'angle du comportement humain :

4. Incompétence et insuffisance notoire du niveau de maîtrise globale de l'utilisateur par rapport à la vitesse lambda pratiquée.
5. Présence de couples à risques réhilitaires ou non.
6. Présence de tiers aux comportements inadaptés et/ou aux décisions inadéquates.
7. Délinquance récidiviste et/ou criminelle mettant réellement la vie d'autrui en danger.

## ENTRE SIMPLISME ET OBJECTIVITÉ DES CAUSES DU DANGER

**D**e manière assez dogmatique et simpliste, il est facile d'étendre virtuellement le principe du danger à tout et à n'importe quoi, sachant que la nature humaine reste forcément imparfaite, que la vie en collectivité est évidemment hétérogène dans sa masse citoyenne et qu'il existe forcément des situations plus ou moins risquées que d'autres.

Que dire également de l'hystérie collective et institutionnelle s'arc-boutant sur le facteur vitesse, catalysant à lui tout seul le principal de la déviance morale au sein de la pratique routière. Aussi considérer que l'utilisateur «déviant» par la vitesse est forcément le seul et unique responsable de ce qui lui arrive, ou de la menace qu'il fait ou a fait peser sur autrui, relève d'une vision étrangement psychorigide ainsi que d'un mode de lecture relativement erroné et injuste dans la considération de la réalité des faits. En général, il n'existe pas seulement un ou deux facteurs apparents dans l'analyse de l'accidentalité routière mais un cortège de facteurs ayant conduit indiciblement vers ce résultat. C'est la raison pour laquelle, la véritable analyse objective et impartiale de chaque situation doit procéder impérativement du principe du sourcing causal.

**Il s'agit là d'élargir la chaîne causale traditionnelle, laquelle suggère que toute cause/fait induit forcément une conséquence et vice versa, en intégrant un schéma de réflexion bien plus complet en 5 points distincts :**

1. **Source** : cause de la cause ; influence de l'environnement et/ou du comportement initial conscient et non conscient des parties concernées.
2. **Cause/fait** : ensemble des facteurs, preuves, principes, raisons directs et/ou *a priori* ayant entraîné concrètement et directement la situation ou le phénomène.
3. **Conséquence** : ensemble immédiat et/ou apparent des suites occasionnées ; réactions physiques, matérielles résultant d'une cause identifiée.
4. **Effets collatéraux et interactivités** : ensemble non apparent, de prime abord, des réactions ultérieures et/ou des résultats occasionnés par les conséquences ou la cause ; émergence d'éléments indirects en faveur ou contre les intérêts des parties concernées.
5. **Finalité** : sens réel, signifiant définitif et/ou bilan global résultant au final, après passage des conséquences immédiates et des effets collatéraux survenus entre temps.

Dans la logique du sourcing causal appliquée à l'accidentalité routière, il est nécessaire d'établir au moins 3 échelons de responsabilité en fonction des données précises et complètes de la situation.

### **1. La responsabilité situationnelle en tant que sujet déclencheur :**

L'individu est considéré comme responsable actif à 100% de la relation causale relative au fait considéré. C'est lui qui crée et déclenche l'événement par un comportement donné. Il doit alors assumer normalement les conséquences sous forme de sanction positive ou négative.

**Exemple** : le piéton qui traverse hors passage clouté sans regarder autour de lui est considéré comme 100% responsable de l'accident causé.

### **2. Responsabilité situationnelle en tant que sujet interagissant :**

L'individu est considéré comme co-responsable actif pour x% du fait considéré, en étant pris dans un événement donné qu'il n'a pas déclenché, mais dont il participe à sa façon en le dynamisant, en le sous-estimant ou en l'amplifiant. Le sujet est alors considéré comme co-responsable et doit assumer au moins une partie ou la totalité des conséquences pour lui-même.

Exemple : l'automobiliste en mouvement qui entre en collision, tout en étant a priori dans son droit, avec un autre automobiliste faisant une manœuvre quelconque dans le même espace/temps.

### 3. Responsabilité situationnelle en tant que sujet subissant :

L'individu est considéré comme non responsable actif dans le fait considéré car pris dans un événement donné qu'il n'a pas déclenché, auquel il ne participe aucunement de manière active mais qu'il subit passivement ou involontairement dans l'ensemble des conséquences pour lui-même.

Exemple : le piéton qui se fait renverser lors d'un déplacement pédestre normal sur un trottoir urbain normalement protégé.

En approfondissant l'analyse des sources et des causes provoquant l'accident, l'incident ou le coup de chaleur face au danger, on s'aperçoit très vite de l'existence inévitable de couples à risque. En intégrant le principe du sourcing causal et celui de la responsabilité situationnelle, il apparaît évident que le véritable danger n'existe pas isolément, mais qu'il se matérialise en fonction de la manière dont l'usager, ou les usagers s'activant dans le cadre d'une même configuration routière au même moment, abordent et/ou gèrent les circonstances à risque. Un autre aspect fondamental à considérer est celui qui résulte de la présence ou non de couples à risques, avant et/ou au moment du danger ou de la cause invoquée. En matière de pratique routière, les couples à risque sont les premiers facteurs d'accidentalité en s'opposant directement à la notion de maîtrise efficiente dans le traitement des situations connues et/ou imprévues. L'addition des couples à risque démultiplie fortement l'occurrence du risque jusqu'à transformer le risque potentiel en matérialité physique et concrète de réel danger ou d'accident.

**Pour rappel, il existe 17 couples à risque sur route ouverte sans qu'aucun ne soit forcément immédiatement décelable dans la cause apparente du fait :**

1. Acte manqué
2. Maîtrise insuffisante
3. Frustration
4. Inhibition
5. Conditions météo
6. Infrastructures inadaptées
7. Mauvais état de l'engin
8. Alcool
9. Médicament
10. Drogue
11. Intensité émotionnelle
12. Déconcentration momentanée
13. Problèmes psychologiques
14. Perturbations ponctuelles
15. Equipements sécuritaires inadaptés
16. Incivilités
17. Basse vitesse volontaire

En résumé, il existe les dangers prévenus et/ou gérés par les services de l'équipement et les vrais dangers résultant de l'incapacité humaine à les dominer.

## L'ÉQUATION ACCIDENTOGÈNE

**D**ans 99,99% des cas de pratique routière, les couples à risque en provenance de soi et/ou d'autrui sont directement responsables des conditions routières accidentogènes.

Les couples à risque interfèrent directement au sein de l'équation motologique de la vitesse en dégradant partie ou totalité de l'efficacité réelle et/ou potentielle dans chacun des 6 principaux vecteurs d'influence. Ainsi chacun des 17 couples à risque peut interagir à l'unité, ou par groupe, sur plusieurs des 6 vecteurs propres à la pratique routière de chaque usager.

**Dans le cadre d'une configuration à deux usagers (A) ou à plusieurs usagers (Ax), il est nécessaire de rajouter un 7<sup>e</sup> vecteur d'influence (A) ou (Ax) :**

- . (Vr) : Vitesse de référence
- . (Mg) : Niveau de maîtrise globale
- . (E) : Discernement appliqué à la gestion globale de l'environnement routier
- . (C) : Comportement de l'utilisateur
- . (T) : Fiabilité normale de l'engin
- . (rme) : Nature de l'engagement
- . (A) : Implication d'autrui, de plusieurs usagers de la route (Ax)

couples à risque → interférences sur Vr/Mg/ECT/rme/A

En ajoutant la présence d'autrui (A) en terme d'occurrence du risque dans le même continuum d'espace-temps, on assiste alors à un doublement des vecteurs d'influence. Des 6 éléments propres à l'équation motologique de la vitesse par unité d'utilisateur, on passe alors à 12 vecteurs d'influence engagés simultanément, soit 2 équations distinctes, dès lors que (A) dispose de son propre (Vr/Mg/ECT/rme).

Dans le cas de plusieurs usagers, l'équation générale doit logiquement prendre en considération l'influence des vecteurs d'influence pour chaque unité d'utilisateur impliqué. De la même manière, le nombre de couples à risque réel et/ou potentiellement actifs peut se doubler ou se démultiplier selon la participation d'un second usager ou de plusieurs, augmentant ainsi proportionnellement le nombre de combinaisons possibles de couples à risque intervenant dans les conditions accidentogènes. En tout état de cause, l'interférence des couples à risque dans l'équation motologique de la vitesse peut se matérialiser selon une échelle d'impacts ou d'effets sur chaque vecteur d'influence, allant de 0 (effet nul) à 5 (effet critique).

**Dès qu'un couple à risque préexiste, il est d'usage d'apprécier son impact sur chacun des 6 principaux vecteurs d'influence (Vr/Mg/ECT/rme) selon l'échelle suivante :**

- 0 = effet nul
- 1 = faible effet
- 2 = effet sensible
- 3 = effet perturbant
- 4 = effet majeur (irresponsabilité du risque pris)
- 5 = effet critique (dangerosité)

Dès lors un couple à risque peut être considéré comme à effet nul sur tel vecteur d'influence et à effet perturbant sur un autre.

**Par exemple, l'existence prononcée du seul couple à risque 8 (alcool) chez l'utilisateur lambda induit une série d'effets modulés en fonction de chacun des 6 vecteurs d'influence :**

(Vr)	effet sensible	2
(Mg)	effet perturbant	3
(E)	effet sensible	2
(C)	effet majeur	4
(T)	faible effet	1
(rme)	effet majeur	4

En se référant simplement à l'échelle d'interférence des couples à risque, il existe ainsi un large spectre de démultiplication dans l'interférence des couples à risque. Par exemple, dans le cadre de 2 usagers placés dans une même configuration accidentogène, le nombre de paramètres impliqués dans l'équation accidentogène est égal au nombre de couples à risques existant (n) chez les deux parties, pondéré des (y) vecteurs d'influence dégradés chez chacun d'eux en fonction du type d'impacts résultant de l'échelle d'interférence.

(n) avec un total de 17 couples à risque

(y) avec un total de 7 vecteurs d'influence

6 positions dans l'échelle d'interférence des couples à risque



Soit une équation accidentogène incluant 3 grands groupes de paramètres pour chaque partie prenante produisant ainsi des millions de combinaisons possibles en fonction du nombre de parties prenantes (nombre d'intervenants dans l'accident).

Couples à risque	Vecteurs usager	Vecteurs autrui
1. Acte manqué	Mg (0 à 5)	AMg (0 à 5)
2. Maîtrise insuffisante	E (0 à 5)	AE (0 à 5)
3. Frustration	C (0 à 5)	AC (0 à 5)
4. Inhibition	T (0 à 5)	AT (0 à 5)
5. Conditions météo	(rme) (0 à 5)	A(rme) (0 à 5)
6. Infrastructures inadaptées	Vr (0 à 5)	AVr (0 à 5)
7. Mauvais état de l'engin		
8. Alcool		
9. Médicament		
10. Drogue		
11. Intensité émotionnelle		
12. Déconcentration momentanée		
13. Problèmes psychologiques		
14. Perturbations ponctuelles		
15. Equipements sécuritaires inadaptés		
16. Incivilités		
17. Basse vitesse volontaire		

La prise en compte de l'ensemble de ces paramètres démontre, à l'évidence, que dans une configuration accidentogène à deux parties prenantes, la vitesse lambda en tant que telle intervient très peu dans la source et la cause de la dangerosité, mais beaucoup, à l'évidence, dans la gravité pouvant en résulter (conséquences, effets collatéraux). Il est également clair que la présence de couples à risque induit, au-delà des conditions d'occurrence du risque indépendantes du comportement humain, la véritable dangerosité de la vitesse dans un taux proportionnel à l'intensité du couple à risque le plus dominant. Il est ainsi possible de dire que la présence de couple(s) à risque induit les conditions d'une insécurité réelle, en raison inverse du défaut de (rme) et/ou d'(ECT) interférant sur le niveau de maîtrise globale (Mg) des usagers concernés.

Il devient dès lors indéniable d'affirmer que c'est la présence ou l'omniprésence de couple(s) à risque qui alimente directement le constat de l'accidentologie routière, et non la vitesse en tant que telle. La somme des interférences produites par  $n$  couples à risques pris parmi les plus actifs peut être considérée comme le dénominateur principal de l'équation accidentogène par sa capacité de nuisance et/ou de dégradation, en totalité ou partie, de la normalité et/ou de l'efficacité des vecteurs d'influence en proportion du nombre d'intervenants (Ax).

$$\begin{array}{c} \text{Equation accidentogène} \\ \downarrow \\ \frac{(Mg + E + C + T + (rme) + Vr)Ax}{\Sigma \text{ interférences } n \text{ couples à risque}} \end{array}$$

A l'inverse, dans l'absolu de la maîtrise globale, l'absence totale de couple(s) à risque en temps réel induit une probabilité epsilon d'accidentalité en provenance du facteur vitesse (Vr) dans le cadre d'une équation motologique positive élargie à la présence d'autrui (3S/ECT/rme/Ax).

$$\begin{array}{c} \text{absence de couple(s) à risque} \\ \downarrow \\ \text{epsilon probabilité accidentogène liée à (Vr)} \end{array}$$

En ce sens, toute réalité accidentogène reste foncièrement induite par une conjonction de facteurs, de causes et de sources distinctes, en provenance de soi comme d'autrui, dont la prégnance au moment des faits ne doit pas être masquée par la seule amplification réelle apportée par la vitesse et/ou par la facilité de sa démonstration par des constats sur place souvent trop succincts et orientés. En matière

d'accidentalité, l'équation accidentogène doit dorénavant remplacer la statistique imparfaite résultant de constats simplistes.

## ÉQUATION MOTOLOGIQUE DE LA VITESSE

**P**our éviter l'usage de l'équation accidentogène, ou tout simplement éviter de favoriser le développement latent de conditions accidentogènes, le mieux est-il encore de s'appliquer à qualifier, de l'intérieur, les facteurs décisifs de l'équation motologique de la vitesse.

L'équation motologique de la vitesse repose sur un référentiel global comprenant le critère déterminant de la maîtrise globale (*Mg*), lui-même déclinable en 60 facteurs-clés. Il comprend ensuite les principaux vecteurs d'influence (*ECT/rme*) incontournables dans la pratique routière, eux-mêmes déclinables en polarité favorable ou non favorable. Ce référentiel comprend enfin les 15 notions motologiques de la vitesse. En résumé, le référentiel global sur lequel repose l'équation motologique de la vitesse comprend près de 80 items distincts.

référentiel global motologique



60 facteurs-clés (*Mg*) + (*ECT/rme*) + 15 notions de vitesse

L'équation motologique de la vitesse (*EMV*) serait sans consistance si elle ne prenait pas d'abord en considération les 5 vecteurs suivants : (*Mg*), (*E*), (*C*), (*T*), (*rme*).

**Leur association correcte représente le minimum de la bonne pratique routière en 5 points indissociables :**

- (Mg)** : Un niveau assuré de maîtrise globale chez l'utilisateur reposant sur une compétence technique, un mental fort, un physique en bonne santé et un équipement adapté.
- (rme)** : Une vigilance et une implication fortes et permanentes supposant une absence de couples à risque.
- (E)** : Un discernement constant appliqué à l'environnement routier, à la météo et à l'état des routes.
- (C)** : Un comportement responsable et propre supposant la démonstration permanente d'un savoir-vivre routier dans un état d'esprit de prudence positive.
- (T)** : Une fiabilité de l'engin, aussi bien en terme de fonctionnement d'ensemble correct que dans l'entretien et l'usage d'une puissance mécanique adaptée à (*Mg*) et à (*C*).

Dans un pays moderne et avancé, cette équation est destinée à prendre la relève de la formule traditionnelle basée sur la prévention (sécurité routière), la répression (option de politique gouvernementale) et la normalisation (maillage législatif étroit du code de la route). La première partie de l'équation motologique de la vitesse (*EMV*) s'oppose à toute forme d'appropriation sauvage de la route et de la vitesse, dès lors que les conditions (*Mg/ECT/rme*) ne sont pas correctement réunies. Lorsqu'au contraire, ces conditions sont qualitativement réunies en temps réel chez l'utilisateur, et non de manière administrative, l'utilisateur peut légitimement pratiquer la vitesse tolérante de son choix.

1<sup>re</sup> partie EMV →  $Mg \uparrow + C \uparrow + E \uparrow + T \uparrow + (rme) \uparrow$   
au lieu de  
prévention ↓ + répression ↑ + normalisation ↑

Dans la seconde partie de l'équation motologique concernant directement le rapport à la vitesse, il existe 15 notions différentes auxquelles se rapportent directement les critères de maîtrise globale (*Mg*) et la polarité des vecteurs (*ECT/rme*). Pour simplifier, il existe 2 grandes notions fondamentales de vitesse légitime (vitesse tolérante et vitesse autorisée), elles-mêmes scindées en 8 types basiques de vitesse routière (*Vt*, *Vp*, *Vc*, *Via*, *V2i*, *Vh*, *Vk*, *Vn*) qui peuvent déterminer ensuite, selon l'utilisateur, une vitesse de référence (*Vr*). Il existe parallèlement un état d'esprit attaché à la pratique de la vitesse sous forme de vitesse prudente positive et de vitesse prudente négative.

De manière plus concrète, la vitesse lambda réellement pratiquée sur route ( $V_x$ ) est une vitesse kilométrée qui s'établit soit par référence au compteur de l'engin, soit par rapport à une vitesse possible ( $VP$ ), elle-même pondérée par rapport à des critères comme ( $Mg$ ), ( $ECT/rme$ ) propres à l'utilisateur et/ou à des indices directement liés à l'environnement routier.

**2° partie EMV → x vitesses possibles différenciées  
au lieu de  
mono vitesse légale, égalitaire et indifférenciée ( $V_n$ )**

Il existe ainsi 15 concepts distincts en matière de vitesse motologique faisant percevoir toute la complexité fondamentale de la pratique routière, et par comparaison négative, l'incroyable simplisme revendiqué en matière de normalisation unique et indifférenciée de la vitesse légale ( $V_n$ ) :

### 2 états d'esprit attachés à la vitesse

- . Vitesse prudente positive
- . Vitesse prudente négative

### 2 notions fondamentales de vitesse légitime

- . ( $VA$ ) : Vitesse autorisée
- . ( $VT$ ) : Vitesse tolérante

### 8 types basiques de vitesse routière

- . ( $V_t$ ) : Vitesse technologique
- . ( $V_p$ ) : Vitesse permise
- . ( $V_c$ ) : Vitesse conseillée
- . ( $V_{ia}$ ) : Vitesse intuitive adaptée ou maîtrisée
- . ( $V_{2i}$ ) : Vitesse intuitive inadaptée ou non maîtrisée
- . ( $V_h$ ) : Vitesse inhibée
- . ( $V_k$ ) : Vitesse compteur
- . ( $V_n$ ) : Vitesse légale ou normée

### 3 formes de pratique réelle de la vitesse exprimée en km/h

- . ( $V_r$ ) : Vitesse de référence
- . ( $V_x$ ) : Vitesse lambda
- . ( $VP$ ) : Vitesse possible

L'équation motologique de la vitesse ( $EMV$ ) destinée à s'imposer, un jour ou l'autre sur route ouverte, en toute forme de démocratie avancée et/ou de pratique routière adulte, compétente et affirmée, est celle qui reste fondamentalement axée sur la différenciation du citoyen-usager lambda et non plus sur une masse collective d'usagers indifférenciés entre eux. Dans l'absolu, cette équation établit une corrélation directe avec la vitesse possible ( $VP$ ), elle-même découlant d'une vitesse de référence ( $V_r$ ) pondérée par le coefficient ( $K$ ) des vecteurs d'influence ( $ECT/rme/Mg$ ).

$$EMV \rightarrow VP = V_r \cdot k(Mg/ECT/rme)$$

De ce fait, l'équation motologique de la vitesse aboutit forcément à 4 types de vitesses possibles, dont 3 de nature de la vitesse tolérante ( $V_{ia}$ ,  $V_p$ ,  $V_c$ ) et 1 de nature de la vitesse autorisée ( $V_n$ ), laquelle devient par la force des choses une vitesse motologique minimale.

$$\begin{aligned} VP &= V_{ia} \\ VP &= V_p \\ VP &= V_c \\ VP &= V_n \end{aligned}$$

**En réalité, l'équation motologique de la vitesse ( $EMV$ ) repose obligatoirement sur 2 groupes de notions distinctes et intimement combinées :**

- . L'agrégat ( $ECT/rme/Mg$ )
- . L'option parmi les 4 vitesses motologiques de référence ( $V_{ia}$ ,  $V_p$ ,  $V_c$ ,  $V_n$ ) formant ensuite la vitesse de référence ( $V_r$ ) en km/h.

Ainsi de la positivité de l'agrégat  $(ECT/rme/Mg) \uparrow$ , découle directement la positivité de  $(EMV)+$  et la possibilité d'une vitesse tolérante  $(VT)$ .

$$(EMV)+ \rightarrow (ECT/rme/Mg) \uparrow \rightarrow (VT)$$

A l'inverse, de l'insuffisance ou de la déficience de l'agrégat  $(ECT/rme/Mg) \downarrow$ , découle la négativité de  $(EMV)-$  et la non possibilité d'une vitesse tolérante par la référence obligatoire à la vitesse autorisée  $(VA)$ .

$$(EMV)- \rightarrow (ECT/rme/Mg) \downarrow \rightarrow (VA)$$

Si l'équation motologique de la vitesse permet d'éviter le différentiel de maîtrise, elle permet parallèlement de déterminer l'existence d'un éventuel «trou» comportemental et concourt à mettre en perspective la potentialité d'occurrence du risque, dès lors que la vitesse possible  $(VP)$  se révèle inférieure à la vitesse normée  $(Vn)$ . En général, la référence dogmatique à la vitesse autorisée condamne tout excès de vitesse, mais ne s'intéresse nullement au différentiel négatif (non efficience) résultant de ce que devrait être légitimement la vitesse possible en cas de déficience de l'agrégat  $(ECT/rme/Mg)$ . Ainsi, celui qui utilise légalement la vitesse normée  $(Vn)$  peut donc disposer d'un  $(ECT/rme/Mg)$  négatif sans être inquiété. C'est justement ce que combat l'équation motologique de la vitesse en prouvant qu'il vaut mieux rouler à vitesse tolérante avec un  $(EMV)$  positif, qu'à vitesse autorisée avec un  $(EMV)$  négatif.

**EMV+ avec VT = sécurité**  
**EMV- avec Vn = danger**

En d'autres termes, l' $(EMV)+$  favorisant une vitesse possible de la nature de la vitesse tolérante sans «trou» comportemental vaut hiérarchiquement bien davantage qu'un  $(EMV)-$  de la nature de vitesse légale autorisée avec l'existence d'un «trou» comportemental de non efficience, même gommé par la pensée dominante en provenance du système. Dans le même ordre d'idée, un  $(EMV)+$  même accompagné d'un «trou» comportemental d'efficience vaut toujours mieux qu'un  $(EMV)-$  avec un «trou» comportemental de non efficience accompagnant la vitesse légale. Dans le cadre de l'équation motologique de la vitesse, l'idéal théorique en temps réel est atteint lorsque la vitesse possible  $(VP)$  devient égale à la vitesse autorisée  $(Vn)$  par la prise en considération du vecteur d'influence le plus faible.

### **Hiérarchie dans l'option de la pratique de la vitesse possible :**

1.  $(EMV)+$  sans «trou» comportemental
2.  $(EMV)+$  avec «trou» comportemental d'efficience
3.  $(EMV)$  équivalent à  $(Vn)$  avec 0 «trou» comportemental
4.  $(EMV)-$  avec «trou» comportemental de non efficience

Il devient donc évident par le biais de l'équation motologique  $(EMV)$  que la vitesse normée  $(Vn)$  imposée comme unique possibilité de pratique routière n'est absolument pas l'option qualitative préférentielle pour l'usager compétent et prend même la 4<sup>e</sup> place dans la hiérarchie de la vitesse possible. En tout état de cause, si l'obligation de vitesse légale et normée  $(Vn)$  réduit l'insécurité apparente, elle ne crée pas *de facto* de la sécurité réelle en générant, au contraire, un «trou» comportemental propice à l'émergence de la frustration et/ou de la tension en de multiples déplacements, ailleurs ou autrement. Aussi, lorsque la conscience collective aura bien intégré la relativité fondamentale de toute vitesse légale, ainsi que la vacuité des mesures officielles unilatéralement mises en place en fonction de  $(Vn)$ , la citoyenneté routière commencera à véritablement progresser.

### **Sur le fond, le rapport à l'équation motologique de la vitesse pose, dès lors, de nombreuses questions dont celles-ci :**

. Face au caractère avancé de l'équation motologique de la vitesse, la principale question sociétale actuelle est de savoir si pour maintenir la primauté traditionnelle de l'option  $(Vn)$  sur toute autre option de vitesse tolérante  $(VT)$ , il convient ou non de limiter la vitesse compteur  $(Vk)$  dans  $(T)$ , restreindre ou non le niveau de maîtrise globale  $(Mg)$  dans  $(C)$  et/ou favoriser ou non un environnement routier  $(E)$  globalement peu adéquat et restrictif, de manière à entretenir une relation médiane et peu qualitative

(*ECT/rme/Mg*) dans la collectivité des usagers de la route, permettant ainsi de justifier politiquement toutes les mesures déjà mises en place en matière de sécurité routière ?

. Face au caractère avancé de l'équation motologique, la prédominance de l'actuelle équation sécuritaire construite sur la base d'une normalisation collective indifférenciée et égalitaire doit-elle continuer à s'imposer comme seul et unique modèle de référence dans la pratique routière sachant pertinemment qu'à la source des usagers, elle génère et alimente en permanence une forme d'entropie latente propice à l'émergence de couples à risque comme à entretenir l'omniprésence d'une occurrence du risque ?

. Enfin comment valoriser longtemps la formule sécuritaire traditionnelle en passant sous silence, ou en contestant l'objectivité de la formule suivante ?

**vitesse tolérante**

+ maîtrise globale adéquate  
+ (*ECT/rme*) suffisant = **EMV+**

**ou encore :**

**EMV+ sans trou comportemental  
→ conditions sécuritaires**

En résumé, il est possible de dire que l'équation motologique de la vitesse (*EMV*) évite à la fois le «trou» comportemental, caractérise la différenciation concrète des usagers entre eux dans la pratique routière et ouvre la voie à une citoyenneté affirmée sur route en unifiant et intégrant, en temps réel, la réalité positive des 5 vecteurs (*Mg*), (*E*), (*C*), (*T*) et (*rme*). Sachant qu'il existe seulement 4 résultantes possibles en matière d'équation sécuritaire et insécuritaire, une seule équation apparaît foncièrement sécuritaire pour la collectivité et harmonieuse pour l'utilisateur. C'est obligatoirement l'équation favorisant la vitesse tolérante (*VT*) par le fait qu'elle produit une homogénéité positive. Il est d'ailleurs assez remarquable de constater comment cette homogénéité provient, pour une grande part, de l'intérieur même de l'individu et de la pertinence de ses décisions et non d'un comportement soumis à des règles extérieures.

<b>EMV+ avec (<i>VT</i>)</b>	= équation sécuritaire optimale
<b>EMV+ avec (<i>Vn</i>)</b>	= équation sécuritaire + frustration
<b>EMV- avec (<i>Vn</i>)</b>	= équation insécuritaire
<b>EMV- avec (<i>VT</i>)</b>	= équation insécuritaire + irresponsabilité

Il apparaît clairement que la qualité de l'équation motologique de la vitesse (*EMV+*) associée à la vitesse tolérante (*VT*) contribue directement à la qualification de l'équation sécuritaire collective et individuelle inspirant le codex de la maîtrise routière.

## **LE CHAMP DE LA DÉMAÎTRISE**

**L**a démaîtrise peut être considérée comme un état d'altération de la vigilance plus ou moins important, momentané et/ou permanent caractérisé par un défaut de maîtrise dans la pratique technique et/ou usuelle de son engin.

**La démaîtrise se manifeste habituellement par :**

- . Une perte de contrôle de l'engin et/ou de la situation ;
- . Un parasitage dans la perception des événements ;
- . Un décalage inopportun dans la réaction ;
- . Un manque de discernement dans la prise de décision ;
- . Un raté ponctuel dans le synchronisme des gestes ;
- . La faible mobilisation de telle compétence et/ou facteur(s)-clé(s) ;
- . Une baisse de tonus, fatigue, relâchement ;
- . La présence gênante et parasite de douleurs, envies naturelles... ;
- . Un trouble de nature émotionnelle ;

- . Une baisse significative de vigilance, motivation et/ou des ressources engagées ;
- . La présence significative à réhibitoire d'un ou de plusieurs couples à risque ;
- . La perte de réflexes et d'automatismes due à une non pratique ;
- . La surestimation de la vitesse, la sous-estimation de la situation ;
- ...

Si la démaîtrise affecte principalement l'optimalité du (*rme*) nécessaire en phase de roulage, elle concerne également l'individu non compétent, l'individu en phase d'apprentissage, le roulage soumis à un ou à plusieurs facteurs-clés déficients ou encore, l'usager sous l'emprise d'un ou de plusieurs couples à risque, en s'appliquant indifféremment à chacun des 7 niveaux de maîtrise globale disponible. En dehors des aspects directement liés à l'individu, la démaîtrise est également accentuée par la pression du groupe d'appartenance et/ou par l'effet incident des règles imposées par le système en place.

Par exemple, confondre ou ne pas vouloir dissocier à l'échelle collective non maîtrise de la vitesse et maîtrise de la vitesse en contraignant tous les usagers au même usage normatif, directif et indifférencié de la vitesse ou encore, privilégier et recommander des comportements dociles et tout juste moyens dans l'expertise routière, relève d'une vision sociétale lourde de conséquences sur la moindre efficacité des comportements humains. Ainsi en privilégiant, à grande échelle, la faible et la moyenne maîtrise, ainsi que la vitesse limitée par rapport à d'autres horizons possibles, ce n'est pas la maîtrise routière que l'on construit mais la démaîtrise routière que l'on entretient. Il est même possible de dire que la gestion actuelle de la sécurité routière entretient, par analogie, une forme de démaîtrise sociétale de niveau M-2 à M-3 dans la plupart des pays occidentaux.

## LES 4 ETATS DE LA DÉMAÎTRISE

**S**ans référence à la vitesse pratiquée, il n'existe pas de démaîtrise mais seulement une incapacité, une incompétence, un défaut de maîtrise.

**Les 4 états les plus fréquents de la démaîtrise sur route ouverte concernent :**

### 1. La démaîtrise fugace ou ponctuelle

L'usager perd partie ou totalité du contrôle de la situation malgré sa maîtrise existante sous la pression d'une émotion, de la déstabilisation liée une situation imprévue et/ou de la baisse de son (*rme*).

### 2. La démaîtrise occasionnelle

L'usager perd le contrôle d'une partie ou totalité de sa maîtrise existante sous l'effet dominant d'un couple à risque (ex. : alcoolémie occasionnelle).

### 3. La démaîtrise occasionnelle récurrente

L'usager perd régulièrement le contrôle d'une partie ou totalité de sa maîtrise existante dans des conditions similaires, par la présence dominante ou réhibitoire d'un couple à risque (ex. : alcoolémie régulière) ou d'une association de couples à risque.

### 4. La démaîtrise permanente

L'usager ne dispose pas de la compétence nécessaire par rapport à la vitesse engagée et/ou à la pratique de son engin et se place en permanence sous la domination omniprésente d'un ou de plusieurs couples à risque produisant la constance d'une occurrence du risque.

Si la démaîtrise ponctuelle est acceptable lorsqu'elle est vite corrigée et la démaîtrise occasionnelle pardonnable dans son exception, il n'en est pas de même en ce qui concerne toute forme de récurrence et pire encore de permanence en matière de démaîtrise.

Récurrence et permanence signifient spirale de perte d'effort et de goût à bien faire, absence de motivation à respecter autrui, défaut d'intérêt pour la qualité de sa pratique, en favorisant toute forme de condition accidentogène.

## LES 5 DEGRÉS DU «TEMPS DE RETARD»

**L**a démaîtrise se caractérise par 4 états significatifs associés à 5 degrés de «temps de retard». Le «temps de retard» correspond à une perte, une déficience, une insuffisance, une baisse de réactivité et/ou un décalage de synchronisme opérationnel réduisant la qualité du pilotage ou de la conduite et/ou son efficacité par rapport au contrôle adéquat de la vitesse lambda pratiquée.

Le «temps de retard» appliqué à la vitesse lambda induit une échelle d'occurrence du risque selon 5 degrés considérés comme négatifs.

**Ainsi à tout niveau existant de maîtrise globale, l'échelle graduelle négative du «temps de retard» amplifie ou non les effets de la démaîtrise en interagissant directement sur la déqualification du pilotage ou de la conduite :**

- . Degré M-1 = Faible temps de retard dans le pilotage/conduite
- . Degré M-2 = Effet sensible sur le pilotage/conduite
- . Degré M-3 = Perturbation du pilotage/conduite
- . Degré M-4 = Irresponsabilité du pilotage/conduite
- . Degré M-5 = Dangerosité du pilotage/conduite

L'état de démaîtrise n'implique pas les mêmes effets selon qu'il est affecté parallèlement de degrés plus ou moins élevés dans l'échelle négative du «temps de retard».

**Signification de l'impact du «temps de retard» sur l'état de démaîtrise du sujet :**

### . Degré M-1

L'impact sur l'état de démaîtrise est léger et n'affecte pas vraiment le discernement, la qualité des manœuvres et le synchronisme des gestes dans la vitesse lambda pratiquée, sauf à prendre quelques micro décisions légèrement sur ou sous-dimensionnées par rapport au traitement habituel de la situation. Les automatismes naturels de pilotage ou de conduite assurent pleinement leur office.

### . Degré M-2

L'impact sur l'état de démaîtrise commence à perturber le discernement, à modifier le rythme des réflexes, à créer un temps de réponse retardé, à altérer la pertinence d'analyse de la situation, ainsi qu'à favoriser une prise inopportune de micro décisions dans la vitesse lambda pratiquée, sans toutefois altérer le principal des automatismes naturels de pilotage ou de conduite.

### . Degré M-3

L'impact sur l'état de démaîtrise altère directement la qualité, la fluidité, la propreté et l'enroulement même du pilotage ou de la conduite par des à-coups inhabituels, des changements significatifs de rythme et de vitesse, des micro décisions objectivement décalées et/ou risquées parasitant globalement les automatismes naturels de pilotage ou de conduite.

### . Degré M-4

L'impact sur l'état de démaîtrise génère de véritables dysfonctionnements dans le pilotage ou la conduite, d'autant plus qu'une tendance «déstructurante» court-circuite la plupart des automatismes habituels de contrôle de la situation, mettant ainsi le sujet en position objective de perte de contrôle vis-à-vis de la vitesse de son engin, voire de l'engin lui-même, entraînant une possibilité de risque à la moindre situation imprévue, contraire ou hostile.

### . Degré M-5

L'impact sur l'état de démaîtrise produit une telle probabilité de risque à tout moment, que le sujet devient carrément dangereux et doit arrêter immédiatement son pilotage ou sa conduite.

Le degré M-1 fait partie des impondérables du pilotage et de la conduite. Il correspond encore au signal vert en matière de pratique routière. Le signal orange ressort du degré M-2 obligeant à chaque fois l'usager de la route à apporter de lui-même et rapidement la solution à son problème. C'est à partir de M-3 que le signal devient rouge et que l'occurrence du risque devient permanente. A ce niveau, l'insécurité routière provenant de l'usager se doit d'être contrôlée par les pouvoirs publics et ce d'autant plus, qu'elle s'applique à des niveaux de maîtrise faible, minimal et juste suffisant. A partir de M-4, l'usager doit stopper radicalement sa pratique. Il est danger pour lui-même et met la vie d'autrui en danger. La sanction administrative et judiciaire s'applique derechef. Le pire est atteint avec le degré M-5 nécessitant alors une mise immédiate hors d'état de nuire de l'usager.

## DÉMAÎTRISE ET RESPONSABILITÉ

**E**n associant les 4 états de démaîtrise et les 5 degrés du temps de retard, il existe 20 couples principaux de démaîtrise faisant ressortir une hiérarchie dans l'importance de la responsabilité assumée par l'usager dans sa pratique.

Cette responsabilité se pondère toutefois selon 3 niveaux : faible responsabilité, forte responsabilité, très forte responsabilité.

### 1. Faible Responsabilité

1. Démaîtrise fugace M-1
2. Démaîtrise fugace M-2
3. Démaîtrise ponctuelle M-1
4. Démaîtrise ponctuelle M-2

La faible responsabilité correspond à l'émergence fugace ou ponctuelle de la démaîtrise, notamment lorsque celle-ci n'altère pas le principal des automatismes naturels de pilotage ou de conduite dans leur efficience courante.

### 2. Forte responsabilité

5. Démaîtrise récurrente M-1
6. Démaîtrise récurrente M-2
7. Démaîtrise permanente M-1
8. Démaîtrise permanente M-2
9. Démaîtrise fugace M-3
10. Démaîtrise ponctuelle M-3

Il n'y a pas de moyenne responsabilité dans la pratique routière, dès lors qu'il s'agit de récurrence volontaire, inconsciente ou pathologique ou pire encore, de permanence dans les habitudes de démaîtrise sans recherche d'amélioration ou de qualification. De la même manière, un «temps de retard» parasitant globalement les automatismes naturels de pilotage ou de conduite induit une responsabilité claire et nette.

### 3. Très forte responsabilité

11. Démaîtrise récurrente M-3
12. Démaîtrise fugace M-4
13. Démaîtrise ponctuelle M-4
14. Démaîtrise permanente M-3
15. Démaîtrise récurrente M-4
16. Démaîtrise permanente M-4
17. Démaîtrise fugace M-5
18. Démaîtrise ponctuelle M-5
19. Démaîtrise récurrente M-5
20. Démaîtrise permanente M-5



La systématisation de la démaîtrise et des effets décalés du « temps de retard » à n'importe quelle vitesse lambda, même et surtout à vitesse légale, conduit à considérer que l'utilisateur est inapte à la pratique routière sans une modification importante de son jugement, de son comportement et/ou de sa compétence technique.

## DIFFÉRENTIEL DE MAÎTRISE ET CONFLIT PSYCHOLOGIQUE

**D**ans le prolongement des effets négatifs résultant de la normalisation indifférenciée et de l'inadéquation entre l'offre de vitesse légale imposée et la demande de vitesse possible souhaitée, il est évident que peut se créer, à la longue, un conflit psychologique majeur voire un comportement régressif chez l'utilisateur lambda.

Plus grand est le différentiel de maîtrise non appliquée ( $\Delta$ ) entre la demande de vitesse possible tolérante et l'offre de vitesse autorisée, plus celui-ci tend à amplifier la nature du conflit psychologique chez l'utilisateur en créant des conditions latentes de démaîtrise, d'occurrence du risque et/ou d'entropie.

$$\text{vitesse possible tolérante} - \text{vitesse autorisée} = \text{conflit psychologique}$$

A terme, le conflit psychologique peut à la fois produire des phénomènes psychosomatiques ainsi que prendre racine dans le psychisme de chaque citoyen-utilisateur en favorisant, sans le vouloir, l'émergence et/ou la récurrence d'un ou de plusieurs couples à risque.

Il ne s'agit ni de minimiser ni de masquer cette forme de réalité sous-jacente individuelle et collective, d'autant plus que l'importance du « trou » comportemental induit des conséquences latentes sur l'attitude dominante des utilisateurs entre eux. Face à un tel contexte, le comportement de l'utilisateur sain, comptent et affirmé s'en trouve forcément affecté et plus ou moins amplifié selon l'importance du différentiel de maîtrise ( $\Delta$ ) subi. Par exemple, en roulant à 90 km/h de vitesse légale, alors que toute chose égale par ailleurs la vitesse possible tolérante serait de 150 km/h dans l'évidence du niveau disponible de maîtrise globale propre à l'utilisateur ( $Mg = 100\%$ ), la proportion de maîtrise globale ainsi mobilisée ( $Mgm$ ) n'est alors théoriquement que de 60% ( $90/150 = 0,60$ ).

Le différentiel immédiat entre maîtrise disponible et maîtrise mobilisée est par conséquent de 40% ( $Mg - Mgm$ ) supposant, en conséquence, une réduction importante de mobilisation chez certains facteurs-clés de maîtrise globale. Ce différentiel serait toutefois sans effet ni intérêt s'il ne se couplait à des répercussions psychologiques récurrentes résultant du « bridage » et/ou de la frustration de pulsions insatisfaites par la non ou la faible utilisation de certains facteurs-clés essentiels à l'expression de l'affirmation de soi en situation de décision et d'action. C'est le fait de ne pouvoir mobiliser entièrement et spontanément certains facteurs-clés qui induit un retour psychologique négatif appelé également « trou » comportemental contribuant, directement ou indirectement, à favoriser la démaîtrise, des manifestations d'ordre psychologique et/ou l'émergence de couples à risque.

Il existe ainsi une corrélation directe entre le différentiel de maîtrise de nature technique et le « trou » comportemental de nature psychologique, dès lors que l'utilisateur subit la constance d'une interdiction, d'une culpabilisation et/ou d'une frustration à ne pouvoir affirmer certains besoins, facteurs-clés ou pulsions naturelles.

## COMMENT SE DÉTERMINE LE « TROU » COMPORTEMENTAL ?

**D**e manière « psychomécanique », le « trou » comportemental se détermine principalement par le différentiel constaté ( $\Delta$ ) entre la vitesse possible (VP) et la vitesse légale imposée ( $Vn$ ) :

$$\Delta \Rightarrow VP - Vn$$

1. Exemple d'un premier tableau d'équivalence permettant de déterminer le différentiel de maîtrise théorique ( $\Delta$ ), entre la prise en compte de la vitesse légale ( $Vn$ ) imposée à 90 km/h sur route et la vitesse

possible (*VP*) résultant elle-même d'un niveau de maîtrise globale (*Mg*) donné couplé avec un (*ECT/rme*) satisfaisant. Ainsi, un usager disposant d'un niveau de maîtrise globale de 60% (Test «3S») pouvant théoriquement rouler sur route ouverte à 150 km/h, en fonction d'un (*ECT/rme*) satisfaisant, est condamné à supporter durant toute la durée de son trajet une vitesse imposée de 90 km/h l'obligeant à supporter un trou comportemental de 40% et/ou à n'utiliser que 60% de ses compétences :

( <i>VP</i> )		( $\Delta\%$ ) avec 90 km/h		% maîtrise globale mobilisée
↓				
100 km/h	→	10%	→	90% de ( <i>Mg</i> )
150 km/h	→	40%	→	60% de ( <i>Mg</i> )
200 km/h	→	55%	→	45% de ( <i>Mg</i> )
250 km/h	→	65%	→	35% de ( <i>Mg</i> )

Dans la réalité de la pratique routière, ce différentiel de maîtrise (40%) et/ou le niveau de maîtrise globale mobilisée (60%) ne réduisent pas forcément et proportionnellement l'occurrence du risque et l'accidentalité, sachant ici qu'un certain nombre de facteurs-clés sont sous-utilisés, mal exploités, voire déconnectés de leur rôle initial.

2. Exemple d'un second tableau d'équivalence permettant de déterminer le différentiel de maîtrise théorique ( $\Delta$ ), entre la prise en compte de la vitesse légale (*Vn*) imposée à 130 km/h sur autoroute et la vitesse possible (*VP*) résultant d'un niveau de maîtrise globale (*Mg*) donné et couplé avec un (*ECT/rme*) satisfaisant.

( <i>VP</i> )		( $\Delta\%$ ) avec 130 km/h		% maîtrise globale mobilisée
↓				
150 km/h	→	15%	→	85% de ( <i>Mg</i> )
200 km/h	→	35%	→	65% de ( <i>Mg</i> )
250 km/h	→	50%	→	50% de ( <i>Mg</i> )

Ainsi celui qui est capable de rouler à 200 km/h sur autoroute, compte tenu de son niveau de maîtrise globale disponible, se trouve inutilement bloqué à 65% (2/3) de ses potentiels par l'obligation de rouler à 130 km/h, alors qu'il pourrait exercer pleinement sa compétence sans forcément générer d'occurrence du risque. Il est ainsi possible d'en déduire chez ce type d'usager l'existence d'une forme de frustration, et/ou de cause latente d'entropie, plus importante que chez l'usager lambda pleinement «docilisé» à la vitesse légale par le fait d'un niveau médian de maîtrise globale. Il est évident que cette frustration et/ou cette entropie ne peuvent que s'accroître avec la longueur du trajet en créant alors, des conditions latentes d'occurrence de risque et/ou un déplacement de tension psychologique ailleurs ou autrement.

3. Exemple d'une séquence complète de vitesse possible (*VP*) déterminée selon l'équation motologique (*EMV*) à partir d'une vitesse de référence (*Vr*) de 150 km/h et d'une vitesse normée (*Vn*) de 90 km/h sur route ouverte, afin de déterminer le «trou» comportemental ( $\Delta\%$ ), en tenant compte ici du vecteur le plus faible pris parmi (*Mg*), (*ECT*) ou (*rme*) :

Vitesse de référence ( <i>Vr</i> )	Vecteur le plus faible (kMg/ <i>ECT/rme</i> )	Vitesse possible ( <i>VP</i> )	Vitesse normée ( <i>Vn</i> )	Trou comportemental ( $\Delta\%$ )
150 km/h	1	150 km/h	90 km/h	40%
150 km/h	0,90	135 km/h	90 km/h	33%
150 km/h	0,80	120 km/h	90 km/h	25%
150 km/h	0,70	105 km/h	90 km/h	14%
150 km/h	0,60	90 km/h	90 km/h	0%
150 km/h	0,50	75 km/h	90 km/h	+20%
150 km/h	0,40	60 km/h	90 km/h	+50%
150 km/h	0,30	45 km/h	90 km/h	+100%

Dans la première partie de cette séquentielle, il apparaît que 90 km/h correspond à 60% du niveau de maîtrise globale disponible chez le sujet. A l'évidence dans cet exemple théorique, seul le conducteur

disposant d'un vecteur égal à 0,60 pour une vitesse de référence limitée à 150 km/h est *a priori* le mieux adapté pour rouler dans la durée la plus longue à 90 km/h, sans l'émergence d'aucun trou comportemental d'efficacité ou de non efficacité. Il en serait également de même pour l'utilisateur ne disposant que d'un niveau insuffisant, voire juste médian de maîtrise globale. Dans la seconde partie de cette séquentielle, l'inversion du différentiel est telle qu'elle favorise de manière délibérée la présence d'une occurrence du risque probable, tant le niveau de maîtrise globale et/ou le vecteur le plus faible sont inadaptés à la vitesse normée ( $V_n$ ). Le signe (+) signifie ici que l'occurrence du risque est démultipliée par rapport à la pratique de la vitesse normée.

Il apparaît donc clairement que celui qui dispose d'un «trou» comportemental de +50% en roulant à une vitesse normée de 90 km/h au lieu de 60 km/h en vitesse possible ( $V_P$ ) est excessivement plus dangereux que celui qui roule à 150 km/h en vitesse tolérante ( $V_T$ ), dans la plénitude opérationnelle de ses compétences au lieu du 90 km/h autorisé.

## DE MULTIPLES CONSÉQUENCES

**S**elon le principe que tout différentiel crée automatiquement un «trou» comportemental, il se peut, à l'idéal, que celui-ci puisse être géré de manière positive par la volonté, la motivation et/ou le self-control de l'utilisateur.

Toutefois, et à condition de s'obliger constamment à lutter contre son naturel et la dominance de ses besoins du moment, l'utilisateur peut absorber relativement facilement l'interdiction à faible degré de récurrence, c'est-à-dire lorsque l'interdiction est non régulière et/ou peu importante, en déplaçant la tension, le stress ou la frustration ainsi supportés vers d'autres types de besoins ou d'activités sur le lieu même de son action (fumer, mâcher du chewing-gum, écouter la musique, entretenir une discussion, réagir par de petites agressions ou incivilités...). À forte récurrence et/ou privation ressentie comme régulière et/ou importante, il n'en va plus tout de la même façon. Plus la durée de l'asservissement imposé s'accroît, plus il se crée une usure, une intolérance, une tension et/ou une frustration qui doit obligatoirement s'épancher à un moment ou à un autre, ici, ailleurs ou autrement, en déportant les «nœuds» d'énergie ainsi accumulés selon 6 grandes manifestations psychologiques :

### Les 6 conséquences psychologiques du «trou» comportemental :

- . **Stress permanent (fatigue, tension nerveuse, variation rapide des états émotionnels...)** ;
- . **Présence de maux psychosomatiques divers** ;
- . **Plus grande vulnérabilité face à certains couples à risque** ;
- . **Automutilation, critique de soi, mal être....** ;
- . **Agressivité latente (énervement, pulsions de coups, violence verbale...) dirigée le plus souvent vers les plus faibles sur le lieu de travail ou d'activité et/ou vers les membres de la famille et/ou vers les animaux domestiques, les objets** ;
- . **Incivilités régulières sur les lieux publics et/ou rébellion ciblée vis-à-vis du système.**

Ces manifestations naturelles de la frustration, de la tension et du mal vécu induisent parallèlement de l'entropie dans les relations humaines en générant des crises et des conflits relationnels. De manière encore plus radicalement négative, le «trou» comportemental peut générer une tendance à favoriser l'émergence de certains couples à risques réhabilités (alcool, médicament, désintérêt aux autres, perte de conscience de la réalité...) ou à l'inverse, une docilité suspecte aux règles du système, elle-même source latente d'occurrence de risque par démotivation à qualifier son propre niveau de maîtrise globale et/ou de compétence technique. Face à la relative rigidité et directivité du système sécuritaire routier, comment est-il possible de réduire efficacement le «trou» comportemental d'efficacité imposé aux meilleurs et combler parallèlement le «trou» comportemental de non efficacité des moins compétents, sans recourir à une forme de méthode Coué collective considérant que tout va bien avec la seule vitesse régulée ?

## LE RISQUE EST PLURIEL DANS LA PRATIQUE ROUTIÈRE

**D**ans la pratique routière, le risque est pluriel et permanent, direct et indirect, visible et non visible. Quelle que soit sa manifestation physique, Il existe 3 sources principales de risque, hormis le défaut patent de maîtrise globale et de compétence chez l'utilisateur :

- . Les 17 couples à risque
- . La déficience du ou des facteurs-clés
- . La démaîtrise et le temps de retard

**Il existe également 2 autres sources marginales :**

- . Le facteur malchance lorsque la cause est indépendante de la volonté ou des décisions prises par l'utilisateur et/ou en provenance directe d'autrui (faute de conduite, inattention, manœuvre dangereuse, traversée d'un animal...).
- . La perte de contrôle non volontaire du véhicule à vitesse lambda (glissade, perte d'adhérence, obstacle imprévu...).

Par définition, le risque s'apparente à un danger identifié (cause) et/ou à une conséquence prévisible et/ou identifiable (chute, accident, problème...) dont la probabilité de réalisation fait partie des options envisageables dans l'action menée. L'occurrence du risque est l'amont du risque. Elle recouvre la possibilité d'émergence de la cause et/ou de la conséquence inhérente à un risque identifiable. En fait, l'occurrence du risque n'est qu'une possibilité de réalisation d'un risque encore non précisément identifié par le fait d'un contexte favorisant son émergence. L'évitement des couples à risque, de la déficience des facteurs-clés et/ou de la démaîtrise reste la donnée principale de la pratique routière dans un combat permanent nécessitant l'usage de contre-mesures efficaces, telles que celles définies dans le Codex de la maîtrise routière et prônées en matière d'intelligence routière.

Aussi le cœur de la problématique routière est-il d'occuper en permanence le terrain de l'occurrence du risque induite par la vitesse non maîtrisée et par l'ensemble plus ou moins prévisible des dangers de la route, par le recours systématique à un niveau suffisant de maîtrise globale associée et l'optimalité du (*rme*). C'est ce constant rapport de force entre risque et occurrence du risque d'un côté et maîtrise et discernement de l'autre qui permet à l'unité de chaque usager d'anticiper, prévoir, contrôler et dominer la plupart des situations routières à risque, qu'elle que soit la vitesse utilisée. Aussi, tant que la maîtrise s'avère totale et occupe tout le terrain mental de l'utilisateur dans un comportement efficient en situation, l'occurrence du risque tend naturellement vers zéro. Autant dire que rares sont les contextes de vie individuelle et collective, notamment sur route, qui garantissent une occurrence zéro du risque par une maîtrise constante et parfaite.

## LE CERCLE ENTROPIQUE DU RISQUE

**M**oins l'utilisateur dispose d'une maîtrise globale suffisante lui permettant d'affronter correctement les dangers de la route et l'imprévu, plus il génère autour de lui et en lui l'omniprésence de l'occurrence du risque, et plus il entre dans un cercle d'entropie.

Le cercle d'entropie suppose que la non ou la faible maîtrise globale en situation induise directement la présence de l'occurrence du risque et sa transformation possible ou probable en risque consommé sous forme de danger objectif ou d'accident. C'est notamment le cas de la vitesse lambda non ou faiblement maîtrisée sur route ouverte induisant des relations causales d'accidentalité. En d'autres termes, l'insécurité routière provient d'un cercle entropique, c'est-à-dire le contraire d'un cercle vertueux, entretenu par une maîtrise insuffisante, la présence de couples à risque et/ou une démaîtrise récurrente à l'échelle des usagers eux-mêmes.

Cette maîtrise insuffisante en situation entretient elle-même l'occurrence du risque au travers d'un défaut d'efficience dans les facteurs-clés décisifs présidant à la décision, au comportement et la nature de l'engagement dans le passage à l'acte routier. Aussi bien au-delà de la vitesse, le cercle entropique du risque se caractérise, en amont, par la non efficience chronique de certains facteurs-clés nécessaires

à une maîtrise suffisante de la pratique routière produisant, en aval, un comportement général et/ou des décisions inappropriés.

**Non efficience chronique de certains facteurs-clés**

→ faible maîtrise globale

→ induit et entretient le risque

→ cercle entropique routier

De fait, si à la source de l'usager il existe des déficiences chroniques en certains facteurs-clés, la cause et/ou les conséquences du fait routier ne peuvent que résulter de ce manque d'efficience et produire la constance du risque. A l'inverse, si l'usager est considéré comme une source saine en matière d'efficience globale, la cause et/ou les conséquences du fait routier tendent *de facto* à se réduire dans la manifestation du risque. Sur le terrain de la pratique routière, l'amorce du cercle entropique se manifeste à chaque fois qu'existe une inadéquation notable dans l'un des principaux vecteurs d'influence ( $Mg/ECT/rme$ ) par le fait majeur de leur étroite interactivité.

Par exemple, si l'usager dispose d'une réelle maîtrise globale mais qu'il baisse momentanément l'optimalité de son ( $rme$ ), alors le cercle d'entropie commence à s'ouvrir. De la même manière, si l'usager dispose d'une réelle maîtrise globale associée à une optimalité de son ( $rme$ ) mais que son engin souffre, à l'instant  $t$ , d'une déficience mécanique rédhibitoire, le cercle d'entropie tend à s'ouvrir. En fait, le cercle d'entropie s'ouvre dès qu'il existe une inadéquation notable, même si par ailleurs préexiste une qualité suffisante ailleurs. C'est la conséquence négative du maillon faible par rapport à l'absence de risque résultant du maillon fort.

Il est également possible d'affirmer qu'à toute condition d'efficience et de qualité chez l'individu, le seul défaut d'efficience chez autrui croisé dans des circonstances de malchance ou subi par des liens de subordination ou d'attachement ouvre également le cercle d'entropie, en lissant nécessairement les conséquences de la relation vers le bas et/ou en favorisant des manifestations d'entropie. De la même manière, si l'individu s'installe trop fortement dans des habitudes et des routines de fonctionnement sans développer ni entretenir une capacité de réactivité, d'autodéfense et/ou de prise de risque, celui-ci a de grandes chances de se retrouver mari, impuissant, en état de faiblesse et/ou de dépendance face à l'émergence de toute situation nouvelle, inhabituelle, déstabilisante ou imprévue. En chaque vecteur d'influence, c'est en réalité toujours le facteur le moins efficient, le plus faible ou manquant dans une configuration donnée qui induit et entretient la présence du cercle d'entropie.

En d'autres termes, le cercle d'entropie résulte de la non efficience chronique ou ponctuelle au sein même de l'individu, par le fait de l'inertie de ses habitudes, par la déficience ou la non adéquation des moyens utilisés, par la présence d'autrui et/ou par des facteurs décisifs de son environnement direct. Toutefois, si la présence permanente d'un petit cercle d'entropie est acceptable dans toute action humaine, en étant placée sous la dominance du cercle vertueux de la maîtrise globale, c'est l'élargissement constant et anormal de ce cercle d'entropie qui pose véritablement problème.

## LISTE DES FACTEURS-CLÉS DANS LA PRATIQUE ROUTIÈRE

**E**n considérant à l'échelle de l'usager que le risque s'oppose à la maîtrise et que la maîtrise repose sur un certain nombre de facteurs-clés actifs, tout rapport au risque suppose par conséquent, hors phénomène de malchance, un rapport direct à la déficience de ces mêmes facteurs-clés.

Pour chaque usager de la route, les facteurs-clés correspondent à un faisceau cohérent de capacités humaines, de moyens techniques, d'équipements de sécurité, de connaissances et d'expériences. Dans la pratique routière en temps réel, l'illustration du risque passe obligatoirement par la référence à un ou plusieurs facteurs-clés.

**Exemple de facteurs-clés définissant la pratique maîtrisée de la moto, laquelle est considérée comme la plus exhaustive en matière de compétences nécessaires sur route ouverte et dont la référence peut servir à modéliser la pratique maîtrisée d'autres engins motorisés :**

1. Qualité de la formation initiale du permis moto
2. Nombre d'années de permis
3. Pratique habituelle de la moto
4. Kilométrage annuel moyen
5. Largeur qualitative de l'expérience
6. Préférence des roulages pratiqués
7. Nature de l'engin propriétaire
8. Niveau de domination de l'engin actuel
9. Puissance de la focalisation et acuité visuelle
10. Niveau de concentration
11. Importance de l'intuition, 6<sup>e</sup> sens
12. Attention, observation globale, surveillance
13. Capacité à prévoir les situations avant qu'elles ne se déclenchent
14. Connaissance théorique du code de la route
15. Observation et reconnaissance des signaux routiers
16. Prise en compte réelle des situations rencontrées
17. Adéquation habituelle de la prise de décision dans l'engagement
18. Savoir-vivre et comportement routier
19. Niveau d'affirmation de soi
20. Motivation, non motivation
21. Volonté, courage, audace, assurance ou crainte, inhibition, suivisme
22. Facilité de passage à l'acte, opportunité et rapidité de la prise de décision
23. Niveau émotionnel
24. Esprit habituel ou proactif
25. Pragmatisme, conscience, discernement ou rêverie et détachement de la réalité
26. Force de l'empirisme
27. Degré de résistance au stress, à la difficulté
28. Dynamisme, vitalité, tonicité
29. Souplesse, rigidité
30. Force musculaire
31. Aisance et facilité à maintenir son équilibre
32. Résistance physique
33. Présence ou non de handicaps physiques majeurs
34. Prénance subie et peu contrôlable des perceptions, ressentis, besoins
35. Temps de réaction
36. Nature des réactions
37. Synchronisme des gestes
38. Individu chanceux, malchanceux, ni l'un ni l'autre
39. Tendance à l'acte manqué, à l'acte réussi
40. Respect inconditionnel ou conditionnel de la normalisation
41. Formation(s) ou stage(s) de perfectionnement
42. Participation à des événements de vitesse
43. Principes de base du pilotage rapide sur route ouverte
44. Esprit de pilotage
45. Regard
46. Posture
47. Virage
48. Freinage
49. Accélération
50. Situation imprévue
51. Contrôle vitesse et équilibre
52. Acrobaties & Stunt
53. Fonctionnement global de la moto
54. Sécurité de roulage du couple moto/motard
55. Kit équipement de base et kit équipement modulable
56. Motologie ciblée
57. Capacité d'intervention, détection et réparation des pannes
58. Suivi régulier des opérations d'entretien
59. Fréquence de nettoyage de la moto
60. Personnalisation, accessoirisation, tuning

## EFFICIENCE CONTRE DÉFICIENCE EN CHAQUE FACTEUR-CLÉ

**E**n tenant compte du pragmatisme nécessaire à la pratique routière, et non en se référant uniquement à un dogmatisme institutionnel, l'usager de la route doit être capable de dominer constamment l'occurrence naturelle du risque en sachant apporter, par lui-même, des réponses adéquates face à chacun des facteurs générateurs de risque.

En cela, le risque ne se combat pas par la fuite, la faible activité, la «docilisation» dans l'action et/ou la non exposition, mais par des contre-mesures adaptées, lucides et maîtrisées. C'est la raison pour laquelle la maîtrise globale repose sur un certain nombre de facteurs-clés (60 pour la moto considérée comme pratique la plus exhaustive sur route ouverte), tous représentatifs en eux-mêmes d'un facteur générateur de risque dès lors qu'ils ne sont pas correctement dominés, qu'ils sont insuffisants, inexistantes et/ou de polarité négative. Au verso d'efficacité de chaque facteur-clé s'oppose toujours le recto de la déficience réelle ou possible. C'est la raison pour laquelle la non efficacité des facteurs-clés n'est aucunement neutre pour l'usager de la route. S'il n'existe pas d'efficacité en leur sein alors se cache forcément une occurrence du risque par leur propre déficience en situation réelle.

Dans l'action comme dans la pratique routière la règle est simple : tant que ne domine pas l'efficacité en tel facteur-clé préexiste forcément un degré de déficience dans ce facteur-clé. Cette déficience n'est pas obligatoirement préjudiciable tant que l'usager ne dépasse pas la limite de ses compétences et/ou ne se retrouve pas face à une situation imprévue. C'est par conséquent dans l'hypothèse d'une imprévisibilité probable en situation routière, que la gestion du risque se révèle nécessaire même si aucune volonté n'existe au départ à franchir l'interdit de la règle. Et dieu sait si l'imprévisibilité est une constante permanente dans la pratique routière !

Aussi, toute déficience au sein d'un seul facteur-clé est-elle directement productrice d'occurrence du risque selon la situation rencontrée, réduisant proportionnellement le niveau de maîtrise globale, principale contre-mesure du risque. Il est donc possible de dire qu'en toute situation routière, la maîtrise globale disponible en chaque usager reste le produit de la maîtrise idéale (100%) accessible pour l'efficacité de chaque facteur-clé, multiplié par l'ensemble des 60 facteurs-clés, moins le niveau de déficience présent en chaque facteur-clé également multiplié par l'ensemble des 60 facteurs-clés concernés.

A l'inverse de la maîtrise globale, l'occurrence globale du risque est assimilable au produit de la maîtrise globale idéale (100%) résultant de l'efficacité maximale des 60 facteurs-clés, moins le niveau réel de maîtrise globale disponible par la somme globale des 60 facteurs-clés déficients. En cela, l'occurrence du risque est toujours directement proportionnelle à la déficience de maîtrise affectant la somme des facteurs-clés concernés.

## LE PRINCIPE DU MAILLON FAIBLE

**L**e vide d'efficacité au sein de tout facteur-clé et/ou de maîtrise dans un ensemble de facteurs-clés oblige à présumer, selon l'application de la loi de l'entropie naturelle, que face à tout vide se produit une occupation immédiate de sens contraire.

Ainsi lorsqu'il existe un vide d'efficacité, de maîtrise et/ou d'ordre, c'est la déficience, le risque et/ou le désordre qui occupe alors de manière dominante l'espace disponible. En d'autres termes, c'est toujours la carence, le point faible, l'insuffisance et/ou l'absence chronique d'efficacité d'un facteur-clé en cœur de situation, qui produit l'occurrence du risque, le risque, voire l'accident. Dans telle situation donnée, le vide d'expression positif et/ou dominant d'un facteur-clé décisif, ou d'une somme de facteurs-clés par la somme agrégée de leurs déficiences, produit inévitablement une occurrence du risque.

En cela, tout facteur-clé déficient ou insuffisant en terme d'efficacité contribue directement à produire de l'occurrence du risque dans une somme additive inversement proportionnelle au défaut de maîtrise cumulé dans les facteurs-clés concernés. Par exemple, un niveau d'efficacité de 45% dans tel facteur-clé décisif produit chez lui un vide d'efficacité de 55% lequel interagit ensuite directement et proportionnellement dans l'occurrence du risque en situation.

De la même manière, toute chose égale par ailleurs, si 99% des facteurs-clés sont considérés comme normalement maîtrisés et/ou efficaces, la problématique de l'occurrence du risque s'infiltrer par le 1% non maîtrisé, dès lors que celui-ci apparaît déterminant et directement interactif dans la situation concernée. C'est le principe du maillon faible appliqué au risque !

## FAIRE FACE AUX SITUATIONS INHABITUELLES

**D**ans la pratique routière, la relation vitesse pratiquée/maîtrise globale est directement proportionnelle au niveau réel de compétences acquises et disponibles chez l'utilisateur.

Selon la qualification ou la déqualification de cette relation, l'occurrence du risque devient alors inversement proportionnelle. Sur le fondement de cette réalité, il est alors logique d'en déduire que face à des situations imprévues (mais également connues), moins l'utilisateur dispose d'un niveau assuré de maîtrise globale, plus il doit réduire sa vitesse pratiquée afin d'éviter de créer des conditions accidentogènes. A contrario dans le même type de situation, l'utilisateur confirmé et habitué à affronter des conditions extrêmes ou difficiles est logiquement mieux armé pour ne pas créer de conditions accidentogènes. De ce fait, par la domination compétente du plus grand nombre de facteurs-clés inhérents au pilotage ou à la conduite, il est ainsi beaucoup plus facile d'adapter correctement et intuitivement sa vitesse en fonction de ses propres rythmes et ses propres rythmes, en fonction de ses capacités et ressources disponibles. C'est en cela que le niveau suffisant de maîtrise globale interagit directement sur les rythmes pratiqués, par conséquent sur la vitesse jugée possible. Il en est exactement de même dans le principe de cette équivalence dans presque toutes les activités humaines et professionnelles.

Néanmoins, face à la réalité de certaines situations connues ou inhabituelles perçues comme dangereuses à un moment  $t$ , l'utilisateur se doit d'adapter instantanément son roulage en tenant compte du facteur-clé le plus faible, dès lors que celui-ci peut interagir de manière décisive sur la sécurité de sa pratique. Par discernement, c'est donc toujours la présence active du facteur-clé le plus faible qui doit amener l'utilisateur à étalonner intuitivement et de lui-même sa vitesse pratiquée en fonction de la réalité de la situation rencontrée. Il est d'ailleurs aisément vérifiable par chacun que c'est la confrontation entre une situation inhabituelle et l'omniprésence de la déficience d'un ou de plusieurs facteurs-clés qui produit l'occurrence du risque et/ou les conditions accidentogènes.

En cela, tout facteur-clé décisif mais déficient dans le contrôle de la situation doit être considéré comme un maillon faible en puissance capable de favoriser l'entropie dans le roulage au moment  $t$ . De manière encore plus pragmatique, plus l'utilisateur accumule objectivement des facteurs-clés à faible niveau d'efficacité de nature à influencer négativement le contrôle de telle situation routière, plus sa vitesse doit s'autoréguler vers le bas du possible ou bien se caler sur les vitesses légales permises. Il s'agit là d'un devoir de pratique routière (sécurité routière). Sans présence de facteur(s)-clé(s) déficient(s) dans l'affrontement en temps réel de telle situation routière, l'utilisateur peut alors autoréguler ou moduler de lui-même sa vitesse de manière intuitive. Il s'agit là d'un pouvoir de pratique routière (maîtrise routière).

**Aussi face à la présence de facteurs-clés déficients et/ou à faible niveau de maîtrise, efficacité ou compétence, 3 types de solutions s'offrent à l'utilisateur :**

- Solution 1** : Renoncer et/ou ne pas pratiquer ;
- Solution 2** : Adopter une conduite prudente en s'imposant le seul usage d'une vitesse permise en corrélation avec la signalisation et/ou les normes imposées ;
- Solution 3** : Adapter sa vitesse intuitive en fonction du niveau réel d'efficacité du ou des facteurs-clés les plus faibles.

Ainsi par exemple en matière de tentation de rouler vite et/ou d'accélérer à haute vitesse, alors que tel critère majeur spécifique aux techniques de pilotage rapide est inférieur à 50% du niveau nécessaire, il est vivement conseillé d'adopter *ipso facto* une vitesse réduite ou légale. Dans ce cas, c'est la solution de type 2 qui s'impose alors même que les autres facteurs-clés décisifs dans le traitement de cette situation valident un niveau correct de maîtrise globale. Il est dès lors possible d'envisager la solution la plus adéquate de type 1, 2 ou 3 en fonction de la nature des situations inhabituelles rencontrées lorsque celles-ci s'associent à l'existence d'au moins un facteur-clé décisif objectivement faible ou



déficient, sachant que cette combinaison induit forcément des conditions d'occurrence du risque, de risque ou de danger objectif.

## CALCUL DU TAUX RÉSIDUEL DE MAÎTRISE GLOBALE

**S**elon le lien de proportionnalité existant entre risque et maîtrise, il est évident qu'un seul facteur-clé, même jugé mineur au départ, peut amplifier démesurément l'occurrence du risque par le rayonnement de son défaut ou de sa déficience, bien au-delà de son poids utilitaire initial.

Dans un calcul théorique brute, il est possible de cerner le taux relatif d'occurrence du risque face à la déficience d'un facteur-clé décisif en regard du niveau de maîtrise globale potentiel chez l'utilisateur et inversement le taux résiduel de maîtrise disponible à l'instant  $t$ . Par exemple, si 59 facteurs-clés représentent dans leur ensemble un niveau de maîtrise globale évalué à 57%, mais que le 60<sup>e</sup> facteur-clé particulièrement décisif dans le traitement de la situation  $\lambda$  représente à lui tout seul 80% de la réponse à apporter, alors que son niveau d'efficacité intrinsèque n'est que de 37%, il en découle en théorie que le taux global d'occurrence du risque à ce moment  $t$  est de 59%.

Ce résultat théorique est obtenu par un calcul basé sur le taux résiduel de maîtrise affectant à la fois le groupe de facteurs-clés non déterminants et le facteur  $y$  le plus déterminant, à savoir :  $(57\% \times 20\%) + (37\% \times 80\%) - 100$ . Au cœur de la situation  $\lambda$ , il n'est utilisé que 20% du produit potentiel des 59 facteurs-clés et 80% du 60<sup>e</sup> facteur-clé décisif. La somme croisée de ces deux paramètres indique que le niveau résiduel de maîtrise globale disponible au moment  $t$  est de 41% ( $57 \times 0,20 + 37 \times 0,80$ ) et par défaut, que le taux théorique d'occurrence du risque est de 59% ( $100 - 41\%$ ).

Le même résultat peut être obtenu par un calcul basé sur le taux proportionnel de déficience affectant à la fois le groupe de facteurs-clés non déterminants ( $100 - 57 = 43\%$ ) et le facteur  $y$  le plus déterminant ( $100 - 37\% = 63\%$ ) pondéré par leur poids respectif en situation  $\lambda$ , à savoir :  $(43\% \times 20\%) + (63\% \times 80\%) = 59\%$ . A noter que l'inverse est également vrai, si par exemple le niveau de maîtrise globale disponible est de seulement 40% (soit un niveau global d'occurrence du risque de 60%) mais que le caractère décisif du groupe de facteurs  $z$  dans la réponse à apporter dans la situation  $\lambda$  est estimé à 75% et qu'il bénéficie d'un taux d'efficacité de 85%, alors le taux global d'occurrence du risque au moment  $t$  est de seulement... 26%, malgré l'évidence d'un taux insuffisant de maîtrise globale !

Ce résultat est obtenu soit par le calcul résiduel de maîtrise globale  $(40 \times 25) + (85 \times 75) - 100$ , soit par le calcul du taux de déficience  $(60 \times 25) + (15 \times 75)$ .

## LA NÉCESSITÉ D'UNE DOMINANCE

**A**vant que le risque ne se réalise matériellement du fait d'un ou plusieurs facteurs-clés déficients, il faut que la présence de ce ou ces facteurs-clés soit impérativement décisive sur tous les autres, afin de pouvoir être en mesure d'orienter définitivement la situation.

En ce sens, la fugacité de l'occurrence du risque propre à la déficience d'un facteur-clé  $\lambda$  interagit peu sur la réalité de la manifestation du risque, tant que le groupe des autres facteurs-clés reste dominant par rapport à la situation vécue. Aussi, avant que le risque ne se réalise matériellement à la source d'un facteur-clé déficient, il se voit d'abord «étanchéisé» au stade même de la séquence d'appartenance de ce facteur-clé (S1, S2, S3 du Test «3S» pour la pratique de la moto), par la force de cohésion active des autres facteurs-clés de sa propre séquentielle. Il est ensuite atténué par la dynamique appliquée de l'ensemble des autres facteurs-clés inhérents aux autres séquentielles définissant le caractère concret de la maîtrise globale.

Autrement dit, tant qu'un facteur-clé déficient n'est pas objectivement devenu décisif, c'est-à-dire dominant sur tous les autres, l'occurrence du risque en résultant subit un frein puissant par le fait de son «étanchéisation» provenant de la cohésion active des autres facteurs-clés appartenant à la même séquentielle, mais aussi par la dynamique parallèle et conjointe d'autres facteurs-clés issus d'autres séquentielles.

## LA RELATIVITÉ DES CONSÉQUENCES

Il y a lieu également de distinguer l'occurrence du risque des conséquences produites en cas de matérialisation du risque.

A faible niveau général d'occurrence de risque, les conséquences peuvent être importantes parce que le risque est majeur du fait d'une déficience critique d'un facteur-clé décisif, alors qu'à haut niveau d'occurrence du risque, les conséquences peuvent être faibles face à un risque mineur du fait du bon respect du niveau intrinsèque de chaque facteur-clé. Naturellement en matière de vitesse, à niveau insuffisant de maîtrise globale, plus la vitesse est élevée, plus l'occurrence du risque est importante et les conséquences potentiellement importantes. A l'inverse, plus la vitesse est élevée associée à un niveau important de maîtrise, moins l'occurrence du risque est grande, même si les conséquences peuvent s'amplifier dans la gravité (dégâts liés au choc, blessures liées à l'impact...).

La gravité ne résulte donc pas directement de l'occurrence du risque mais de l'importance de la réalité du risque. En cela, la prise de risque dans l'action engagée n'est pas forcément synonyme de gravité des conséquences, dès lors que la nature du risque est elle-même atténuée par un niveau suffisant de précaution et de maîtrise globale réduisant ainsi son occurrence. Si le risque demeure en permanence porteur de conséquences, sinon ce ne serait pas un risque, sa manifestation reste toujours fondamentalement inhérente au niveau amont de maîtrise globale de l'usager.

En matière de pratique routière, il y a donc lieu de bien discerner dans la prise de risque, la nature du risque (chute, amende, accident), l'occurrence du risque (niveau de déficience des facteurs-clés décisifs), le niveau de maîtrise globale du sujet (insuffisant, suffisant, assuré...), la gravité des conséquences (rien, dégâts légers, handicaps, décès...) et la notion de vitesse possible (légale, intuitive, non maîtrisée...).

### Prise de risque

- nature du risque
- occurrence du risque
- maîtrise globale du sujet
- gravité des conséquences
- vitesse possible

Par principe, quelle que soit la vitesse basse, moyenne ou haute pratiquée par l'usager, l'occurrence du risque reste élevée tant que la maîtrise reste faible. En matière de haute vitesse, l'occurrence du risque peut se maintenir à un faible niveau dès lors que l'exercice en temps réel de la maîtrise globale est élevé, nonobstant la gravité des éventuelles conséquences pouvant toujours survenir à la suite d'éventuelles circonstances défavorables. Dans tous les cas de figures, la gravité des conséquences reste largement dépendante du niveau de vitesse pratiquée en étant toutefois pondérée par les conditions actives et passives de sécurité des engins, des équipements et des infrastructures.

De ce constat, il ressort que si la vitesse accompagne ou accroît mécaniquement l'ampleur des conséquences, la maîtrise à tout point de vue réduit l'occurrence du risque par la conséquent la gravité. Dans un cadre routier sans danger particulier, la gravité des conséquences n'est donc pas directement liée au niveau de vitesse pratiqué mais au défaut d'efficience des facteurs-clés incriminés. Mieux vaut donc une vitesse rapide maîtrisée, qu'une vitesse médiane mal maîtrisée augmentant à la fois l'occurrence du risque et une relative gravité des conséquences.

## LA LUTTE ANTI-RISQUE

**S**ous un angle général de principe d'action dans un cadre connu et/ou identifiable, la maîtrise s'oppose toujours au risque dans un rapport inversement proportionnel, sauf en cas de médianité de maîtrise donc de médianité d'occurrence du risque.

Il est par conséquent admis que dans le cadre d'une pratique routière supposant une connaissance, une expérience et une technicité suffisante, plus la maîtrise est forte, plus l'occurrence du risque se

réduit. Dans le même contexte, plus la maîtrise est faible, plus l'occurrence du risque est grande. Lorsque la maîtrise atteint un niveau médian, l'occurrence du risque reste parfaitement proportionnée.

**Il s'ensuit dès lors 3 relations fondamentales entre la maîtrise et le risque en toute forme d'action engagée, en milieu connu ou identifiable, telle que la pratique routière, les activités sportives, l'investissement boursier, l'entrepreneuriat, etc. :**

Maîtrise forte	→	Occurrence du risque faible
Maîtrise médiane	→	Occurrence du risque médiane
Maîtrise faible	→	Occurrence du risque forte

De la même manière, la corrélation entre maîtrise appliquée et risque réalisé relève d'une relation inversement proportionnelle dans le cadre d'une situation connue ou identifiable. A l'inverse, il est évident qu'en situation inconnue ou inhabituelle le rapport bascule toujours en faveur du risque réalisé selon le principe de dominance du facteur-clé le plus faible ou déficient. Aussi en toute logique, plus la maîtrise appliquée est extrême (100%), plus la réalisation du risque devient inversement nulle (0%), hors cas particuliers. Il est dès lors possible de dire que la réalisation du risque reste symétriquement sous contrôle, tant que les conditions de la situation sont connues ou aisément identifiables dans le cadre d'exercice d'une maîtrise globale suffisante. Dans ce contexte, la dominance de fait exercée par la maîtrise prive totalement ou partiellement l'expression réelle et/ou matérielle du risque.

**Il en résulte le principe d'une relation de proportionnalité entre maîtrise appliquée et risque réalisé dans une situation connue ou identifiable :**

Maîtrise 100%	→	Risque 0%
Maîtrise 80%	→	Risque 20%
Maîtrise 50%	→	Risque 50%
Maîtrise 0%	→	Risque 100%

Il est clair qu'en matière de lutte anti-risque dans une situation connue ou identifiable, la maîtrise reste toujours dominante sur l'occurrence du risque et le risque réalisé. Alors que c'est l'inverse, en situation inconnue ou non habituelle. Toute l'intelligence routière consiste donc à réduire constamment le nombre de situations routières de pure inconnue, dangerosité et/ou imprévisibilité, afin de faire tendre le risque vers 0, tout en favorisant parallèlement leur identification et information mais aussi et surtout en développant de vraies techniques de pilotage et de conduite associées à des technologies permettant de les dominer en temps réel, grâce à une maîtrise tendant vers 100.

## LA DOMINANCE DU 1<sup>er</sup> ROLE

**L**a traduction concrète et opérationnelle de la maîtrise sur le risque et sur son occurrence se manifeste par une dominance de fait ayant un caractère décisif sur le traitement en temps réel de la situation.

L'aspect radical de la dominance de la maîtrise sur le risque suppose obligatoirement en face, une position dominée et/ou en retrait d'influence, sachant qu'il ne peut y avoir coexistence simultanée de 2 expressions dominantes et/ou majoritaires au même moment. La notion de dominance appliquée à une situation donnée à un moment  $t$  suppose par conséquent un premier rôle et un second rôle, sachant que ce dernier met à la fois en valeur le premier rôle et reste dépendant de celui-ci.

Dominance	→	1 <sup>er</sup> rôle
Dominé	→	2 <sup>nd</sup> rôle

Par convention, le 1<sup>er</sup> rôle dominant s'exerce au minimum dans un rapport dit de 2/1, sachant que le rapport 1/1 ne traduit ni la dominance ni le fait d'être dominé et qu'en toute logique entre les 2 états, la dominance correspond forcément à un état unique et sans partage. En fait, 1 représente l'état minimum de présence dans le rapport maîtrise/risque, qu'il soit en défaveur du risque ou de la maîtrise. Ainsi lorsque le niveau de maîtrise globale atteint les 80% dans une situation connue ou identifiable de pratique routière à une vitesse donnée, la possibilité de réalisation du risque tend théoriquement vers

20%, faisant que la maîtrise occupe ici 4 fois plus le terrain mental, décisionnel et comportemental de l'utilisateur en temps réel, que l'occurrence du risque (80/20).

Dans la réalité d'une telle situation de roulage pondérée par la vitesse pratiquée, le coefficient de maîtrise s'exprime dans un rapport 4 pour 1, permettant ainsi d'imposer une dominance déterminante sur le contrôle de l'émergence du risque. A l'inverse, une maîtrise de 25% suppose une occurrence du risque de 75%, faisant que cette dernière dominance occupe 3 fois plus le terrain mental du sujet (75/25) en le fragilisant à la source comme en l'exposant directement au risque.

### Exemples de rapports de dominance entre maîtrise appliquée et risque réalisé :

Maîtrise 100%	→	Top rapport (100/1)	→	Risque zéro
Maîtrise 80%	→	Rapport 4/1	→	Risque fortement dominé
Maîtrise 50%	→	Rapport 2/1	→	Risque partiellement dominé
Maîtrise 25%	→	Rapport 1/3	→	Risque largement dominant
Maîtrise 0%	→	Zéro rapport (1/100)	→	Risque inévitable

## LA RÉSONANCE DU DEGRÉ D'INCONNU

**L**e niveau d'exercice de la maîtrise dans une situation connue ou identifiable n'induit pas forcément le même niveau de maîtrise dans une situation non connue ou imprévue.

Le changement impromptu ou inédit de situation induit forcément une variation du rapport maîtrise/risque par l'intégration d'un nouveau paramètre *in situ* appelé résonance du degré d'inconnu ( $I_x$ ), lequel traduit un phénomène d'amplification de l'occurrence du risque latente en la multipliant immédiatement par  $x$ . Le transfert de maîtrise en résultant à ce moment  $t$  dans un espace  $e$  suppose dans un premier temps, un abaissement du niveau de maîtrise initiale (ex. :  $M_i = 80\%$ ) pour atteindre un niveau intermédiaire de maîtrise (ex. :  $M_x = 60\%$ ) en fonction du degré d'inconnu de la situation (ex. :  $I_x = 20\%$ ), ainsi que parallèlement une augmentation proportionnelle de l'occurrence initiale du risque (ex. :  $O_{ci} = 20\%$ ) à laquelle s'ajoute évidemment le degré d'inconnu ( $I_x = 20\%$ ) donnant ainsi une occurrence globale de 40%. Ainsi dans une situation imprévue, le nouveau niveau de maîtrise en temps réel est équivalent à ( $M_i - I_x = M_x$ ), alors que le nouveau taux global d'occurrence du risque est lui-même équivalent à ( $O_{ci} + I_x = O_{cx}$ ) ou ( $M_x - 100$ ).

Dans le cadre d'une analyse mathématique plus fine, l'équation se révèle largement plus complexe car devant tenir compte de la dominance des états d'être du sujet au moment  $t$  (présence ou non de couples à risque, démaîtrise ou non, acte réussi...), du rapport étroit entre tous les facteurs-clés mobilisés, ainsi que des conditions environnementales interférant ou favorisant la pratique *in situ* en temps réel. Dans l'absolu, il est donc possible de considérer que toute situation inconnue amplifie systématiquement la résonance d' $(I_x)$  sur l'occurrence du risque en déstabilisant de manière entropique l'équilibre d'ensemble de la maîtrise globale disponible. Il est également possible d'envisager un effet minoré, voire nul, sur le niveau de maîtrise globale disponible, considérant qu'une partie ou la totalité d'inconnu peut être correctement traitée et/ou compensée en temps réel par la mobilisation d'un facteur-clé en contre-mesure, réduisant d'autant la résonance d' $(I_x)$ .

Néanmoins, le principe d'entropie naturelle oblige à considérer que si le degré d'inconnu est de 10% ( $I_x$ ), le niveau initial de maîtrise globale ( $M_i$ ) baisse proportionnellement de 10% ( $M_x$ ), alors que l'occurrence du risque ( $O_{ci}$ ) augmente proportionnellement de 10% ( $O_{cx}$ ).

$$\begin{aligned}
 \text{Ex. : } & M_i (80\%) - I_x (10\%) = M_x (70\%) \\
 \rightarrow & O_{ci} (20\%) + I_x (10\%) = O_{cx} (30\%) \\
 \rightarrow & \text{soit } O_{cx} = (M_i - I_x) - 100
 \end{aligned}$$

## DÉFINITION DU COUPLE À RISQUE

**L**a dangerosité de la pratique routière (et non de la vitesse lambda) prend rarement et uniquement racine dans la volonté d'échec, l'incompétence totale, la tentative de suicide ou dans le besoin de nuisance à autrui.

Elle prend d'abord sa source dans un concours de circonstances, de micro décisions et/ou de micro comportements formalisés durant les minutes ou les secondes précédents le contexte accidentogène, eux-mêmes directement influencés par la présence latente d'influences et/ou d'interférences sensibles et/ou rédhibitoires (formant obstacle de manière radicale). Plus précisément pour l'usager, il s'agit d'interactions entre une ligne de conduite ponctuelle prédéfinie, fiable ou on fiable, et la présence parasite de sollicitations, d'attentes, de pulsions, d'insuffisances, de perte de contrôle, de dérèglements, etc., découlant le plus souvent d'une origine psychologique, pathologique, physiologique, physique et/ou comportementale à la racine même de l'individu et/ou d'autrui.

En matière de pratique routière, l'origine de ces présences parasites est identifiable parmi les 17 couples à risque. Aussi, prises isolément, hors action dans un lieu public, ces présences parasites ne créent pas spontanément l'accidentalité pour autrui. De la même manière, la vitesse prise isolément ne constitue nullement un facteur de risque, surtout dans le prolongement d'une technologie parfaitement aboutie. C'est la conjugaison humaine et technique entre le facteur physique du mouvement/déplacement découlant de la vitesse pratiquée avec l'engin considéré et l'activation simultanée de ces présences parasites au sein même de l'usager qui créent l'occurrence du risque pour lui-même comme pour autrui. En d'autres termes, c'est la combinaison humaine hyperciblée à l'unité de chaque usager entre la vitesse pratiquée et sa personnalité, son niveau de maîtrise globale, la qualité ou non de ses décisions, l'existence ou non de discernement en temps réel et surtout via les interférences émanant de son esprit et/ou de son corps, qui créent l'occurrence du risque, voire l'accidentalité.

C'est la raison pour laquelle en matière de pratique routière, l'occurrence du risque d'origine humaine résulte dans 99,99% des cas du couple dysharmonieux formé par la vitesse lambda et les interférences parasites. Plus les interférences d'origine humaine sont importantes, plus elles interagissent sur la maîtrise de la vitesse. De la même manière, la réduction drastique de la vitesse tendant vers l'épsilon interagit sur le degré de manifestation parasite des interférences en situation de pratique routière. Autrement dit, toute option de vitesse intermédiaire, y compris légale, ne constitue aucun frein décisif à la manifestation parasite des interférences. Sachant que le risque zéro n'existe nulle part et encore moins dans l'action engagée, aucun usager n'est donc définitivement protégé par sa seule volonté, la technologie de son engin et/ou la garantie de qualité des infrastructures routières.

Il est d'autant moins protégé que préexiste à l'insu de son conscient toute une activation psychique, mentale et physiologique continue, influençant la source même de ses comportements et de ses décisions. Il existe ainsi un certain nombre de facteurs à risque mentalement ou techniquement latents, plus ou moins volatiles, propices à l'augmentation de l'occurrence du risque, de la démaîtrise et/ou de l'accidentalité directe sur route ouverte, à partir d'une vitesse lambda sur n'importe quel engin.

Ces facteurs parasites sont tous adjacents et/ou transverses à la vitesse pratiquée en alimentant et en créant la source même des conditions accidentogènes, bien avant la vitesse pure qui n'est qu'un amplificateur dans la gravité du risque et des dommages. S'il est évident que la présence d'un seul couple à risque rédhibitoire peut augmenter fortement l'occurrence du risque dans la pratique routière, l'augmentation du niveau d'entropie en terme d'interférences parasites se concrétise à partir de 3 couples à risque de faible dose. Ce type d'association dysharmonique contribue à favoriser la démaîtrise via la non optimalité du (*rme*).

## LA NON OPTIMALITÉ DU (RME)

**E**n matière d'accidentalité appliquée à la pratique routière, c'est majoritairement l'intervention de facteurs parasites identifiables (couples à risque) qui fait directement baisser le (*rme*) nécessaire, malgré la présence éventuelle d'une maîtrise globale suffisante (*Mg*) et de vecteurs d'influence corrects (*ECT*).

En cela, la non optimalité du (*rme*) résulte directement de la présence de couples à risque rédhibitoires et/ou associés. Autrement dit, plus un couple à risque et/ou un groupe de couples à risque devient dominant, moins le (*rme*) peut rester optimal et plus se développe l'occurrence du risque. Dans l'hyperprésent de la pratique routière, c'est donc soit le niveau d'implication suffisant du (*rme*) qui interagit de manière décisive sur la qualité du comportement de l'usager, son discernement, sa lucidité et l'efficacité de ses micro décisions, soit les interférences produites par la présence d'un ou de plusieurs couples à risque formant ensemble un mix déviant de nature à produire de la non qualité opérationnelle.

De ce fait, soit le (*rme*) favorise des conditions physiques, physiologiques, psychologiques et mentales considérées comme favorables et propices à une bonne pratique routière sécuritaire, soit au contraire, le défaut d'optimalité du (*rme*) induit des conditions sous-jacentes d'insécurité jugées défavorables et porteuses d'entropie (risque, danger, menace...) pour soi comme pour autrui. De l'évidence de ce constat, il est possible de dire que de la présence ou non de couples à risque découle directement l'efficacité du (*rme*) par conséquent la sécurité, ou la non efficacité du (*rme*) par conséquent l'insécurité routière.

**non présence de couples à risque**  
→ efficacité du (*rme*) → sécurité

**présence de couples à risque**  
→ non efficacité du (*rme*) → insécurité

Sachant ainsi que l'aspect positif du (*rme*) peut être constamment contrebalancé par le négatif du ou des couples à risque, personne ne peut être garant dans la vie comme sur la route, aujourd'hui et demain, d'une immuabilité de comportement avisé, prudent, sécuritaire et exempt d'erreur(s).

## LES 17 COUPLES À RISQUE

**L**es couples à risque sont d'autant plus pernicious qu'ils sont 17 et qu'ils peuvent s'accompagner d'un défaut de compétence, d'expérience, de maturité et/ou d'éducation favorisant toute sorte de blocage, d'insatisfaction chronique, de dévouement intempestif et/ou de compensation psychologique.

Si chaque couple à risque repose sur de multiples points faibles, il n'y a toutefois aucun rapport dans l'incidence constatée durant la pratique routière entre celui qui maîtrise pleinement et celui qui ne maîtrise pas du tout. En d'autres termes, la nature comme le degré d'interférence du couple à risque doit toujours s'apprécier de manière différenciée par rapport à la personnalité de l'individu, à son niveau de compétence et/ou à son expérience, sauf lorsque ce couple à risque apparaît rédhibitoire en franchissant un cap objectivement inacceptable.

En général, la présence de couples à risque est plurielle. Il existe le plus souvent un couple dominant, ou majeur, et la présence arriérée d'un cortège de couples secondaires. Il peut ainsi exister, en temps réel, le cumul de dizaines de points faibles à tout moment *t* de la pratique routière. Ce sont toutefois les aspects rédhibitoires (impropres, déstabilisants, porteurs de risque objectif) qui sont uniquement à prendre en considération au sein de chaque couple à risque. Ces aspects rédhibitoires, lorsqu'ils proviennent directement de l'usager, font qu'il est alors possible de parler de chauffard ou de délinquant de la route. La nature profonde des couples à risque recouvre en réalité tout le spectre de la misère humaine. Aussi l'évocation des 17 couples à risque s'effectue principalement sous forme de fiches synthèse, afin de borner le terrain de l'accidentalité responsable et non responsable, de la chauffardise et de la délinquance.

1. **Acte manqué**
2. **Maîtrise insuffisante**
3. **Frustration**
4. **Inhibition**
5. **Conditions météo**

6. Infrastructures inadaptées
7. Mauvais état de l'engin
8. Alcool
9. Médicament
10. Drogue
11. Intensité émotionnelle
12. Déconcentration momentanée
13. Problèmes psychologiques
14. Perturbations ponctuelles
15. Equipements sécuritaires inadaptés
16. Incivilités
17. Basse vitesse volontaire

### 1. Vitesse lambda + acte manqué

Influence endopsychique involontaire conduisant vers l'incident, l'accident, la perte de contrôle ou de moyens et/ou l'attirance à faire tel geste ou à prendre telle décision, sous l'influence de forces psychologiques sous-jacentes et difficilement contrôlables. Les origines de la fragilisation mentale et/ou psychologique du sujet sont multiples et contribuent à devenir la source primaire d'une majorité d'accidents, d'incidents, d'erreurs de jugement, d'inadéquations dans le comportement et/ou la prise de décision. En accidentologie, cette influence source est le plus souvent masquée par la réalité des faits apparents : vitesse, défaut de concentration, mauvais réflexe...

### 2. Vitesse lambda + maîtrise insuffisante

C'est certainement la source la plus déterminante en matière d'accidentalité. Le pilotage ou la conduite sans qualification suffisante, défaut de compétence ou de connaissances, manque de discernement, erreur de synchronisme, inadéquation ou retard de la décision, comportement erratique, dépassement volontaire de ses possibilités, non conscience du danger par sous-estimation de la réalité, non respect basique des règles/signalisations/distances de sécurité, etc., induit directement l'occurrence du risque et/ou la réalisation d'une chaîne causale entropique.

### 3. Vitesse lambda + frustration

La frustration est également une source d'accidentalité permanente se caractérisant par une insatisfaction chronique à ne pas pouvoir pleinement réaliser et de manière suffisante ses besoins dominants en fonction de sa volonté, d'un désir initial ou d'une motivation. Elle se caractérise le plus souvent par des pulsions d'agressivité mais aussi par une baisse du (*rme*), un laisser-aller, une inconstance dans le pilotage/conduite et des phases de défoulement, de défi, de prise de risque inadaptée...

### 4. Vitesse lambda + inhibition

En attitude dominante de soumission et/ou de passivité, le sujet reste très sensible et réactif à la normalisation, à la règle collective en évitant constamment de mal faire ou d'être critiqué. L'inhibition dans l'action est une source permanente et dominante d'accidentalité. Elle se caractérise notamment par la peur exacerbée du gendarme, le défaut de confiance en soi, la crispation devant l'imprévu, des attitudes phobiques, la crainte du jugement et du regard d'autrui, une tension nerveuse en situation, un mal être constant dans la pratique routière générant des réactions non fluides...

### 5. Vitesse lambda + conditions météo

La perturbation de l'environnement routier par de mauvaises conditions météo interagit directement sur les perceptions et la chaîne sensori-motrice du pilote et du conducteur. En matière de pratique routière, les conditions météo sont une source environnementale favorisant aussi bien le bien-être que l'inconfort sur route, en créant des états d'humeur, des variations de concentration et du (*rme*) que des interactions de nature technique propres à l'engin (adhérence, stabilité, fiabilité...). L'interaction de la météorologie se manifeste dans un large spectre de conditions de roulage : pluie, brouillard, neige, verglas, vent, contraste de lumière, nuit, ensoleillement de face, chaleur, humidité, froid, faible visibilité...

### 6. Vitesse lambda + infrastructures inadaptées

L'inadéquation des infrastructures est une source environnementale majeure en terme d'occurrence du risque, ainsi qu'une cause omniprésente et/ou directe en matière d'accidentalité. L'inadaptation se caractérise de multiples manières :

. Dégradation des routes : manque de grip, raccords de goudron glissants, présence d'huile, gazole,

- déchets pneumatiques, feuilles, animaux morts, marquages au sol glissants, plaques d'égouts dans les virages, présence de bosses, nids de poule, gravillons, flaques d'eau stagnantes, inondations...
- . Présence dangereuse de mobilier urbain, poteaux, piquets, bornes en bordure de route, glissières guillotines, obstacles latéraux dangereux en cas de chute...
- . Configurations routières dangereuses : intersections mal protégées, routes étroites, portions routières mal balisées, virages dangereux, obstacles à la vue (arbres, panneaux...), carrefours giratoires glissants, mal conçus, inadaptés...
- . Inadéquation ou absence de signaux permettant une compréhension claire et rapide des changements de configurations routières ou environnementales : défaut d'éclairage, ralentisseurs ou dos d'âne trop prononcés, passages piétons ou pistes cyclables mal protégés ou gênants...

### **7. Vitesse lambda + mauvais état de l'engin**

Le défaut de fiabilité mécanique, technique et/ou technologique est une cause récurrente du risque dès lors qu'existe une conjonction de circonstances au mauvais moment et au mauvais endroit. L'absence de protection active et/ou de sécurité passive propre à l'engin, l'usure, l'inadaptation et/ou la défaillance de pièces mécaniques et pneumatiques, l'absence de qualité technique ou de système technologique performant (freinage, adhérence, suspension, direction, transfert des masses...) contribue à rompre le contrat de contrôle et d'asservissement de l'engin au doigt, à l'œil et à la volonté du pilote.

### **8. Vitesse lambda + alcool**

Les effets euphorisants et «désinhibants» liés au taux d'alcoolémie mais aussi de perte relative du discernement, de baisse de vigilance et de déconcentration entraînent des réactions anatomiques, physiologiques et psychiques favorisant la désynchronisation des gestes, le décalage des décisions et l'allongement des temps de réponse. La plupart des effets se caractérisent par une baisse significative du (*rme*) et une tendance générale à se relâcher au niveau des valeurs comportementales de base, ainsi que par un moindre respect des règles et des usages courants, etc.

### **9. Vitesse lambda + médicament**

La prise de médicaments destinée à lutter contre l'anxiété, la nervosité, la fatigue, l'insomnie et la plupart des affections, pathologies, maladies et/ou problèmes de santé agit directement sur l'état de conscience, la vigilance et la réactivité de l'utilisateur. Si la plupart des effets sont moins apparents et moins facilement identifiables que ceux liés à la prise d'alcool, ils peuvent néanmoins être autant voire davantage significatifs selon les individus et le contexte de roulage. Les effets agressifs ou euphoriques liés à l'absorption de benzodiazépines (anxiolytiques), ainsi que ceux liés aux traitements favorisant la baisse de vigilance, la somnolence ou les états vertigineux sont parmi les plus risqués dans le pilotage et la conduite.

### **10. Vitesse lambda + drogue**

Selon la nature de la drogue et de son dosage, les effets s'avèrent identiques à ceux de la prise de médicaments et/ou à l'absorption d'alcool, jusqu'à pouvoir éteindre toute forme de lucidité dans l'appréciation de la réalité des situations routières.

### **11. Vitesse lambda + intensité émotionnelle**

Une autre cause apparente en matière de risque et d'accidentalité concerne l'apparition ponctuelle d'états émotionnels, dont l'effet immédiat est de perturber momentanément le discernement, l'attention, la concentration, le niveau de (*rme*) et/ou d'entraîner des perturbations d'ordre psychique et psychologique telles que l'agressivité, la nervosité, la colère, l'anxiété, la peur, le stress, les pleurs, le rire, la joie ou encore la pulsion de suicide. La course contre le temps, le stress du retard, la contrainte de rouler plus vite que d'habitude participent également de l'intensité émotionnelle.

### **12. Vitesse lambda + déconcentration momentanée**

En dehors et/ou en marge de l'émotion, la déconcentration momentanée est une autre cause de dissonance cognitive, dont l'origine est souvent considérée comme anodine et vite oubliée. Il s'agit pourtant là d'une caractéristique normale et naturelle de l'activité psychique de l'utilisateur, dès lors que celui-ci se replie dans son train-train routier, fonctionne en pilotage ou en conduite automatique. La déconcentration résulte le plus souvent du couplage simultané entre deux ou trois activités différentes : téléphoner, fumer, discuter vivement, boire, manger, utiliser et régler les équipements audio et vidéo, manipuler les fonctions technologiques de son véhicule, inattention momentanée en regardant ailleurs, rêvasser, réfléchir, parler tout seul...



### **13. Vitesse lambda + problème(s) psychologique(s)**

Ce type de couple à risque relève de la présence de problèmes psychologiques de type névrose, psychopathie, phobie, trouble compulsif obsessionnel, dépression, crise de nerfs et/ou autres pathologies relevant directement de la neurologie ou de la psychiatrie (neurasthénie, paranoïa, schizophrénie, épilepsie...). L'irruption et/ou l'interférence soudaine de ces pathologies et affections mentales contribuent à abaisser *de facto* les facultés de discernement, de sang-froid et de contrôle de soi de l'usager. Il est même possible que l'intensité de la crise puisse entraîner, dans l'instant, une perte de contrôle de l'engin et/ou un trou noir dans l'appréhension de la réalité. Dans ce type de couple à risque, il peut également s'agir du retour de certains traits ou troubles chroniques de la personnalité comme l'insouciance, l'infantilisation, la double personnalité, l'irritabilité, la bêtise, etc.

### **14. Vitesse lambda + perturbation(s) ponctuelles**

Un élément imprévu ou douloureux (piqûre de guêpe, brûlure de cigarettes, poussière dans l'œil, cri brutal d'un passager, choc d'un objet contre le pare-brise...) peut induire une réaction réflexe de nature à modifier la trajectoire initiale de l'engin et/ou entraîner un freinage d'urgence non contrôlé. L'origine de la perturbation peut également provenir d'une sensation soudaine ou désagréable de froid, de chaleur, d'un besoin d'assoupissement, d'une fatigue passagère, d'un malaise, d'un problème de santé (céphalée, fièvre, constipation, colique, envie d'uriner...) générant alors une baisse rapide de vigilance, un ralentissement des réflexes, une perte d'énergie, une vulnérabilité physique, une envie incontrôlable, etc.

### **15. Vitesse lambda + équipement(s) sécuritaires inadapté(s)**

C'est un facteur principal d'amplification et d'aggravation du risque notamment dans les conséquences (impact et gravité du choc, douleur, médicalisation, traumatisme, décès) et dans les effets collatéraux (coûts économiques et sociaux). Il s'agit le plus souvent d'un non usage d'équipements nécessaires de protection : casque, protections vestimentaires, ceinture de sécurité, airbag....

### **16. Vitesse lambda + incivilités**

Le manque de savoir-vivre routier est à la fois une source accidentogène, une cause omniprésente et apparente de risque, ainsi qu'un facteur d'amplification de tension pour soi comme pour autrui. Les incivilités sur route par défaut de comportement citoyen contribuent à entretenir un climat de tension, de ressenti désagréable et/ou d'agressivité latente, peu propice au calme et à la sérénité du pilotage ou de la conduite. Le défaut de savoir-vivre se caractérise par de nombreux micro-comportements négatifs dont l'usager auteur n'est pas toujours lui-même conscient. Un individu habituellement clair dans sa personnalité, propre dans son pilotage ou dans sa conduite et respectant correctement les usages et les enseignements positifs du code de la route, peut devenir en quelques secondes en présence d'une incivilité dirigée vers lui un véritable danger routier (chauffard). Il est clair que l'incivilité routière est souvent perçue comme une forme d'agression, une menace favorisant une montée d'adrénaline, une décharge émotionnelle et/ou un stress, faisant que n'importe quel individu civilisé peut changer radicalement de comportement et «voir rouge». L'incivilité ressort d'une relation interpersonnelle de rapport de force, de dominance et/ou de rejet de l'autre, entraînant l'irrespect, l'interprétation d'un signal de communication hostile ou déplaisant, une atteinte directe à l'intégrité physique et/ou morale.

En présence d'une incivilité grossière ou déstabilisante, c'est toute une normalité de comportement qui peut ainsi basculer en quelques instants. C'est même l'ensemble du bilan qualitatif d'une vie entière qui peut être remis en question, rendant ainsi caduques tous les efforts et les investissements personnels du citoyen usager menés depuis plusieurs années. Dans certains cas, l'incivilité agit comme l'étincelle qui met le feu en déclenchant des poussées émotionnelles de la nature de l'emportement, de la colère froide, de la déstabilisation nerveuse, de l'agressivité physique, de la violence verbale, de l'instinct de meurtre ou du pari de la «poule mouillée» dans lequel le premier qui arrête est considéré comme un lâche ou un looser. L'incivilité peut aussi faire ressortir très rapidement les tendances primaires et sauvages de la nature humaine à partir de n'importe quel prétexte anodin ou objectivement non important. L'origine de l'incivilité et le manque de savoir-vivre routier naissent le plus souvent de la non maîtrise, de l'inconscience, de la bêtise humaine, du manque d'éducation et/ou de l'individualisme égoïste. Multiples et fréquentes sur route, les incivilités traduisent tout le retard comportemental et culturel des usagers qui, au lieu de s'excuser et privilégier des rapports aimables et courtois, lissent les rapports humains vers le bas (mauvaise foi, violence verbale, geste équivoque...). Il peut également s'agir d'un manque patent de savoir-vivre par la négation de l'intérêt porté à autrui (pas de phare, pas de clignotant, klaxon agressif, conduite «seul au monde»...) ou d'une volonté d'emmerdement en

imposant volontairement son style lent de conduite, ses initiatives hasardeuses, ses incertitudes de conduite, ses mauvaises décisions, etc.

### 17. Vitesse volontairement basse

Le dernier couple à risque concerne directement la vitesse, mais la vitesse volontairement basse de nature à gêner et à énerver autrui. Il est clair que le fait de rouler moins vite que la vitesse autorisée est générateur de risque et/ou de tension pour les autres usagers de la route roulant à vitesse légale ou intuitive. Quelles que soient les raisons du conducteur (appréhension, tourisme routier, badaud, recherche de route ou d'adresse, voyeur, shérif de la route...), tout ralentissement anormal, prolongé et/ou non justifié dans le flux circulatoire devient répréhensible en tant que source de rupture de concentration et de déstabilisation du rythme des autres usagers. La basse vitesse oblige les usagers suiveurs à piloter et/ou à conduire autrement en désynchronisation de leurs habitudes comme à créer des conditions de freinage d'urgence, à pratiquer des manœuvres dangereuses et/ou à prendre des décisions contraires aux usages du code de la route. En cela, la basse vitesse volontaire peut être directement ou indirectement une cause responsable d'accidents et/ou de prise de risque de la part des autres usagers. De la sorte, elle est considérée comme bien plus dangereuse et accidentogène que la vitesse rapide maîtrisée.

## LE BINÔME VITESSE/COUPLES À RISQUE

**C**onsidérant qu'à vitesse nulle et/ou relativement statique, la probabilité d'un accident pour l'usager disposant d'une maîtrise suffisante tend vers l'épsilon en matière d'usage d'engin motorisé, c'est la pratique d'une vitesse lambda associée à la présence d'un ou de plusieurs couples à risque qui crée forcément les conditions accidentogènes et/ou d'occurrence du risque.

Sans la présence de couples à risque, la vitesse lambda pratiquée sous contrôle d'une maîtrise globale suffisante n'est aucunement accidentogène ni dangereuse et assure même la continuité d'une sécurité pour l'usager et pour autrui. Avec la présence de couples à risque, la vitesse lambda devient alors dangereuse et induit l'insécurité pour tous. La dangerosité réelle de la vitesse résulte donc de la formation inadéquate du binôme : vitesse lambda + couple(s) à risque. Par principe opérationnel, il n'existe pas de dangerosité de la vitesse sans présence de couple(s) à risque, seulement une occurrence du risque sans maîtrise globale et/ou avec un ( $ECT/rme$ ) insuffisant. La progressivité de la dangerosité de la vitesse découle donc directement et proportionnellement de l'intensité parasite des couples à risque concernés, pondérée par le niveau de suffisance ou d'insuffisance des principaux vecteurs d'influence ( $Mg/ECT/rme$ ).

De la même manière, la gravité résultant de la dangerosité de la vitesse découle directement de la vitesse lambda pratiquée en terme de kilomètre/heure associée à l'intensité des interférences parasites provenant de l'un ou de plusieurs couples à risque, ainsi que de l'insuffisance chronique de certains facteurs-clés liés à la maîtrise globale (équipement de sécurité, non prise en compte des signaux routiers). En fait dans la pratique routière, la gravité en matière de roulage n'est pas indépendante de la dangerosité, de l'occurrence du risque et/ou du niveau de maîtrise globale. Elle n'existe pas *ex nihilo* sans l'existence de conditions entropiques préalables, sauf à tomber tout seul sans raison ou se faire heurter. S'il est évident, toute chose égale par ailleurs, que chuter à 180 km/h peut induire une gravité bien supérieure à celle résultant d'une chute à 50 km/h, la notion de gravité ne doit jamais être isolée de celle de la dangerosité, elle-même consécutive de l'intensité du ou des couples à risques présents.

L'erreur la plus commune en matière d'accidentalité consiste à saucissonner volontairement la relation d'ensemble des facteurs de l'équation accidentogène en ne retenant que le rapport simpliste gravité = vitesse lambda dangereuse. C'est oublier un peu vite qu'avant de matérialiser une situation de gravité avérée, il est forcément question de sourcing causal obligeant à remonter à la source amont de la cause apparente.

**En réalité, la gravité avérée résulte en toute occasion d'une relation complète :**

insuffisance ( $Mg/ECT/rme$ ) ↓  
+ intensité couple(s) à risque ↑

- progressivité dangerosité de la vitesse↑
- + importance vitesse lambda↑
- gravité avérée↑

A la base de la gravité de la vitesse en situation accidentogène, il existe forcément la présence d'un ou de plusieurs couples à risque auxquels tout usager de la route peut être soumis un jour ou l'autre. Aussi combattre la gravité, par conséquent la dangerosité de la vitesse sur route ouverte, c'est avant tout combattre la non présence de couples à risque par la contre-mesure la plus efficace qui soit, laquelle consiste à associer maîtrise globale suffisante et optimalité du (*rme*), avant que la technologie du futur ne se substitue totalement à l'humain. Hors exceptions, l'absence de couples à risque, ou la réalité de leur innocuité, par l'efficacité résultant du niveau de maîtrise globale et de l'optimalité du (*rme*), réduit proportionnellement l'occurrence du risque, la dangerosité et la gravité découlant de la vitesse, quelle que soit la vitesse lambda. CQFD !

- couple à risque dominant↑**
- proportionnalité occurrence du risque↑
- dangerosité↑ → gravité possible

- absence de couple à risque**
- réduction de l'occurrence du risque↓
- dangerosité↓ → baisse de la gravité

Il est clair que la réduction de certains couples à risque «médiatiques» par la sensibilisation, la répression et la peur du gendarme (limitation de la grande vitesse, non alcool au volant, non drogue, port obligatoire de la ceinture de sécurité, interdiction de téléphoner au volant...) ne présume nullement d'une amélioration collective définitive sur le fond de la pratique routière, mais uniquement en surface des choses, tant que subsiste la présence d'autres couples à risque plus subtils et moins faciles à cerner sous forme de statistiques officielles. C'est pourtant de la majorité d'entre eux qu'il faut et faudra rechercher l'origine masquée dans la plupart des accidents mortels et non mortels, sachant qu'un couple à risque dominant et clairement identifié (ex. : alcool) dans la cause directe de tel accident peut en masquer bien d'autres plus pervers et subtils, en terme de source et d'activation du susdit couple à risque.

## LE RISQUE D'UN DÉPLACEMENT PSYCHIQUE

**E**n toute logique, réduire de 50% les couples à risque, c'est forcément mettre en avant les 50% restant. Car en ce domaine, il est clair que la psychologie humaine ne fonctionne pas de manière purement mathématique par simple addition ou soustraction arithmétique.

Ce qui ne se réalise pas là par interdiction ou privation se réalise obligatoirement ailleurs, tant que les attentes, les pulsions et les besoins tendent à s'exprimer. Ainsi plus l'individu est affirmé, sain et épanoui, en souhaitant maintenir intact cet état d'équilibre endogène, plus ses besoins doivent s'exprimer concrètement dans la suffisance. Aussi interdire ou réduire leur expression en tel domaine, c'est forcément la déplacer ailleurs ou autrement. C'est une règle de base dans le fonctionnement psycho-neuro-physiologique des individus à laquelle n'échappe pas l'usager dans sa pratique routière. Oublier ce précepte essentiel du vivant, c'est agir volontairement par inconscience, dogmatisme et/ou manipulation sur le fonctionnement même du vivant et/ou essayer de courber la nature humaine selon un schéma ou un modèle fortement discutable. Il semble bien que la normalisation en provenance du système contribue à agir de la sorte.

De fait, dans la durée la plus longue et compte tenu du rapport complexe à une collégialité d'individus réunis quasi librement dans un même continuum d'espace/temps, il est à craindre un déplacement psychique des sources accidentogènes, qui d'apparentes (limitation de la vitesse, non alcoolisation, respect de certaines consignes sécuritaires...) deviennent plus pernicieuses sous la forme d'acte manqué, de réactions impulsives et factuelles liées à la frustration, à l'inhibition, à la déconcentration, etc. Si la problématique de la dangerosité de la vitesse résulte principalement de la présence de couples à risque, il est clair que même leur résolution massive à la surface des choses (répression, stage de

remise à niveau, contrôle médical ou technique...) ne résout malheureusement rien sur le fond de la nature humaine et de la psychologie propre à chaque usager.

Malgré le constat de gains réels, la qualification des comportements ne se limite pas seulement à une somme d'interdictions et/ou une canalisation des comportements. Elle se façonne surtout et principalement par un travail en amont, à la source de l'usager : meilleure compétence, affirmation de soi, motivation, valorisation, amélioration technologique des engins, de la qualité des protections passives et actives, des systèmes d'information, de la qualité des infrastructures...

## NORMALISATION ROUTIÈRE ET COUPLES A RISQUE

**L**es mesures artificielles de normalisation comme de répression routière ne sont à l'évidence que des Lemplâtres ne fonctionnant que pendant la durée de mise sous pression des usagers.

La croyance en une rédemption (ramener l'individu au bien) et/ou dans une amélioration décisive des comportements par la discipline, la contrainte, l'autorité et/ou la crainte, c'est-à-dire via un traitement des citoyens par le bas du respect de leur condition humaine, relève d'une idéologie indigne d'une civilisation développée. Sous prétexte de limiter quantitativement la mortalité sur route en justifiant de mesures sociétales liberticides et disproportionnées pour un tel épiphénomène de société, il est clair que le principe actif de la normalisation routière est de contraindre, par la force, les pulsions comme de brider momentanément les comportements, sans pouvoir éviter ensuite que l'individu ne se défoule à un moment ou à un autre dans les 24 heures de la journée, dans les 7 jours de la semaine ou dans les 365 jours de l'année.

En cela, la normalisation secrète les défauts de ses qualités, c'est-à-dire la saturation à un moment donné, l'envie de franchir l'interdit à la moindre occasion, la perte de motivation à progresser face au mur imposé et pire encore, une tendance à la «docilisation» des comportements et à la passivité, en favorisant l'extension d'une métastase sociétale de non culture de prise de risque et de non passage à l'acte audacieux dans la vie de tous les jours. C'est la raison pour laquelle le rapport entre normalisation et couples à risque est conflictuel par essence en favorisant un jeu permanent du chat et de la souris avec un déplacement continu des pulsions, des besoins, des envies à la moindre occasion. Pour l'usager, il y a toujours derrière le mur de la contrainte un espace de liberté à prendre ou à reconquérir au moindre moment opportun.

En matière de couples à risque, l'une des principales questions de la problématique routière actuelle est de savoir s'il faut continuer à cibler l'action de prévention et surtout de répression sur certains couples à risque jugés prioritaires et/ou dominants dans l'insécurité routière, tout en continuant à limiter de manière indifférenciée la pratique de la vitesse, sans considérer l'omniprésence déterminante d'autres sources amont du risque routier ? En d'autres termes, agir concrètement sur seulement 50% des couples à risque est-il suffisant pour courber réellement l'efficacité du comportement des usagers ?

De manière évoluée et non répressive, l'assèchement ou la réduction de la présence de l'ensemble des couples à risque n'oblige-t-il pas à œuvrer fondamentalement en amont de la pratique routière, à la source même de la personnalité des usagers en misant principalement sur le développement d'une maîtrise globale suffisante, d'un (*rme*) et d'un (*ECT*) suffisants, bien mieux que sur une normalisation liberticide et indifférenciée ?

## VITESSE LAMBDA ET CROYANCE SÉCURITAIRE

**Q**uelle que soit la vitesse lambda retenue, celle-ci ne génère pas de taux élevé d'occurrence du risque tant qu'elle reste assujettie à un niveau adapté de maîtrise globale sans présence de couples à risque.

En toute logique, il est même possible d'affirmer que sans présence de couples à risque, la vitesse n'induit pas automatiquement de dangerosité dans la pratique routière. Il est également possible d'affirmer, en toute logique, que c'est la présence de couple(s) à risque affectant directement l'équation

motologique ( $Mg/ECT/rme$ ) qui doit normalement paramétrer le niveau de vitesse possible ( $VP$ ) et non la limitation imposée et indifférenciée de la vitesse ( $Vn$ ) qui doit se substituer à l'incurie du pilote ou du conducteur en présence visible ou masquée de couple(s) à risque. Dans ce dernier cas, la limitation de vitesse autorisée ne peut agir que sur le degré d'entropie du risque (conséquence, effet collatéraux) et/ou sur son déplacement ailleurs ou autrement, et non sur la source ou la cause cachée, omniprésente ou apparente du risque.

De ce fait, toute véritable politique sécuritaire se doit d'agir sur l'absence de couples à risque à l'étape 1 de la source et à l'étape 2 de la cause du sourcing causal et non principalement et/ou de manière étroite par le jeu d'une normalisation collective indifférenciée acceptant la présence de couples à risque noyée, ici et là, dans la masse des comportements d'usagers. Tant que ce type de pente normative ne travaille qu'à la surface de certains couples à risque, il est à craindre que le facteur vitesse ne demeure le principal bouc émissaire responsable, facile et apparent, de la majorité des causes dans l'accidentologie routière. *A contrario*, l'absence de couple(s) à risque associé à un niveau adapté de maîtrise globale fait que le vecteur vitesse devient précisément corrélatif d'une garantie sécuritaire pour soi comme pour autrui. Contrairement aux croyances sécuritaires, la vitesse même élevée associée à une maîtrise suffisante et exempte de couples à risque réhivitoires produit plus de sécurité que d'insécurité par la simple mobilisation qualitative du principal des ressources actives de l'usager.

En un mot, l'homme sain, compétent et lucide produit forcément de la sécurité, quelle que soit la vitesse utilisée. L'usager inabouti, non compétent et/ou non lucide, quelle que soit la vitesse utilisée, produit forcément de l'insécurité. Dès lors, l'usage abusif de la répression systématique à partir du seul facteur vitesse non autorisée est une mystification indigne d'une société éduquée se disant respectueuse des droits du citoyen. Considérer isolément la vitesse non autorisée comme étant la principale cause responsable de l'insécurité routière ressort d'une appréciation intellectuelle spéieuse, d'un aveuglement dogmatique de l'esprit comme d'une malhonnêteté politique et médiatique. En toute hypothèse, si l'interférence des couples à risques n'existaient pas, la vitesse resterait presque indolore comme dans plus de 97% des cas de roulage au quotidien qui exprimés en millions de temps/km ne créent fort heureusement aucun accident.

Il est néanmoins vrai que tout usager qu'il soit expérimenté, consciencieux et/ou strict partisan de la sécurité routière, a développé ou développera à un moment ou à un autre, un ou plusieurs couples à risque, sachant que plus le trajet routier est long, fatiguant, difficile et/ou inhabituel, plus l'évidence de cette probabilité devient grande. Au-delà d'un certain niveau de maîtrise globale, c'est donc pour chaque usager de la route une question permanente de volonté, de discernement, de self-control mais aussi de chance ou de malchance que d'éviter ou de contribuer à participer à une situation accidentogène, même sans présence de couple(s) à risque. Personne ne peut donc véritablement donner de leçon à personne (hormis vis-à-vis des véritables chauffards et délinquants patentés), car personne n'est au-dessus de sa propre défaillance humaine, même momentanée, de quelques secondes à quelques minutes, juste le temps de favoriser des conditions accidentogènes indépendantes de sa volonté.

# L'INTELLIGENCE ROUTIÈRE

Il ne faut pas confondre «route intelligente» et sa panoplie de supports technologiques et «intelligence routière» impliquant directement le discernement et le comportement source des usagers. Si l'intelligence routière est directement reliée aux principes du Codex de la maîtrise routière, elle s'applique surtout aux fondamentaux permettant l'accès à un changement de méthode «évolutionnaire» dans la pratique routière. En ce domaine l'évolution n'est pas la révolution, ce qui suppose de conserver intacts, et/ou par défaut, les acquis jugés utiles en intégrant parallèlement le meilleur de l'existant et du possible. Ainsi dans le cadre sécuritaire, il ne s'agit pas de changer un modèle A pour un modèle B, mais de favoriser un modèle AB plus ouvert et plus respectueux de la diversité des usagers de la route. C'est d'ailleurs tout le principe de l'intelligence routière que de veiller à éviter le retour à un quelconque modèle sécuritaire fermé ou unique dans la pratique routière. Il n'est de véritable sécurité sur route sans une bonne société d'usagers qui ne se respectent vraiment dans la qualité des comportements, l'usage de la courtoisie et la tolérance réciproque.

De la même manière, les comportements à risque doivent être qualifiés par la réduction à la source de l'occurrence du risque. Pour cela il est nécessaire d'insuffler, en priorité, une pensée «évolutionnaire» dans l'actuel code de la route. L'objectif est de le transformer positivement de l'intérieur en intégrant de nouvelles règles plus positives de droit, de maîtrise et de motivation. Enfin, pour faire évoluer les mentalités en matière d'accidentalité et son corollaire d'analyses et de statistiques, il convient d'éviter de s'intéresser uniquement à la partie émergée de l'iceberg (relation causale) mais également et surtout à sa partie immergée (sourcing causal), laquelle offre une vision bien plus globale, plus équitable et plus pertinente dans le traitement de la complexité des faits.

Cliquer sur les liens pour accéder directement aux textes.

## TENDRE VERS L'INTELLIGENCE ROUTIÈRE

[Rompre avec la mésintelligence routière](#)  
[Privilégier l'intelligence routière dans 5 vecteurs d'influence](#)  
[Le hors champ de l'intelligence routière](#)  
[Adhérer à l'intelligence routière](#)  
[Les bienfaits pour l'usager](#)  
[Modifier le paysage psychoculturel routier](#)  
[Commencer par s'interdire soi-même 3 types de comportement](#)  
[Accepter un nouveau schéma sécuritaire](#)  
[Se plier loyalement à l'exigence de contreparties](#)

## COMPORTEMENT & SAVOIR-VIVRE ROUTIER

[La nécessité d'un savoir-vivre sur route](#)  
[Quel bon comportement routier ?](#)  
[Les 16 principes actifs du savoir-vivre routier](#)

## C'EST QUOI L'OPTIMALITÉ DU (RME) ?

[Pas de maîtrise sans rme](#)  
[Optimalité du r, du m et du e](#)  
[Un axiome universel de pratique routière](#)  
[Exemple de calcul d'axiome universel](#)

## POUR UN NOUVEAU CODE DE LA ROUTE

[Un référentiel culturel](#)  
[Plus la lettre que l'esprit](#)  
[Un détournement de sens](#)  
[Pour un néocode de la route](#)

## LE SOURCING CAUSAL

[Retour vers l'amont de la cause](#)  
[Définition du sourcing causal](#)  
[Les 5 étapes du sourcing causal](#)  
[Une démarche essentielle](#)  
[7 niveaux à considérer dans l'accidentalité](#)

## ROMPRE AVEC LA MÉSINTELLIGENCE ROUTIÈRE

**L**a tendance occidentale à préconiser une pratique routière «docilisée» s'apparente à prôner sur le papier, une sécurité routière de vieux et de timorés axée sur la prudence, le faible engagement, le respect de la consigne, l'image de la fausse sérénité ou encore celle de bon élève faux-cul.

Sous prétexte de morale, de respect de la règle, de santé publique, de mise en danger de la vie d'autrui et autres recours plus ou moins spécieux aux valeurs d'égalité, de devoir, de responsabilité, etc., le modèle traditionnel sécuritaire est fondamentalement obsolète en regard des potentiels du plus grand nombre et des capacités développées par les meilleurs. Il est clair qu'on ne peut contraindre longtemps les individus, notamment les plus actifs, par la coercition, la menace et la sanction, sans que cette attitude et cette politique ne se retourne un jour contre leurs auteurs et leurs propagandistes. Le sens de l'évolution naturelle dans l'espèce humaine incite à privilégier non pas la coercition mais la réalisation de soi, non pas le rythme collectif imposé et intolérant mais le rythme individuel intuitif et tolérant, sous condition de maîtrise globale suffisante.

Que cela plaise ou non, c'est le sens même de la vie en société dans les démocraties citoyennes que d'évoluer vers cette évidence. Aussi que de temps perdu à freiner, ralentir, contenir cette évolution sous prétexte d'ordre moral, de sécurité collective, d'égalité dogmatique et autres balivernes des temps modernes. Pour le citoyen-usager, participer à cette démarche est le signe d'une faiblesse de caractère et/ou de manque de compétence associé à une attitude non adulte reposant sur le manque de discernement et de maturité. Un paradoxe collectif, lorsque l'individu n'a jamais été aussi éduqué, formé et informé, tout en étant pris dans un maillage législatif et normatif de plus en plus étroit.

**C'est la raison pour laquelle, il est devenu urgent de lutter contre la non intelligence routière dans ses 2 principales expressions au quotidien :**

- . Le défaut patent de compétence et de qualité de comportement d'un certain nombre d'usagers de la route ;
- . L'inadéquation de mesures normatives et coercitives en provenance du système.

À l'entrée d'un nouveau millénaire qui se veut éclairé par les lumières de l'information, de la technologie, de la science et du libre-échange, il est parfaitement anachronique de subir l'obscurantisme de la morale, le diktat de l'ordre sécuritaire, la contrainte liberticide et la propagande médiatique en toute forme de techniques de communication politique. Le temps est venu de trancher sans défaillance en faveur d'un nouveau modèle de pratique routière à la fois ouvert et de maturité citoyenne, tel que celui animant le Codex de la maîtrise routière. Chaque jour, tout retard en ce domaine n'apporte rien à l'évolution du cadre sociétal et punit inutilement les contemporains, voire handicape les générations à venir. De ce constat, il est possible de dire, sans trop se tromper, que du rapport pratique routière/sécurité routière se définit assez précisément l'état actuel de la condition humaine, citoyenne et sociétale.

**C'est donc le rôle de chaque citoyen-usager que d'essayer d'inverser, à son niveau, l'actuelle inculture routière au profit d'une véritable culture routière de masse respirant la maîtrise et la qualité, en vue de stopper :**

- . La progression des mesures liberticides et la normalisation répressive ;
- . La communication sécuritaire basée sur des techniques de manipulation des masses et des esprits ;
- . Le formatage mental, le conditionnement et l'abêtissement des usagers de la route par le biais médiatique de pensées dominantes sécuritaires anachroniques, réductrices et décalées de la réalité ;
- . Le matraquage émotionnel et moral culpabilisant par le biais de campagnes de publicité «trash» ;
- . La répression judiciaire et le harcèlement policier ;



- . La déresponsabilisation des usagers en les faisant devenir «suiveur», «soumis» ou «passif» par la crainte de l'autorité et la peur du gendarme ;
- . La véritable délinquance routière (agression et provocation délibérée, absence de permis de conduire, escroquerie à l'assurance, utilisation de véhicules dangereux, couples à risque réhilitaires....).

Le temps est venu de rompre avec un système agissant à contretemps de l'intelligence routière ayant délibérément opté pour une vaccination sécuritaire de masse, sans se soucier des nombreux effets secondaires désastreux. Sans la perspective d'une autre voie d'action, il est à craindre que derrière les gesticulations sécuritaires de surface rien ne change vraiment en profondeur du comportement des usagers et de l'environnement routier. La problématique est ici identique à celle affectant les maladies auto-immunes lorsque celles-ci sont favorisées par un excès d'aseptisation des conditions d'hygiène, de forte médicalisation et/ou de vaccinations réalisées à titre préventif, faisant que le corps humain voit, à l'inverse de l'objectif recherché, son système immunitaire naturel s'affaiblir peu à peu et devenir beaucoup plus vulnérable face à la présence de n'importe quelle «petite» menace infectieuse de la vie courante.

## PRIVILÉGIER L'INTELLIGENCE ROUTIÈRE DANS 5 VECTEURS D'INFLUENCE

**L**'intelligence routière est le premier préalable de la maîtrise routière. Elle anime de l'intérieur le Codex de la maîtrise routière en favorisant la constance d'une approche globale qualitative du pilotage et de la conduite par une interaction positive, constructive et performante entre les différents acteurs de la pratique routière.

La notion d'intelligence routière suppose une démarche de qualité au sein de chacun des 5 principaux vecteurs d'influence du pilotage et de la conduite (*3S/ECT/rme*). Il ne peut y avoir d'intelligence routière sans une démarche dynamique et permanente d'acquisition, de développement, d'actualisation, d'expérimentation, de maintenance et/ou d'entretien de la qualité au sein de ces 5 vecteurs d'influence. Par intelligence routière, il faut entendre «information» routière ou plus précisément recherche de qualification de l'information utile au pilotage et à la conduite, ainsi que sa mise en œuvre globale. La qualification et la mise en œuvre de l'«information» en matière de pratique routière repose principalement sur les 3 principaux vecteurs d'influence que sont le comportement de l'utilisateur (*C*), l'environnement routier (*E*) et la technicité de l'engin (*T*).

Les vecteurs de maîtrise globale (*3S*) et d'optimalité du (*rme*) dans leur état lambda du moment ne procèdent pas directement de l'intelligence routière. C'est leur dynamique d'actualisation qualitative dans la durée, leur évolution et leur développement qui ressortent de l'intelligence routière en s'intégrant alors directement au comportement de l'utilisateur (*C*). Aussi, l'intelligence routière en matière de comportement (*C*) recouvre la dynamique d'intervention, d'interaction et d'action sur le niveau de maîtrise globale. Tout ce qui peut concourir à améliorer, actualiser et développer le niveau de maîtrise globale de l'utilisateur de manière qualitative, quantitative au plus grand nombre, continue et homogène ressort de l'intelligence routière.

Il s'agit là de favoriser principalement la post-formation, l'implication citoyenne, la valorisation des compétences, la motivation de l'utilisateur, ainsi que l'usage de test(s) et de simulation(s) en matière d'actualisation des acquis. L'intelligence routière en matière d'environnement routier (*E*) concerne directement tout plan structuré, «évolutionnaire» et ambitieux de construction d'infrastructures, de mise en conformité du réseau actuel, d'usage de nouveaux matériaux et d'équipements évolués, d'innovation dans les systèmes de signalisation, de procédures de fluidité et de réduction de pollution zonale, etc. Elle concerne également tout débat, réflexion, projet relevant de programmes d'actions avancés (PAA) ou de centres de maîtrise routière (CMR) territoriaux. Elle intègre naturellement les dispositifs de capteurs interactifs propres à la «route intelligente». De fait, l'intelligence routière ne peut s'appliquer qu'à l'échelle de territoires routiers ciblés et prédéfinis.

L'intelligence routière en matière de technique et de technologie des engins (*T*) s'applique à développer une ingénierie toujours plus avancée et de pointe concernant l'électronique embarquée, les aides à la navigation, les aides au pilotage et à la conduite. Elle concerne également tous les apports inventifs, novateurs et de progrès favorisant l'aspect multimodal du véhicule en rapport avec la sécurité objective

des usagers, la plénitude de leurs libertés de décision, de pilotage ou de conduite, d'échange, d'information, de confort, d'ergonomie, etc.

## LE HORS CHAMP DE L'INTELLIGENCE ROUTIÈRE

L'intelligence routière ne s'applique pas directement au concept de «route intelligente» mais l'intègre en partie. Le concept de «route intelligente» concerne l'utilisation de procédures d'informations et de systèmes d'aide à la décision au pilotage et à la conduite, en vue de mieux faire respecter la vitesse autorisée.

Schématiquement, la «route intelligente» se caractérise par l'usage de capteurs interactifs au sein de la relation pilote/engin/environnement routier via (E), (T) et/ou (C). *De facto*, le caractère très spécifique des applications ressortant de l'électronique et de l'informatique embarquée, et/ou de l'interactivité à partir de bornes extérieures, ne saurait traduire qu'un aspect très partiel de la globalité définissant l'intelligence routière. Si l'intelligence routière caractérise à la fois le partage d'un état d'esprit de type actif et proactif chez le citoyen-usager adulte et avisé, ainsi qu'une mentalité relativement engagée, offensive et constructive parmi les responsables des pouvoirs publics comme dans toute la filière industrielle et de service propre aux activités de transports, elle ne s'applique pas aux attitudes citoyennes de type «suiveur» et «soumis».

Elle ne s'applique pas plus aux positions administratives, technocratiques, rétrogrades, dogmatiques et/ou non concrètement engagées de la part des institutions et des politiques, ni à une production marchande n'incluant pas suffisamment de marketing innovant et de recherche et développement en faveur de l'efficacité des usagers. De la même manière, la logique propre à l'intelligence routière conduit à réfuter les modèles de sécurité routière basés sur la promotion de dogmes intolérants de normativité, de vitesse collective autorisée et/ou obligeant à rouler prudemment ou lentement sur route ouverte sous prétexte d'hypothèse du risque, alors même que l'utilisateur dispose d'un environnement routier favorable, d'une compétence affirmée et d'un engin sûr.

L'intelligence routière condamne également la censure indirecte de la maîtrise routière par la contrainte légale indifférenciée, les mesures liberticides et le formatage collectif des comportements dans une optique de soumission et de suivisme. Elle rejette, sous prétexte de pseudo responsabilité citoyenne, la censure du libre pilotage et de la libre conduite dont la conséquence est d'induire inévitablement des aberrations comportementales. Des aberrations qui, lorsqu'elles sont massifiées à toute une population d'utilisateurs, ne peuvent tendre que vers l'anesthésie collective et progressive des fonctions mentales de vigilance, d'analyse, d'initiative, de réflexe, tout en augmentant parallèlement les temps de réponse psychique, qui eux-mêmes rapportés à la vitesse nominale de l'engin, par conséquent à la distance parcourue, créent les conditions de la réalisation effective du risque. Par ailleurs, l'intelligence routière ne s'applique nullement aux positions gouvernementales, institutionnelles et associatives basées sur un refus de tolérance à pratiquer la route dans l'esprit et la démarche du Codex de la maîtrise routière.

Elle s'oppose donc, par principe, à l'usage et à la référence de toute forme de fixation intellectuelle (critique, intolérance, psychorigidité, normalisation obligatoire...), mentale (expérience, témoin, participation aux effets de l'accidentalité) et/ou affective (crainte, haine, rancœur, douleur...) qui soient liées, de près ou de loin, à des traumatismes personnels, contraignant ensuite par prosélytisme et/ou par lobbying à imposer des mesures affectant l'ensemble des autres usagers. Enfin, l'intelligence routière ne s'applique pas davantage à la promotion inconditionnelle du culte «sacré» du code de la route comme à la défense du mythe de la prévention routière, lorsque ceux-ci virtualisent plus la réalité du terrain qu'ils n'agissent qualitativement dessus en réduisant, limitant, freinant, inhibant la qualité du pilotage et de la conduite du plus grand nombre, même de bonne foi et avec les meilleures intentions du monde. En résumé, tout ce qui contraint, retarde et/ou annule la véritable évolution du citoyen-usager dans l'émergence de ses potentiels et motivations naturels en matière de maîtrise globale ; tout ce qui aseptise, réduit, limite la mise en application du progrès technologique, comme le champ des possibles en matière d'avancée sociétale, ne participe aucunement à la dynamique de l'intelligence routière mais de la mésintelligence routière.

## ADHÉRER À L'INTELLIGENCE ROUTIÈRE

**L**es raisons d'adhérer à l'intelligence routière relèvent de l'honnêteté intellectuelle, du bon sens et de la maturité, comme il est naturellement préférable d'opter pour le bien plutôt que pour le mal.

L'adhésion à l'intelligence routière consiste d'abord à remercier et à honorer les hommes et les femmes de bonne volonté et de qualité qui ont donné et donnent le meilleur de leur intelligence, de leur professionnalisme et de leur talent à réaliser, accompagner et promouvoir des systèmes, des engins et des équipements disposant d'une haute technicité inventive et d'une technologie de pointe. Cette adhésion de principe recouvre également la valorisation citoyenne de tous les acteurs de la société et de la route impliqués directement dans les processus d'amélioration objective des conditions de vie, de plaisir et de sécurité réelle sur route et/ou via une contribution qualitative de la pratique routière au quotidien.

*A contrario*, l'intelligence routière n'inclut aucunement tous ceux qui tendent à réduire, annihiler, dévaloriser l'œuvre, le travail, le progrès, la matière grise ingénieuse, la pratique et l'investissement passionné des hommes et des femmes, sous prétexte de référence aveugle et sans grand discernement à la règle, à la loi répressive et/ou à la morale culpabilisante. L'intelligence routière ne concerne donc nullement le législateur, le politique et l'institution qui prônent un durcissement du maillage législatif ou qui économisent sur les dépenses et les budgets liés à l'évolution de l'environnement routier et technique. À l'évidence, dans une société suffisamment éduquée et informée, l'intelligence routière doit favoriser les conditions propices au développement individuel et collectif de l'affirmation de soi, du discernement et de l'esprit de responsabilité. Cette évidence s'oppose frontalement à la contrainte liberticide de la normalisation indifférenciée et égalitariste comme aux pouvoirs discrétionnaires attachés à l'autorité publique exercés à l'encontre du citoyen-usager lambda.

L'intelligence routière présuppose une approche différenciée et équitable de la pratique routière à l'unité d'homme, puis par typologies d'usagers de la route assermentés, puis progressivement de manière plus collective. Les perspectives de cette nouvelle configuration de maîtrise sécuritaire, basée fondamentalement sur la vitesse tolérante conditionnelle, ne peut que conduire vers l'art et la science du pilotage et de la conduite. Une évolution évidente dans la pratique routière moderne, à l'instar de la nécessité d'obtention d'une qualification à la sortie de l'éducation nationale ou encore de l'acceptation des principes de hiérarchisation sociale et professionnelle en fonction des acquis et des efforts consentis en cours de vie. En conséquence, l'adhésion à l'intelligence routière permet d'éviter toute forme de rente de situation par le bas de la compétence et l'inertie des habitudes non qualifiées.

Elle rejette consécutivement le principe de la sanction négative ainsi que l'obligation coercitive appliquée indifféremment à l'échelle collective, dès lors que la nécessité de mieux contrôler les excès d'une minorité d'usagers (délinquance, chauffardise, incompetence...) entraîne des mesures impliquant, contre son gré, de nouvelles contraintes pour la majorité des autres usagers.

## LES BIENFAITS POUR L'USAGER

**C**ontrairement à la sécurité routière traditionnelle qui développe prioritairement ses dispositifs dans le but de lutter contre une minorité médiatique de délinquance routière et d'accidentalité, l'intelligence routière via le Codex de la maîtrise routière développe au contraire une dynamique de responsabilisation de l'usager par la motivation, la valorisation et de développement de la compétence.

Considérant l'écrasante majorité de comportements non accidentogènes sur la base de milliards de kilomètres/an réalisés par la population nationale des usagers, l'intelligence routière considère que la pratique routière peut encore et toujours être qualifiée. Par principe, il vaut ainsi mieux s'intéresser à qualifier, valoriser et protéger 98% des comportements non accidentogènes que de trop s'impliquer à lutter contre les 2% restant. Le rapport 98/2 fait qu'il vaut mieux positiver la vision de la route, que d'en avoir une vision anormalement négative en fonction du constat hyper minoritaire de certaines déviances à risque.

C'est la raison pour laquelle, l'intelligence routière intègre le fait que chaque usager au sein de toute collectivité correctement formée, informée et éduquée dispose de potentiels sécuritaires permanents dans ses pratiques et activités. Si l'usager reste porteur de risque, c'est qu'il existe forcément chez lui des raisons profondes ou récurrentes. De fait, par le biais simultané de la valorisation de l'usager (et non de la culpabilisation), par la pédagogie dans la formation et la post-formation (et non dans l'alignement strict à des critères techniques et administratifs), par l'information adulte (et non infantilissante), par l'utilisation d'engins sûrs et performants (et non bridés ou aseptisés), par la différenciation des approches de vitesse, de pilotage et de conduite (et non l'uniformité des vitesses et des comportements), ainsi que par l'usage conditionnel de contreparties motivantes et de sanctions positives (et non systématiquement la répression et la sanction négative), alors le citoyen-usager est naturellement destiné à évoluer en lui-même et collectivement.

Si pour l'usager lambda, la sécurité routière traditionnelle représente tout ce qu'il y a de négatif au travers du constat précédent, l'intelligence routière appliquée à favoriser la maîtrise routière représente *a contrario* tout ce qu'il y a de positif. C'est d'ailleurs le formidable pari de l'intelligence routière que de considérer le citoyen-usager capable d'être adulte et de disposer d'une maîtrise globale suffisante, dès lors que le système favorise une telle dynamique collective. Il est ainsi considéré que tout citoyen de base ayant franchi le passage initial du permis de conduire dispose de larges potentiels d'évolution et d'affirmation en lui-même dans une capacité à pouvoir manifester du discernement, de l'esprit de responsabilité et de la proactivité, dès lors qu'il est lui-même correctement formé, informé et valorisé.

Contrairement à ce que pense l'élite au pouvoir et les meneurs d'hommes utilisant encore la carotte et le bâton, tout usager comme tout individu mentalement sain à la base, ou reformaté à l'essentiel et à l'efficacité, dispose d'une capacité surprenante d'adaptation au progrès et à la qualification de ses comportements, décisions et actions et ce, à la dimension d'une collectivité tout entière. S'il est évident que l'homme et la femme derrière le citoyen-usager tendent naturellement à être marqués et/ou conditionnés par leur culture d'origine, leurs expériences et les traces psychologiques laissées en cours d'évolution infantile puis de vie adulte, il n'en demeure pas moins que tout individu volontaire et motivé peut être restructuré, conditionné et/ou reformaté à l'envers de ce qu'il peut être habituellement dans la négativité, le caractère inabouti ou médiocre de son comportement.

En clair, si l'individu peut apparaître encore assez influençable au premier degré de l'information médiatique et/ou lorsque s'impose à lui le spectre de l'autorité assortie de fortes contraintes, il devient naturellement plus affirmé, désinhibé et empreint de bon sens, dès lors qu'il est correctement formé, informé et considéré dans sa personne. Cela est d'autant plus vrai que l'individu est responsabilisé par un enjeu ou un deal fixé avec et/ou par lui-même, ainsi que valorisé et mis en confiance par le système ou l'organisation d'appartenance. Ce qui est valable à l'échelle individuelle, l'est également à l'échelle du groupe et de la collectivité. L'élément déclencheur reste le passage à l'acte engagé et poussé, sous certaines conditions, dans les limites objectives des moyens et des ressources de chaque usager. De par ces préalables, qui n'ont rien d'extraordinaire mais qui sont au contraire très ordinaires en de nombreux domaines courants de la vie, le citoyen-usager peut alors démontrer qu'il peut passer de la sortie du moyen-âge de la pratique routière à l'ère moderne de la maîtrise routière et ce, en des temps relativement courts. Pour réussir une telle conversion positive sur les usagers les moins aboutis, hormis la présence évidente d'un reliquat compris entre 10 et 20% de toute population donnée, la voie à suivre est celle de l'expérimentation à risque maîtrisé associée à l'affirmation de soi.

C'est la raison pour laquelle l'intelligence routière repose intégralement sur l'évidence, que c'est fondamentalement par le haut de la pratique routière dans la mobilisation optimale de la technicité, de la maîtrise globale et de l'implication physiologique et mentale, que le citoyen-usager entretient le mieux ses capacités de discernement, de réflexe, d'anticipation, de synchronisation et d'auto-sécurité. En d'autres termes, si le citoyen-usager veut conserver une capacité de réaction adéquate face à l'imprévu et à l'inconnu, et réduire ainsi l'occurrence du risque dans sa pratique quotidienne, il lui faut entretenir régulièrement ses capacités opérationnelles par l'usage de la vitesse tolérante la plus opportune pour lui. Ce qui est valable pour l'un est également valable pour autrui, sachant que chaque usager est à la fois lui-même et autrui au sein d'une population donnée. Cette nécessité vitale dans la pratique routière doit donc s'entretenir dans le cadre ouvert des configurations multiples et variées offertes par la route ouverte.

## MODIFIER LE PAYSAGE PSYCHOCULTUREL ROUTIER

Il est clair que seule l'intelligence routière permet de combattre efficacement le risque lié aux situations d'imprévu et d'inconnu par le biais de la qualification des capacités humaines et des moyens technologiques.

Car c'est bien l'imprévu et l'inconnu qui sont les principales matrices du risque, avec ou sans couples à risque, avec ou sans vitesse. En toute situation, ce qui est prévisible est maîtrisable, ce qui est imprévisible ne l'est pas forcément. Aussi dans le cadre de l'intelligence routière, la problématique routière doit changer radicalement de polarité, car tout individu pris dans la masse tend à adapter instinctivement son comportement et ses attitudes en fonction de sa perception des phénomènes du réel, notamment par le besoin d'exemplarité ressortant de ce qu'il vit et de ce qu'il observe chez autrui. Tant que le paysage structurel, fonctionnel et culturel routier reste hautement normatif et semi-fermé ou semi-ouvert, l'esprit humain se formate à cela, bon gré mal gré, laissant ainsi croire à une évolution décisive de ses attitudes, ce qui est totalement faux !

Les qualités attitudinales et comportementales de l'utilisateur reposent sur la pertinence de leur traitement psychique, lequel dépend étroitement de la compréhension et de l'interprétation des stimuli perçus. A partir de ce schéma de base, il devient clair que plus le nombre d'utilisateurs à percevoir des stimuli positifs en provenance de l'environnement routier et institutionnel est grand, plus ils ont tendance à réagir et à agir globalement dans ce sens positif de polarité, dès lors qu'ils ont pu correctement intégrer les préceptes favorables du Codex de la maîtrise routière. En matière de psychosociologie appliquée à la pratique routière, la conscience réelle et non subjective et/ou émotionnelle du risque résulte de l'obligation d'acquiescer une somme  $xy$  de vécu construits et structurés par le biais d'une multitude d'expériences et de pratiques variées sur le terrain de la vie comme sur celui de la pratique routière. Seule, la mise en œuvre réussie et poussée des compétences opérationnelles sur route ouverte (comme en tout autre domaine) permet de favoriser un comportement efficace, régulier, autonome et responsable destiné à mieux protéger son intégrité d'homme ou de femme comme celle d'autrui. C'est l'objectif central de l'intelligence routière que de permettre, par le biais du Codex de la maîtrise routière d'entretenir la constance d'une conscience active et véritablement adulte chez le maximum d'utilisateurs de la route.

Plus l'expérience dans la pratique routière s'avoue large, forte et puisant dans les ressources profondes d'un grand nombre d'utilisateurs (maîtrise de la haute vitesse, pratique du circuit ou de la compétition, frottement réussi à des situations imprévues et difficiles...), plus ceux-ci tendent tout naturellement à mieux relativiser et dominer l'ensemble des situations intermédiaires, délicates ou simples rencontrées dans leur réalité routière. Plus l'utilisateur s'implique physiquement sur le terrain opérationnel et se nourrit positivement du retour de son vécu sensoriel, émotionnel et psychologique, plus il se motive à pratiquer de manière à reproduire la permanence de ces schémas positifs, affirmés et gratifiants. De la même manière, l'effet miroir résultant du croisement constant des utilisateurs entre eux contribue à entretenir la permanence de l'esprit de concurrence, de challenge, d'appartenance et/ou d'identification à la qualité. En cela, la référence à la maîtrise et à l'intelligence routière ne doit pas rester marginale et/ou seulement autorisée au sein de circuits et de pistes extraits de la réalité des configurations routières les plus courantes.

Même l'existence de «parcs» routiers simulant la réalité de la route ouverte conserve forcément des limites sur certains points décisifs, sauf à créer des conditions d'endurance et de développement aiguisé en certains facteurs-clés physiques et mentaux. L'application pérenne de l'intelligence routière ne peut avoir de légitimité que sur route ouverte. Ailleurs, il s'agit d'autre chose (apprentissage, défoulement, compétition, plaisir, haut professionnalisme...) mais nullement d'intelligence routière ni de maîtrise routière. Les citoyens doivent donc veiller à ne pas accepter de maîtrise routière au rabais, saucissonnée et/ou aseptisée par de nombreux compromis. Il y aurait alors une forte probabilité pour que les comportements individuels soient une nouvelle fois aspirés vers le bas de la maîtrise et de la motivation et surtout, pour que le rôle citoyen reste encore longtemps asservi à la tutelle des institutions du système. Le combat de l'intelligence routière est de nature foncièrement «évolutionnaire» formant un tout homogène et indissociable.

Il réfute, de ce fait, toute approche humaine et de société conduisant à pérenniser la soumission et le suivisme, la faible maîtrise opérationnelle tout au long de la vie, l'expérimentation limitée dans le champ des possibles et/ou à l'engagement habituel asservi à une normalisation dominante. Même si au

départ ce schéma ambitieux dans l'évolution de la pratique routière ne concerne qu'une minorité de citoyens-usagers disposant des qualités opérationnelles et mentales nécessaires, il est évident qu'il ne peut que se développer auprès du plus grand nombre des usagers par capillarité sociale et exemplarité. Ce sont forcément les individus les plus actifs et les plus compétents, en chaque génération, qui contribuent le mieux à irradier autour d'eux, dans leurs relations, cercles, groupes familiaux et amicaux. C'est la raison pour laquelle il convient de valoriser, le plus tôt possible, ces typologies d'usagers en leur autorisant des pratiques différenciées fondées sur l'usage de la vitesse tolérante. Tout retard en ce domaine est un non-sens politique, une erreur de jugement et/ou le signe manifeste d'un déclin sociétal.

C'est par l'exemplarité réussie que l'on mobilise le mieux les énergies et les esprits, surtout si celle-ci repose sur de l'humain, du vrai, de l'authentique et des sanctions positives accessibles théoriquement au plus grand nombre, par le biais de l'encouragement à l'effort et à l'investissement dans des moyens, formations et incitations à l'efficacité et à la qualité opérationnelle. Le véritable enjeu sécuritaire d'aujourd'hui et de demain passe obligatoirement par l'intelligence routière au niveau collectif et par la maîtrise routière au niveau individuel.

## COMMENCER PAR S'INTERDIRE SOI-MÊME 3 TYPES DE COMPORTEMENT

**D**ans la pratique routière, il y a 3 sortes d'usagers : les bons, les médiocres et les mauvais. Il semble que dans une société tournée vers la répression et la docilité des comportements, la plus grande masse des usagers stagnent dans la catégorie des médiocres et des mauvais.

Pourtant en matière de tiercé gagnant dans toute pratique routière compétente domine toujours en 1 le fond de personnalité et la psychologie de l'utilisateur, en 2 sa technicité opérationnelle et son niveau de maîtrise globale, avec en 3 la maîtrise du phénomène vitesse qui ressort directement de la qualité des niveaux 1 et 2. C'est le principe de base de l'intelligence routière qui repose sur un contrat moral, un deal citoyen entre l'utilisateur, les pouvoirs publics et la collectivité. Son objet est de permettre la qualification de l'utilisateur de la route par le haut de ses compétences et ressources individuelles, afin qu'il puisse développer un niveau correct de maîtrise globale.

**Pour commencer l'utilisateur doit s'interdire de lui-même les comportements suivants :**

**1<sup>re</sup> interdiction de principe :** intolérance, défaut de savoir-vivre, rapport de force avec autrui dans le but d'imposer son rythme, ses initiatives incertaines, dangereuses ou lentes.

**2<sup>e</sup> interdiction de principe :** utilisation d'une vitesse inadaptée en agglomération, la nuit, dans de mauvaises conditions climatiques, dans les carrefours, ronds-points, croisements dangereux, ralentisseurs, ralentissement du trafic...

**3<sup>e</sup> interdiction de principe :** utilisation dominante de la vitesse inhibée et de la vitesse intuitive inadaptée de nature à gêner et/ou à créer des conditions évidentes d'énervement et de déstabilisation dans le pilotage et la conduite des autres usagers.

L'objectif concret est d'éviter la notion de «trou» comportemental qui se caractérise par un différentiel de maîtrise non appliquée entre la demande de vitesse possible, elle-même corrélative de la demande de vitesse tolérante ou prudente, et l'offre de vitesse contrainte imposée. En effet, plus le différentiel est grand, plus il tend à amplifier la nature d'un conflit psychologique en créant des conditions latentes de démaîtrise, d'occurrence du risque et/ou d'entropie, sous forme d'émergence de certains couple(s) à risque. Le comportement de l'utilisateur s'en trouve alors forcément affecté, et/ou plus ou moins amplifié, en fonction de l'intimité de son schéma décision/action face aux obstacles routiers rencontrés, à la nature du trajet, à la durée de la pratique routière, à l'existence ou non d'un confort de conduite ou de pilotage, etc.

## ACCEPTER UN NOUVEAU SCHÉMA SÉCURITAIRE

**P**our que l'intelligence routière s'impose peu à peu dans la collectivité, il est nécessaire d'instaurer un nouveau climat de confiance, une motivation à pratiquer la route ouverte et un respect des usagers de la part des forces de l'ordre et de l'administration en général.

**Cela doit commencer par l'instauration de règles subséquentes au code actuel de la route :**

- . Nouvelles avancées, tolérances, droits et libertés accessibles de manière conditionnelle aux citoyens-usagers compétents ;
- . Règles de contrepartie en vue d'impliquer la responsabilité et le discernement constant du citoyen-usager ;
- . Evitement du trou comportemental notamment chez l'utilisateur compétent.

Cela doit se poursuivre par un faisceau de mesures relatif à l'équation motologique de la vitesse et au Codex de la maîtrise routière :

- . **Intégration progressive du principe de «route intelligente» ;**
- . **Reconnaissance du rythme instinctif et naturel du pilotage et de la conduite sur route ouverte :**
  - . Principes d'affirmation sur route
  - . Référence sociétale à la culture du risque
- . **Usage conditionnel de la vitesse tolérante :**
  - . Vitesse permise
  - . Vitesse intuitive
  - . Vitesse conseillée
- . **Différenciation des pratiques routières avec :**
  - . Acceptation des inégalités positives
  - . Principe de différenciation
  - . Principe de légitimité
  - . Principe de réciprocité
  - . Principe d'équité citoyenne
- . **Considération du citoyen-usager :**
  - . Promotion d'une citoyenneté adulte
  - . Axe de la motivation
  - . Axe de la valorisation
  - . Axe de la dynamisation opérationnelle
- . **Application du sourcing causal ;**
- . **Courage politique à proposer des PAA ;**
- . **Débat sécuritaire à l'échelle 5 ;**
- . **Budget suffisant pour l'amélioration globale des infrastructures routières.**

L'intelligence routière suppose par conséquent de mobiliser le meilleur en provenance de l'utilisateur, du citoyen, de la collectivité et des institutions du système. Ce meilleur dans la pratique routière est parfaitement possible. C'est une question de clarté dans la règle du jeu et de volonté dynamisée par un retour équitable d'intérêt pour chacun. En cela, l'intelligence routière suppose de s'éloigner des méfaits citoyens de l'égalitarisme dogmatique, du maillage législatif liberticide et surtout de la tentation du recours à l'ordre moral.

## SE PLIER LOYALEMENT À L'EXIGENCE DE CONTREPARTIES

Il ne peut être question de tendre vers l'intelligence routière et ses avancées citoyennes et sociétales en ne recherchant que des avantages personnels et non la réciprocité de contraintes et de devoirs envers autrui.

De ce fait, ni l'Etat ni l'utilisateur ne doivent chercher à tirer avantage unilatéralement de la situation. Il ne s'agit pas d'un énième rapport de force ou de dominance mais d'un partage équitable et sain des responsabilités individuelles et collectives. En ce qui concerne précisément l'utilisateur et son droit à la

différenciation dans la pratique routière, il est nécessaire pour lui d'accepter une règle du jeu à la fois exigeante et qualitative.

**Celle-ci repose sur la recherche permanente d'une qualité de pratique reposant sur :**

- . Absence de x accidents responsables sur une période donnée ;
- . Respect des 7 devoirs de base de l'usager de la route :
  1. Usage constant et/ou par défaut du code de la route ;
  2. Situation administrative claire et en règle ;
  3. Fiabilité technique de l'engin ;
  4. Equipement de sécurité minimum ;
  5. Validation de maîtrise opérationnelle ;
  6. Absence de couples à risque rédhibitoires ;
  7. Esprit de responsabilité en cas d'accident ;
- . Définition d'un niveau suffisant de maîtrise globale opérationnelle (type Test «3S») ;
- . Utilisation constante des principes avisés de pilotage/conduite ;
- . Comportement-source qualitatif ;
- . Pratique quotidienne d'un savoir-vivre routier ;
- . Post-formation(s) pour l'actualisation ou le développement des compétences techniques ;
- . Participation à l'éducation routière tout au long de la vie ;
- . Adéquation en temps réel des 4 vecteurs d'influence (*ECT/rme*).

**Cette addition d'obligations n'est pas rédhibitoire pour la plupart des usagers. Elle se produit tout naturellement avec :**

- . Une confiance en soi suffisante
- . L'expérience utile de la route
- . Une motivation à pratiquer proprement
- . Une formation et une post-formation de qualité
- . L'usage par défaut du code de la route
- . Le respect loyal du deal moral proposé
- . Le respect de son matériel
- . Le respect d'autrui sur route

Il ne peut y avoir d'avantage sans contrepartie et de contrepartie imposée ou bénéfique, sans le respect constant du principe de réciprocité. L'usager qui accepte le principe de réciprocité doit également assumer ses conséquences en cas de non respect patent des règles édictées. C'est dans l'individu que prend naissance et fin l'intelligence routière, sachant que celle-ci ne peut s'étendre à tous de la même manière sans effort à le vouloir et motivation à la pratiquer. C'est aussi cela l'intelligence routière que d'être accessible à tous en lissant les comportements vers le haut, comme en valorisant les plus méritants. Sur route, accorder la préférence au réel mérite vaut bien mieux que la médiocrité collective et le lissage égalitaire vers le bas. C'est tout l'enjeu sociétal entre l'intelligence routière et la mésintelligence routière !

## **LA NÉCESSITÉ D'UN SAVOIR-VIVRE SUR ROUTE**

**D**ès lors que la pratique routière associe comportements, attitudes et usages face à d'autres usagers de la route, elle induit la nécessité de rapports relationnels qualitatifs et au minimum, d'un savoir-vivre routier.

Le vrai savoir-vivre routier se caractérise par une autodiscipline basée sur le respect d'autrui, l'usage de civilités, de courtoisie et de signes d'intelligence routière fondamentalement déclinés d'un véritable esprit de citoyenneté. Le savoir-vivre routier intègre forcément une partie des règles du code de la route en les utilisant de manière positive, motivée et non contrainte. La motivation à respecter, avertir, protéger, aider autrui est à la base même du savoir-vivre routier en s'appliquant, sans distinction, à tout usager inconnu que l'on peut croiser, suivre, dépasser ou se faire soi-même dépasser sur le réseau routier et citadin.



Le respect de l'environnement routier fait également partie du savoir-vivre routier sachant que l'objectif est de rendre paisible, sécuritaire et/ou neutre de conflit, la pratique routière et piétonnière de masse, ainsi que de contribuer à la propreté et à la défense de l'environnement routier. Il est clair que plus l'utilisateur est correctement éduqué, épanoui dans l'action, assuré dans sa maîtrise et en phase avec ses propres rythmes, plus il tend à manifester spontanément un large savoir-vivre routier et citoyen vis-à-vis d'autrui. A l'inverse, le manque d'éducation, les comportements asociaux mais aussi le défaut de confiance en soi, la culpabilisation, l'esprit de concurrence, la haine, le mépris, le laisser-aller et la crainte ne sont pas des moteurs de savoir-vivre mais des freins à son expression.

Lorsque ces freins deviennent de véritables incivilités, ils s'apparentent alors à un véritable couple à risque. Aussi au-delà de la pratique spontanée d'une politesse élémentaire, le savoir-vivre routier comprend une autodiscipline comportementale propice à penser en permanence aux dérangements et aux désagréments possibles que sa propre conduite ou pilotage peut occasionner à autrui. Tout bon pilote motard et conducteur avisé fonde son savoir-vivre sur un usage réflexe et naturel contribuant, à leur échelle, à rendre la route plus sûre par la constance d'un bon comportement routier. L'utilisateur, même très compétent techniquement, qui s'impose constamment aux autres en les méprisant n'est qu'un con !

## QUEL BON COMPORTEMENT ROUTIER ?

**A** la base du savoir-vivre routier existe le bon comportement routier. De sa qualité dépend directement le savoir-vivre pratiqué sur route. Tous les comportements routiers sont volatiles par essence et peuvent varier en qualité et en non qualité en quelques instants seulement, selon la configuration changeante des situations.

La qualité ou la non qualité du comportement sur route ne s'applique pas uniquement au «bon» respect des règles normatives du code de la route, mais prioritairement à la cohérence et à l'adéquation des décisions prises par l'utilisateur en fonction de la considération effective ou non accordée, en temps réel, aux autres usagers de la route. En cela, le comportement routier est plus ou moins erratique et/ou variable dans la durée et selon les situations rencontrées. Il ne correspond pas toujours à l'entière personnalité habituelle et apparente du sujet, mais souvent à d'autres qualités et/ou défauts émergeant directement du naturel lorsque celui-ci est soumis au feu incessant de l'action.

**En fait, tout comportement routier associe plus ou moins harmonieusement la confrontation permanente entre les 2 principaux univers du vivant :**

- . Le monde endogène de l'individu (tempérament, personnalité, capacités, inhibitions...)
- . Le monde exogène (environnement routier, influences extérieures, présence d'autrui...)

Cette confrontation entraîne *de facto* des réactions imprévisibles par l'individu lui-même, ainsi qu'une gestion non linéaire des situations vécues en temps réel.

**Il existe ainsi 3 grands types de comportement routier : le bon, le mauvais et le nul, ainsi que 5 variantes à partir d'un comportement parfait équivalent à 1 :**

. Le comportement modèle	0,86 à 1
. Le comportement éclairé	0,67 à 0,85
. Le comportement primo positif	0,51 à 0,66
. Le mauvais comportement	0,50 à -0,33
. Le comportement nul	- 0,32

Par principe, le plus parfait comportement routier équivaut à 1 en considérant une partie strictement endogène (prise en compte de soi) égale à  $\frac{1}{2}$  ou à  $\frac{1}{2} \cdot x$  (avec  $x = 1$ ), et une partie exogène (prise en compte de l'environnement routier) comprise entre 0 et  $\frac{1}{2}$  au maximum. En général, l'utilisateur lambda s'impose un comportement routier compris entre 0,51 et 1 selon sa qualité d'homme ou de femme, son discernement, sa maîtrise technique et sa relation sociale aux autres. Le niveau de maîtrise technique n'apparaît que comme un élément du comportement, sachant que son insuffisance objective sur route peut se compenser en partie par des initiatives et des décisions s'appuyant sur la considération respectueuse et positive vis-à-vis d'autrui et/ou le respect des règles en vigueur.

## LE BON COMPORTEMENT

Il se manifeste par la prise en considération positive et respectueuse de la présence d'autrui associé à un discernement et/ou à une pertinence opérationnelle vis-à-vis de l'environnement routier. Le bon comportement se traduit concrètement par des micro décisions destinées à éviter les obstacles, comme à gérer et faciliter plus ou moins intelligemment les rapports de présence et/ou à aider directement ou indirectement les autres usagers dans leur action présente et/ou à venir de pilotage, de conduite et/ou de citoyenneté appliquée à la route. Sur une base seuil de  $\frac{1}{2}$  (0,51) indiquant que l'utilisateur a déjà atteint un comportement endogène stable compte tenu des nécessités environnementales et des pratiques courantes ou imposées dans le type d'action engagé, le bon comportement relève d'un ajout qualitatif directement relié à l'usage de la courtoisie et/ou en fonction des 16 principaux actes citoyens du savoir-vivre routier. La nuance qualitative dans l'intégration positive de l'environnement routier et de la présence d'autrui se détermine selon une échelle de savoir-vivre routier allant de + 0,01 à + 0,49, c'est-à-dire allant de 0,51 à 1 de comportement routier parfait selon 3 niveaux qualitatifs :

### . **Comportement citoyen primo positif** 0,51 à 0,66

Le comportement primo positif signifie que l'utilisateur essaie de faire de son mieux, compte tenu des limites de ses propres ressources et moyens, en évitant toute forme d'agressivité sociale. Il essaie de suivre plus ou moins correctement les consignes du code de la route.

### . **Comportement citoyen éclairé** 0,67 à 0,85

Le comportement éclairé se traduit par la manifestation constante d'une certaine lucidité sur ses propres capacités et insuffisances, par le respect d'autrui comme par l'évitement volontaire de conditions accidentogènes, dans un style personnel déjà affirmé.

### . **Comportement citoyen modèle** 0,86 à 1

Le comportement modèle se révèle exemplaire par sa fluidité, sa compétence, son intelligence et son esthétisme, dans l'expression parfaite d'un style hautement qualitatif animé de rythmes naturels, intuitifs et maîtrisés.

## LE MAUVAIS COMPORTEMENT

Il caractérise l'utilisateur qui ne prend pas en considération la présence et/ou le respect d'autrui en imposant aux autres sa propre personne, son propre rythme tout en pensant être la référence du moment. Même dans le cas d'une personnalité endogène équilibrée (0,50), le comportement est considéré comme mauvais dès lors qu'il n'intègre pas, en dehors des obligations inhérentes au code de la route, le savoir-vivre et le respect dû à autrui. Nonobstant l'obligation pour l'individu de respecter l'environnement routier et/ou de faire preuve d'une maîtrise suffisante dans l'action engagée, le mauvais comportement se traduit par un zéro savoir-vivre routier momentané. L'individu est scotché entre 1/3 et 0,50 par la démonstration d'un égoïsme centré exclusivement sur son monde à lui et/ou par l'état d'une concentration totalement absorbée sur ses propres états d'être sous l'effet ou non d'un couple à risque. Le mauvais comportement est rédhibitoire lorsqu'il devient répétitif ou permanent. Ponctuel, il représente seulement une chauffardise qui peut être compensée par le retour rapide à un bon comportement routier.

## LE COMPORTEMENT NUL

Appelé aussi furieux ou malade, ce type de comportement se caractérise par 3 phénomènes conjoints :

- . **L'irrespect, la négation d'autrui et/ou une hostilité marquée envers tous ceux qui peuvent gêner l'utilisateur dans son trajet routier et/ou dans sa pratique ;**
- . **La volonté morbide et/ou inconsciente de s'imposer dans sa pratique au détriment de la sécurité des autres et/ou en dépit de l'ordre stable et apparent de la situation ;**
- . **L'influence directe d'un ou de plusieurs couples à risque dont le cocktail est de nature à engendrer une menace constante pour l'environnement routier et les autres usagers.**

De ce fait, en plus d'un zéro savoir-vivre routier, l'utilisateur sort de la normalité d'un comportement homogène par une prise de risque incompatible avec la légitimité de la situation. Plus que mauvais, le comportement nul tend vers 0 ou pour le moins s'établit en dessous de 1/3 (0,32). Ce type de comportement caractérise la véritable délinquance routière.

## LES 16 PRINCIPES ACTIFS DU SAVOIR-VIVRE ROUTIER

**L**e savoir-vivre routier s'accompagne obligatoirement d'une autodiscipline volontaire et décidée par l'usager de la route impliquant pour lui de se préoccuper des conséquences de ses microdécisions, actes et initiatives pris sur la route, bien au-delà des obligations inhérentes au seul code de la route.

Aussi, le savoir-vivre routier suppose pour l'usager de s'imposer des obligations citoyennes dans un esprit de solidarité.

**Les 16 principes actifs du savoir-vivre routier applicable par tout usager de la route :**

1. Pratique de civilités simples et de bon sens.
2. Respect motivé à l'encontre de toutes les règles courantes de priorité en agglomération comme sur route, en laissant d'abord passer et/ou manœuvrer les usagers les plus faibles, collectifs, encombrants ou prioritaires (piétons, cyclistes, cyclomoteurs, jeunes apprentis en deux et quatre roues, camions de livraison, véhicules de secours, services d'entretien et d'urgence, taxis, cars, bus, convois exceptionnels...).
3. Usage systématique de ses clignotants en situation de dépassement et de changement de direction.
4. Allumage des codes en situation de visibilité incertaine (matinée, soirée, pluie...) non pas pour voir mais surtout pour être vu.
5. Extinction des pleins phares suffisamment à l'avance lors du croisement d'un véhicule ou dans le rattrapage du véhicule précédent.
6. Appel de phares pour signaler un danger objectif et éviter à un autre usager de tomber dans le piège sournois des radars et/ou d'un contrôle répressif exercé par les forces de l'ordre (solidarité entre usagers).
7. Serrement sur la droite pour laisser doubler ou passer plus facilement.
8. Remerciement des autres usagers pour la démonstration de leur propre savoir-vivre.
9. Roulage à allure convenable afin de ne pas gêner ou ralentir les véhicules suivants.
10. Respect des distances de sécurité en évitant de coller le véhicule précédent.
11. Stationnement sur le côté de la route de façon à ne pas gêner ou faire ralentir inutilement les autres usagers.
12. Réduction du bruit occasionné par l'échappement et/ou la montée intempestive en régime dans les situations urbaines.
13. Entraide au dépannage et/ou assistance en cas de demande explicite d'un usager.
14. Alerte et premiers secours en cas d'accident.
15. Respect constant de l'environnement : ne rien jeter sur la voie publique et ne rien déposer de manière indélicate sur le bord des routes, ne rien détruire, salir ou endommager ;
16. Faire preuve de loyauté et d'honnêteté intellectuelle en cas d'accrochage ou d'accident : pas de mauvaise foi ; pas de fuite sans laisser d'adresse ; prise de responsabilité en cas d'accident ; recherche d'accord amiable.

Faire preuve d'une constance dans ces 16 principes actifs, c'est forcément relever le niveau individuel de la pratique routière sans que cela coûte beaucoup d'énergie à chacun mais, au contraire, fasse plaisir à tout le monde.

## PAS DE MAÎTRISE SANS RME

**L**e (*rme*) s'applique au temps réel de l'action en complément de la compétence, de la maîtrise globale du sujet, de sa personnalité mais aussi des conditions d'environnement et des moyens utilisés.

**Le (*rme*) repose sur 3 caractéristiques de l'engagement psychique, physique et moteur de l'individu :**

- . Zéro relâchement (0) ou vigilance constante ;
- . Motivation et confiance en soi tendant vers 100% ;

- . Engagement des ressources physiques et mentales du sujet à un niveau équivalent à 80% de ses capacités disponibles et/ou utiles en fonction de la nécessité de la situation et non à 100%.

Le (*rme*) est par définition variable et non constant selon les situations rencontrées. Dans le passage à l'acte comme sur route, il ne peut s'apprécier qu'au travers de son optimalité ou de sa non optimalité (insuffisance).

### **En marge de la maîtrise, l'optimalité du (*rme*) permet à la fois :**

- . L'exercice correct et fiable de la compétence acquise et/ou de la maîtrise globale du sujet ;
- . L'occupation favorable de tout l'espace mental du sujet afin de le faire tendre vers la réussite de l'action engagée, des activités entreprises ;
- . L'élimination corrélative de certains couples à risque porteurs d'échec ou d'accidentalité sur route ;
- . La dynamisation de l'individu en lui permettant d'exploiter au mieux ses ressources personnelles, ses moyens matériels et techniques et/ou d'optimiser son environnement.

En toute circonstance, avec un faible (*rme*) la maîtrise ne garantit aucunement l'efficacité du résultat, sachant même que sans (*rme*) la maîtrise dans l'action reste orpheline et uniquement virtuelle. A l'inverse avec un (*rme*) optimal, la maîtrise suffisante garantie les conditions pérennes de la réussite et/ou pour le moins, de son exercice adéquate. De la même manière, un niveau élevé de maîtrise globale couplé à un faible (*rme*) tend à rejoindre l'efficacité d'un niveau faible de maîtrise globale démultiplié par un fort (*rme*). A l'évidence, c'est la présence d'un existant comportemental formé par la maîtrise globale du sujet et dynamisé par son (*rme*) qui s'impose dans le contrôle efficient, ou non, de toute forme d'action et de passage à l'acte.

Ainsi, si le (*rme*) est toujours propre au rythme et à la personnalité de chaque individu, celui-ci ne peut toutefois démontrer la réalité de l'efficacité de sa maîtrise globale sans la présence d'une optimalité de son (*rme*) dans le courant de la réalité son action. En d'autres termes, dans le temps réel de l'action les dispositions particulières, la compétence ou une maîtrise correcte, ne servent à rien sans optimalité du (*rme*) en risquant alors d'atteindre un objectif non voulu, moins fiable et/ou non qualitatif. En fait, il existe une corrélation étroite entre le niveau de maîtrise globale de l'individu et son degré de mobilisation du (*rme*) faisant que, en temps réel, le (*rme*) reste parfaitement corrélatif du niveau disponible et/ou mobilisé de maîtrise globale de l'individu, en lui permettant d'agir de manière optimale tout en réduisant symétriquement l'occurrence du risque. Dans des conditions normales, hors présence de couples à risque, plus le niveau de maîtrise est élevé plus le (*rme*) spontané est élevé. A l'inverse, moins le niveau de maîtrise globale est suffisant, moins le (*rme*) spontané est élevé, sauf effort particulier à vouloir le maintenir élevé.

De la même manière, l'optimalité du (*rme*) chez l'individu A n'est pas la même que celle provenant de l'individu B. Il est ainsi possible de définir par groupe d'individus des croisements entre leur niveau de maîtrise globale, leur optimalité du (*rme*) et l'efficacité du résultat atteint. En ce sens, il est possible de dire que si le fond de maîtrise globale reste potentiellement stable dans le court et le moyen terme, le (*rme*) peut faire varier rapidement son efficacité d'une situation à l'autre en fonction ou non de la réalité de son optimalité.

### **Ainsi pour que le niveau disponible de maîtrise globale de l'individu produise en temps réel de la réussite dans l'action engagée, c'est-à-dire à la fois :**

- . L'atteinte de l'objectif fixé
- . Un zéro accident/échec/problème
- . Une pratique qualitative
- . Un plaisir renouvelé à agir

il est nécessaire que l'exercice de la maîtrise s'accompagne obligatoirement et de manière permanente durant l'action d'une optimalité dans les 3 conditions essentielles du (*rme*).

## OPTIMALITÉ DU R, DU M ET DU E

L'optimalité du (*rme*) signifie, en elle-même, un arbitrage stable et cohérent entre un zéro relâchement dans la concentration et la vigilance (*r*), une totale motivation (*m*) assortie de volonté et de confiance en soi atteignant les 100%, ainsi que d'un engagement (*e*) dans l'action à 80% de la mobilisation possible des capacités du sujet.

**De manière plus précise, l'optimalité générale du (*rme*) suppose l'addition de 3 formes distinctes d'optimalité :**

### Optimalité du (*r*) :

Cela suppose la nécessité d'un zéro relâchement dans l'examen des principaux faits, des facteurs utiles et des détails inhérents à la réalité de la situation, qu'ils soient de nature endogène au sujet ou exogène à l'environnement routier. La concentration et la vigilance doivent être en permanence extrême avec  $r = 0$ .

### Optimalité du (*m*) :

Cela signifie une implication totale de la motivation et de la volonté à pratiquer de manière qualitative et propre l'action engagée, en ne visualisant que la réussite et le plaisir d'agir dans la plus large sérénité. Le 100% de motivation doit obligatoirement s'accompagner d'une confiance en soi exempte de toute trace de doute avec  $m = 100$ .

### Optimalité du (*e*) :

Cela nécessite un engagement dans le passage à l'acte volontairement auto-limité à 80% des ressources mentales comme de la force physique de l'individu. L'objectif est que celui-ci puisse conserver en toute occasion un matelas de sécurité (20%) lui permettant d'amortir l'occurrence de la plupart des formes de risques en provenance des situations complexes, changeantes, inconnues et/ou imprévues avec  $e = 80$ .

En ce domaine, force est de constater la tendance quasi naturelle et/ou automatique de l'occurrence du risque à se démultiplier dès l'approche de l'atteinte des limites humaines, justement lorsque celles-ci sont pleinement tendues dans la réalisation de l'action. L'émergence du risque provient alors non directement d'un défaut de concentration, de vigilance, d'anticipation ou de maîtrise, mais de manière plus latérale du fait que l'individu ayant dû mobiliser l'ensemble de ses ressources sur une option dominante, il ne dispose plus alors de solution de réserve et/ou de réponse adéquate face à l'émergence non prévue d'un facteur parasite. En tout type d'action maîtrisée, le rapport de référence en matière de (*rme*) est celui dit de 0/100/80. Il s'agit là d'un référent idéal permettant de gérer intelligemment la situation par une vigilance constante, une implication motivée génératrice de réussite et de plaisir, ainsi que par l'économie d'une fraction de ses ressources et capacités, tout en s'accordant un supplément de temps de réaction et/ou de mobilisation destiné à réduire l'éventualité d'une occurrence «latérale» du risque.

Dans toute action, ce référent idéal tend à procurer un sentiment de sécurité par une prise de hauteur (ne pas avoir la tête dans le guidon à 100% ou sous-dimensionner la réalité) propice à une plus grande sérénité, lucidité globale et plaisir d'agir, malgré la tension déjà existante dans l'engagement en cours. L'intégration de la notion d'optimalité du (*rme*) est importante, car elle valide ou invalide le niveau de maîtrise globale dans le temps réel de la situation. Personne ne peut donc préjuger d'une excellence dans sa maîtrise globale, sans l'obligation de s'imposer l'effort constant d'une optimalité de son (*rme*) afin de prétendre justement à l'excellence. En cela, la référence au (*rme*) est également valable pour d'autres domaines d'activités artistiques, actives, intellectuelles, sportives, professionnelles, etc.

## UN AXIOME UNIVERSEL DE PRATIQUE ROUTIÈRE

Dans la pratique routière, l'optimalité du (*rme*) à un moment *t* est équivalent à :

$$rme = 0/100/80$$

avec :

**0 relâchement (r)**  
**100% de motivation/volonté (m)**  
**80% d'engagement des ressources utiles (e)**

Si le zéro relâchement apparaît évident et que la motivation et/ou la volonté maximale ne peuvent que favoriser l'effort, la détermination et l'endurance nécessaire pour l'atteinte de l'objectif fixé, il est recommandé que le niveau courant d'engagement dans la pratique routière atteigne 80% des ressources humaines disponibles chez l'utilisateur. C'est en effet à 80% de mobilisation dans l'engagement que le couple maîtrise/plaisir en moto ou voiture devient optimum. Moins intense avant (relâchement de tension entre 25 à 70%) et plus du tout après (esprit de gagne, concentration optimale ou esprit de compétition entre 90 à 100%), le plaisir nécessite une harmonie non stressée dans l'ensemble des dimensions physiques, sensorielles, affectives et psychiques du sujet.

Face à la prise en compte de la réalité routière en temps réel, la tension globale dans l'engagement doit donc être à la fois dynamisée, précise, utile, lucide et souple dans l'ensemble de la comportementale de l'utilisateur pour atteindre  $e = 80$ . Naturellement dans la durée de la pratique routière le (*rme*) peut varier à la baisse ou à la hausse. Plus il est inférieur à  $e = 80$ , moins il protège de l'occurrence du risque. Plus il est supérieur, moins il laisse de place au plaisir et de marge de manœuvre après le passage efficient des réflexes en cas d'occurrence de risque imprévue, forte et inopinée. La relativité de la mobilisation du (*rme*) dans l'action est telle qu'elle peut être de 80% chez l'un et correspondre à 150% d'engagement chez un autre, notamment lorsque la maîtrise globale de ce dernier est insuffisante pour atteindre la possibilité d'une même efficacité de résultat. En clair, il faut chez certains individus se forcer et s'impliquer doublement par rapport à d'autres en matière d'optimalité de leur (*rme*), afin d'atteindre au final le même type de résultat.

A partir de ce constat, il est possible de déterminer un axiome universel de pratique routière qui soit corrélatif de la réalité de l'efficacité de l'action engagée en temps réel à l'échelle d'une catégorie d'utilisateurs. Dans la pratique routière, il est ainsi souhaitable de considérer que ce soit la réalité de mobilisation du (*rme*) qui détermine la réalité d'exercice du niveau  $x$  de maîtrise globale engagée par l'utilisateur et non l'inverse. En d'autres termes l'individu devient efficient, en temps réel, non simplement par un niveau général de maîtrise globale mais surtout par l'optimalité de son (*rme*) associée à son niveau disponible de maîtrise globale. Il s'agit alors de considérer le couple maîtrise globale + optimalité du (*rme*) comme déterminant en matière d'efficacité dans l'action menée et non plus seulement la disponibilité d'un niveau de maîtrise globale de manière isolée, ou encore uniquement l'optimalité d'un (*rme*) avec un niveau insuffisant de maîtrise globale.

En fait, c'est la qualité synchrone de ce couple en temps réel qui permet de chasser pleinement l'occurrence du risque par l'élimination du principal des couples à risques. Il est ainsi possible de dire que la dominance du couple qualitatif maîtrise globale + optimalité du (*rme*) s'oppose directement à la présence de couples à risque en chassant symétriquement l'occurrence du risque. C'est en cela qu'il existe un axiome universel de pratique routière, étant sous-entendu que l'atteinte d'un degré suffisant dans la qualité du couple maîtrise globale/(*rme*) permet à la fois de dominer la pratique routière et réduire l'accidentalité. En matière d'optimalité du (*rme*), l'axiome universel suppose précisément un 0/100/80, dont la lecture peut également s'effectuer dans une formule contractée de type (0/180). Si l'optimalité de  $r$  et  $m$  nécessite qu'ils doivent tendre chacun à leur manière vers un 100% de mobilisation, l'engagement des ressources disponibles et utiles à la conduite ou au pilotage ( $e$ ) doit lui se situer à 80% et non 100%.

Ce niveau d'optimalité est potentiellement accessible au plus grand nombre d'utilisateurs, sachant qu'en matière de (*rme*) toutes les configurations sont possibles. Par exemple, un 10/50bis signifie qu'il existe un faible relâchement de vigilance (90% en réalité), mais une motivation et une volonté partielle (50%) ainsi qu'un engagement moyen (50%). En dessous du taux optimal du (*rme*), il est clair que la probabilité d'occurrence du risque augmente et se multiplie pour les niveaux bas et intermédiaires de maîtrise globale. Le niveau d'engagement total à 100% (ou de sur-engagement applicable au-delà de 90%) est réservé aux meilleurs pilotes et conducteurs et/ou suppose des conditions particulières d'exercice (compétition, défi, circuits...). Naturellement, chaque utilisateur peut et doit étalonner son propre (*rme*) en fonction de son propre niveau capacitaire du moment et/ou selon les conditions objectives de la situation.

Par exemple, si le niveau de pilotage permet d'atteindre aisément une vitesse intuitive moyenne de plus de 180 km/h sur route ouverte, à un moment  $t$ , dans le cadre d'une optimalité de son ( $rme$ ), par la réalité du défaut momentané de  $r$ ,  $m$  et/ou  $e$ , il doit alors limiter volontairement sa vitesse et/ou se plier aux vitesses légales.

Sur route ouverte, il est possible de dire qu'en toute hypothèse la qualité de la pratique routière de l'utilisateur ( $P$ ) à un moment  $t$  est la résultante opérationnelle de son comportement général résultant de son niveau disponible de maîtrise globale ( $Mg$ ) associé à son ( $rme$ ). Ainsi, quel que soit le niveau réel, théorique ou disponible de maîtrise globale ( $Mg$ ) de l'utilisateur, même via un Test de type «3S» et/ou une certification officielle, la qualité de la pratique routière de l'utilisateur ( $P$ ) ne devient réellement opérationnelle qu'en fonction de la prise en compte du ( $rme$ ) mobilisé dans le temps réel de la situation. En cela, il est utile de comparer si la qualité de la pratique routière de l'utilisateur ( $P$ ) en temps réel est synchrone, ou non, avec l'axiome universel de pratique routière correspondant à sa catégorie.

## EXEMPLE DE CALCUL D'AXIOME UNIVERSEL

**S**i l'on tient compte du principe de différenciation des individus entre eux, ainsi que du postulat que tout individu conscient est capable, s'il le veut, d'adapter son comportement afin d'éviter le danger ou le risque prévisible, il en découle la certitude qu'il ne suffit pas d'être super intelligent, compétent ou expérimenté pour réduire à la source tout risque possible.

Considérant, d'autre part, que l'utilisateur agit en fonction de ses propres moyens et de son discernement, l'occurrence du risque, pour lui, n'intervient logiquement qu'en dessous d'une limite caractérisant l'émergence du risque. Cette limite correspond, en fait, à l'axiome universel de la pratique routière, lequel définit la réalité ou la probabilité du risque pour l'utilisateur à partir de la constante de sa maîtrise globale affectée de l'optimisation ou non de son ( $rme$ ). En cela, le caractère universel de l'axiome de pratique routière s'applique à définir pour chaque catégorie d'utilisateurs, préalablement identifiée par le couple maîtrise globale/( $rme$ ), une limite ou une barre en dessous de laquelle naît, s'entretient et/ou se manifeste le risque ou pour le moins l'occurrence du risque. Pour faire simple, l'axiome universel s'applique à définir la probabilité d'émergence ou non de l'occurrence du risque pour l'utilisateur concerné. Au-dessus de cette barre, il n'existe pas d'occurrence du risque qui ne soit contrôlable à l'échelle humaine. En dessous de cette barre, préexiste une occurrence permanente ou partielle du risque.

L'axiome universel de la pratique routière a donc le mérite de définir non une règle absolue et indifférenciée pour tous mais une règle relative de risque et de non risque, en fonction du cas de chaque catégorie d'utilisateurs. Le caractère universel de l'axiome s'explique ainsi par le fait qu'il définit un standard dynamique dans l'approche du risque pour chaque catégorie d'utilisateurs, quel que soit le pays d'appartenance, puisqu'il s'agit avant tout du rapport dynamique de la nature humaine dans un environnement routier lambda. Dans une formulation simplifiée permettant de définir l'axiome universel de la pratique routière qualifiée par catégories d'utilisateurs ( $Au$ ), il est possible de dire que celui-ci résulte directement de la fonction associant un niveau suffisant de maîtrise globale ( $Mg$ ) avec l'optimalité idéale du ( $rme$ ), soit 0/100/80.

$$Au = Mg(rme)$$

Ainsi, par exemple, pour une catégorie d'utilisateurs ( $Au$ ) disposant d'un ( $Mg$ ) de 75% dans le cadre d'un ( $rme$ ) optimal, l'axiome universel de pratique routière correspondant est égal à 60.

### Exemple :

$Mg$  = 75% de niveau de maîtrise globale  
 $r$  = 0 relâchement  
 $m$  = 100% de motivation/volonté  
 $e$  = 80% d'engagement des ressources utiles

$$Au = 75 (0 \times 1 \times 0,80) \quad Au = 60$$

Au-dessus de cette limite (60), l'usager manifeste un contrôle optimal de la situation en regard de ses propres moyens. En dessous de cette limite, l'usager devient producteur de risque pour lui-même et amplifie même l'occurrence de risque d'autant plus qu'il s'éloigne de cette barre. En d'autres termes, en dessous de (*Au*) l'occurrence du risque devient peu à peu possible, probable ou certaine. En quelque sorte, l'axiome universel de la pratique routière (*Au*) est également un indicateur universel d'occurrence du risque dans la pratique routière par catégorie d'usagers.

## UN RÉFÉRENTIEL CULTUREL

**L**e code de la route s'applique à définir un ensemble de dispositions réglementaires, de pictogrammes, principes de signalisations, règles d'usages et sanctions régissant la pratique routière dans son ensemble.

En l'absence d'une véritable culture moderne et avancée de la route (ex. Motologie, Codex de la maîtrise routière...), l'actuel code de la route sert de principal référentiel culturel à tous les usagers, formateurs, pouvoir public, collectivités territoriales et représentants des forces de l'ordre. Cette ligne de plus grande pente, orientée davantage sur les devoirs que sur les droits des citoyens-usagers, contribue à favoriser une vision de plus en plus étriquée et fermée de la pratique routière. Elle représente même une formidable étroitesse culturelle, un peu comme si le seul code civil napoléonien servait actuellement de socle culturel principal à toute la Nation française. Le code de la route n'est pourtant qu'un outil réglementaire, certes indispensable, devant servir principalement à l'éducation et à l'apprentissage initial des citoyens-usagers, à permettre le contrôle des acquis et des connaissances théoriques à l'occasion du passage du permis de conduire ou de son renouvellement.

Il doit également servir de guide constant pour l'usager peu compétent, demandeur de signalisation routière, en démaîtrise et/ou soumis à des couples à risque, ainsi que de socle collectif aux textes législatifs et à l'analyse des conditions d'accidentalité. A partir d'un certain niveau de maîtrise globale et d'expérience routière, la désacralisation formelle du code de la route est nécessaire pour laisser place, en temps réel, au discernement humain et à l'intelligence routière. Dès que le citoyen-usager dispose d'un certain niveau de compétence, de maturité, de jugement et de savoir-vivre routier, le discernement devient l'arme absolue comme outil d'intelligence et de conscience bien plus complexe, productif, efficient et précis dans le traitement des situations que tout autre support figé. A ce stade, le code de la route doit pouvoir être utilisé, uniquement par défaut, face à l'évidence de certaines situations routières. Il ne devient alors qu'une aide à la décision dans l'esprit positif de la pratique routière et non une obligation contraignante à respecter constamment à la lettre, sauf à considérer que tous les citoyens-usagers sont incapables d'un discernement adulte.

Dans ce cas, il est clair que faire plafonner de manière directive les perspectives collectives de la pratique routière, sans tenir compte des différentiels énormes entre individus, interagit directement sur la stagnation basse à moyenne du comportement citoyen. Ce type de débat propre au code de la route doit considérer que lorsque l'individu est mauvais, dangereux ou incompetent, il lui faut obligatoirement de la discipline et des règles à respecter afin de mieux le cadrer et le contrôler dans ses dérives. Lorsque l'individu est évolué, techniquement bon et compétent, la prédominance impersonnelle de la règle et de la discipline tendent, au contraire, à le faire « involuer » et régresser progressivement, comme à le priver d'efficacité optimale, en le rendant prisonnier d'un carcan de routines imposées, à contre-courant de ses potentiels et ressources disponibles ou possibles. La normalisation à grande échelle du code de la route rend donc peu propice l'extension nécessaire de la maîtrise globale.

## PLUS LA LETTRE QUE L'ESPRIT

**S**i le type de réglementation propre au code de la route, comme d'ailleurs toutes les autres réglementations en société, apparaissent utiles et nécessaires durant un certain temps et/ou jusqu'à l'obtention d'un certain niveau de comportement individuel et collectif, elles privent ensuite mécaniquement la collectivité d'évolutions significatives dans la citoyenneté appliquée à la pratique routière comme ailleurs.



Sur le fond, il est totalement anachronique de vouloir être bon dans tous les compartiments de la vie en société (activités publiques, sociales, familiales, professionnelles, sportives...) et de n'être autorisé qu'à être seulement moyen dans sa pratique routière, domaine d'engagement parmi les plus engagés et risqués. La référence unilatérale et autoritaire au code de la route relève ici de l'exemple type d'indifférenciation, d'intolérance et de vision fermée en retard d'évolution sociétale. Il est clair que le code de la route a peu à peu perdu de son signifiant initial, pour ne devenir qu'un référentiel dominant de cas interdits, de contraintes imposées à l'utilisateur et de sanctions en tous genres.

Sa vocation actuelle est perçue comme une forme de conditionnement de l'esprit et du comportement de l'utilisateur sur la base d'une culpabilisation permanente et d'une autocensure quasi morale et religieuse (c'est bien, c'est mal, c'est permis, c'est pas permis...). Il est plus devenu une contrainte visuelle permanente à respecter et à pratiquer la légalité en tout lieu, sans réfléchir, qu'une aide utile à la décision et à l'action mature. Son usage inconditionnel conduit, sans le vouloir, à toute forme de perversion dans le comportement de l'utilisateur (crainte, agressivité, rapport de force, faux-cul, faux semblant, collaborant du système, hypocrisie, malhonnêteté intellectuelle, mauvaise foi...).

**Rappelons que le principe du code de la route, initialement conçu et réalisé par des esprits éclairés, était de favoriser :**

1. La définition de règles saines, simples et connues de tous, afin d'éviter les erreurs inutiles, les interprétations erronées, les appropriations sauvages et non qualitatives de la pratique routière ;
2. L'apprentissage initial nécessaire de l'utilisateur pour lui permettre le décodage facile et rapide de l'ensemble des situations routières ;
3. L'information en temps réel, *in situ*, sur la dangerosité et la non dangerosité des configurations routières ;
4. L'organisation et l'optimisation des manœuvres à basse, moyenne et haute vitesse en agglomération et sur route ;
5. La régulation harmonieuse du trafic routier et de la circulation routière en certains lieux et en certaines circonstances ;
6. La responsabilisation de l'utilisateur dans sa prise de décision et son comportement vis-à-vis d'autrui ;
- . Etc.

## UN DÉTOURNEMENT DE SENS

**L**a référence monolithique et dogmatique au code de la route consacre un véritable détournement de sens, faisant qu'à force «d'indifférencier» le mauvais, le moyen et le bon usager, le code de la route induit non plus un appel à l'amélioration qualitative, «compétentielle» et adulte du comportement routier, mais à une lecture orientée induisant docilité, culpabilité et sanction pour toute non application *stricto sensu* des règles imposées.

Du citoyen éduqué au comportement adulte et affranchi, on est passé progressivement au citoyen asservi au comportement infantile, voire servile. Il existe actuellement une déviance intégriste dans l'interprétation du code de la route, lequel est semble-t-il devenu une sorte de nouvel enjeu dans la reprise en main politique et morale de la société civile, un levier facile pour valider l'oppression sécuritaire et le retour en force de l'ordre moral sous l'égide du système. Cette vision étroite à tendance négative du droit à exister et à circuler repose néanmoins sur des fondements sociologiques de fond (féminisation en extension, vieillissement de la population, demande d'assistanat et de protection de l'Etat, perte de valeurs républicaines par mélanges biculturels, importance grandissante des minorités d'influence et autres associations de défense contre..., contrôle et conditionnement médiatique, revalorisation du rôle des forces de l'ordre...).

L'usage fait du code de la route résume à lui tout seul un épiphénomène complet de mouvement de contraction et de durcissement de la société en proie à des secousses sociétales inhérentes à l'accélération de son actuelle phase de déclin. Sur la forme politique, le détournement de sens incombe principalement aux autorités qui n'ont jamais su vraiment œuvrer dans le sens du progrès «évolutionnaire», en privilégiant surtout des actions basse intensité sous forme de mesures coup de

poing, opérations répressives, «radarisation» massive, effets d'annonce médiatiques et autres campagnes publicitaires et de sensibilisation conçues comme autant de tentatives de conditionnement des masses à distance.

Si le code de la route est perçu comme un immense maillage normatif, à la fois rassurant pour certains et étouffant pour d'autres, il n'est écrit nulle part qu'il devienne un nouveau «bâton» du système pour contrôler et rançonner légalement les masses. Il est donc temps d'arrêter d'associer code de la route et sécurité routière, sécurité routière et mesures gouvernementales répressives, répression et dogme politique de nécessité, de sagesse et d'utilité pour le bien du peuple. Face à cet angle liberticide consacrant le devoir avant tout, il est temps de ne plus se contenter de l'existant par rapport à ce qui peut se réaliser autrement. En cela, agir directement sur l'actualisation du contenu du code de la route devient la preuve d'une avancée sociétale ou non.

## POUR UN NÉOCODE DE LA ROUTE

**C**onsidérant que la réalité collective restera toujours imparfaite, demandons-nous comment améliorer le système en commençant d'abord par revoir le principe de la «sécurité routière» en le transformant en principe de «maîtrise routière», puis en revoyant de fond en comble l'institution, les procédures, les méthodes et les hommes en charge de l'application de celles-ci.

Dans un second temps, il convient de repenser le code de la route en lui intégrant le droit à la différenciation des pratiques, ainsi que des systèmes de qualification et de motivation en terme de probation du savoir-vivre routier et d'efforts consentis au développement et à l'entretien de la maîtrise globale en fonction de la nature des pratiques routières. La révision «évolutionnaire» du code de la route semble être l'exemple même de l'avancée possible et rapide au sein des sociétés modernes, comme l'illustration parfaite de contre-mesures efficaces face à l'actuel déclin. En ce domaine, le bon citoyen-usager est certainement le mieux placé pour apprécier la réalité de la situation, bien mieux que la puissance publique et le système de représentation parlementaire trop politisé.

Qui peut dire si la qualification positive du code de la route ne peut permettre de réduire par 2, 3 ou x fois le nombre d'accidents sur route, au-delà des résultats stagnants déjà obtenus avec le traitement répressif actuel ? Il est donc temps de passer de la règle négative norme/sanction à une règle plus positive de type maîtrise/motivation. Sachant que le code de la route reste la pierre angulaire de tout le système routier, des méthodes sécuritaires et de l'exercice d'une certaine forme de citoyenneté plus passive qu'affirmée, il est grand temps de le «redynamiser», de le positiver, de le rendre motivant et de le faire évoluer dans l'esprit et non plus seulement au pied de la lettre. Il serait particulièrement judicieux de réfléchir sur un certain nombre d'axes innovants en les développant chacun de l'intérieur, années après années, sans ne jamais plus s'arrêter en cours de chemin.

### Plusieurs axes de réflexion sont possibles :

#### Axe de la post-formation

- . Echelle de stages du simple perfectionnement aux stages qualifiants de haut niveau ;
- . Journées ciblées d'apprentissage aux techniques routières, au dépannage par soi-même, premiers secours, connaissances mécaniques, tests de maîtrise globale, qualifications des relations humaines et de courtoisie, mise en main opérationnelle des engins, etc., en formation continue si possible.

#### Axe de la motivation

- . Défiscalisation des équipements de sécurité et des post-formations volontaires ;
- . Zones franches d'achats à bas tarifs pour l'équipement sécuritaire du motard et de l'automobiliste...

#### Axe de la valorisation

- . Statuts différenciés parmi les usagers de la route ;
- . Tolérances supplémentaires conditionnelles pour les plus qualifiés et non pour les plus méritants du système...

### Axe de la dynamisation opérationnelle

- . Création au plan national et en régions de centres expérimentaux de maîtrise routière (CMR) afin de tester de nouvelles solutions avancées de pratiques routières.
- . Programmes territoriaux d'actions et d'innovations routières...

En fait, il suffit d'insuffler une pensée «évolutionnaire» dans l'actuel code de la route pour le voir se transformer positivement et naturellement de lui-même. Si cet enjeu nécessite du courage politique, notamment en intégrant le Codex de la maîtrise routière au sein de l'actuel code de la route, il suppose surtout une vision globale chez le législateur à voir bien au-delà de la réalité actuelle qu'il a contribué à créer et/ou maintenir en l'état, afin d'envisager une autre forme de réalité bien plus évoluée. Si l'on veut changer en profondeur et en qualité la société actuelle au profit de tous, commencer par le code de la route est certainement l'un des meilleurs exercices d'implication opérationnelle, individuelle, citoyenne et collective.

## RETOUR VERS L'AMONT DE LA CAUSE

**E**n matière d'accidentologie, il est clair que la cause de l'accident ne saurait être isolable des décisions et du comportement amont de chaque usager impliqué et que l'importance de la conséquence ne saurait faire oublier les évidences du sourcing causal.

A trop vouloir simplifier le fait à la cause et la cause à la vitesse, c'est tout le système de raisonnement et d'organisation de la sécurité qui se décrédibilise. En réalité, la source de la cause est toujours fondamentalement reliée au niveau réel de maîtrise globale de l'utilisateur et/ou à la présence de couples à risque en temps réel, alors que la conséquence résulte directement de l'effet dynamique de la vitesse par l'aggravation ou non des effets corporels et humains en fonction de l'état des infrastructures et/ou de la nature de l'engin.

Si à la source de la problématique routière et de l'accidentologie préexiste toujours la présence du couple à risque, le raisonnement attaché à son interprétation et à sa justification se contente souvent d'une approche relativement partielle, apparente sur la forme et/ou erronée sur le fond. La construction intellectuelle prévalant alors dans le traitement des cas et des situations accidentogènes se positionne derechef sur la partie visible et apparente des faits et des conséquences, dans le cadre d'une causalité binaire relativement simpliste, voire manichéiste.

Dans la majorité des cas, il n'existe aucune vision globale à 360° de la situation qui prenne en considération équitable l'ensemble des faits apparents, cachés et latents, et encore moins d'approche globale allant de la source des faits à la finalité des conséquences. C'est le poids de la culture traditionnelle et passéiste des grandes institutions associé aux faiblesses chroniques constatées dans l'organisation d'un grand nombre de services publics qui conduisent à ce constat de causalité souvent primaire, ou pour le moins imparfait.

## DÉFINITION DU SOURCING CAUSAL

**D**ans un monde complexe et variable, il n'y a pas que la cause qui justifie la conséquence. La réalité est souvent bien plus subtile que la partie visible de la cause immédiate.

Considérant que l'interprétation humaine des événements procèdent généralement de la même manière que l'observateur qui évalue uniquement la partie émergée de l'iceberg, sans s'intéresser à la partie immergée bien plus importante, il est remarquable de constater comment le traitement de la cause et des conséquences (partie immergée) s'effectue le plus souvent aux dépens de la source, des effets collatéraux et de la finalité (partie émergée). Si le principe de causalité reste royal pour expliquer une relation simple et/ou prévisible dans la compréhension des faits, il n'en est pas du tout de même dans le cas d'une problématique complexe. Dans ce cas, il est nécessaire de faire appel au sourcing causal représentatif d'un modèle de raisonnement beaucoup plus évolué à la fois équitable, juste et objectif.

Par sourcing causal, il faut donc entendre un mode de raisonnement global s'attachant aussi bien à définir la source amont des causes, qu'à apprécier la résultante matérielle du fait, tout en intégrant les effets indirects et la finalité de cette même résultante dans le temps et l'espace. La notion de sourcing concerne la recherche puis l'intégration d'éléments extérieurs influençant et/ou découlant de la relation causale apparente apportant ainsi un signifiant global dans une démarche de sémantique générale. Par causal, il faut entendre un raisonnement en quête de logique, de vérité et/ou de représentation exacte de la réalité. Dès lors, le sourcing causal se présente comme une série d'étapes successives à franchir en élargissant la traditionnelle chaîne de causalité prenant traditionnellement en considération la cause ou le fait et ses conséquences, le plus souvent dans une forme de déduction (conséquence tirée d'un fait) ou dans une forme d'induction (cause probable déterminée suite à un effet constaté).

Si la chaîne traditionnelle de causalité entre un fait et sa conséquence est considérée de niveau 2/5 et s'apparente un peu au 1<sup>er</sup> degré du raisonnement, le sourcing causal est bien plus complet et beaucoup moins exclusif. Il contribue à associer un déroulé logique entre les 5 segments distincts en toute vie d'un fait, d'un événement ou d'une chose, dont la cohésion d'ensemble forme une chaîne de raisonnement de niveau 5/5.

chaîne traditionnelle de causalité	→	rapport 2/5
sourcing causal	→	rapport 5/5

## LES 5 ETAPES DU SOURCING CAUSAL

Les 5 étapes du sourcing causal intègrent l'origine du phénomène (source), les 3 principales étapes intermédiaires (cause, conséquence, effets) et la fin du phénomène (finalité).

Etape 1	→	Source
Etape 2	→	Cause/fait
Etape 3	→	Conséquence
Etape 4	→	Effets collatéraux et interactivités
Etape 5	→	Finalité

### Etape 1

Le sourcing causal prend d'abord en considération l'amont et l'origine du phénomène x. L'étape 1 représente par conséquent la source, c'est-à-dire l'essence, la cause de la cause. A l'échelle de l'individu, la source comprend tous les phénomènes et facteurs interagissant consciemment et inconsciemment sur le comportement du sujet, avant et pendant le fait incriminé. Par exemple, il peut s'agir de l'existant du sujet dans sa partie la plus apparente (décisions, choix, dispositions d'attitudes, tendances caractérielles, présence de couple(s) à risque...), mais aussi dans ses aspects les plus souterrains et/ou latents (complexité de sa personnalité, histoire de l'individu, acte manqué, acte réussi, inhibitions, complexes, traumatismes, couples à risque masqués...). A l'échelle d'un événement, ce sont tous les facteurs incidents propres à chaque individu ou entité impliquée qui doivent être pris en considération, dès lors que ceux-ci participent et/ou influencent de manière directe ou indirecte la cause ou le fait. La source peut être tangible et identifiable, comme elle peut être plus subtile et complexe.

#### étape 1

```

→ source
  → amont du phénomène x
    → cause de la cause
  
```

### Etape 2

L'étape 2 caractérise les raisons porteuses et ciblées du phénomène proprement dit (fait, événement), lesquelles, à moins d'exister de manière *ex nihilo*, disposent forcément de racines, de souches et/ou d'antériorités propres à l'étape 1. L'étape 2 représente la cause identifiable en tant que point de départ du processus engagé. Pour l'esprit humain, ce point de départ ressort d'une matérialisation physique, cognitive (raisonnement, intuition), sensorielle et/ou affective, dont il est possible de déterminer le sens, le signifiant, la chronologie et/ou les données factuelles apparentes ou masquées.

#### étape 2

- cause
  - centre du phénomène x
  - raisons porteuses et ciblées

### Etape 3

L'étape 3 représente le phénomène sous l'angle des conséquences directes ou indirectes découlant d'une cause identifiée. Les conséquences sont le plus souvent explicites et relativement bien déterminées dans leur nombre et qualité. C'est souvent l'étape la plus simple à déterminer dans le résultat obtenu (avantage, gain, perte, dommages...).

#### étape 3

- conséquences
  - centre du phénomène x
  - résultat (+,-,=) obtenu

### Etape 4

L'étape 4 considère les effets collatéraux subséquents, directs et indirects, apparents et non apparents découlant de l'interactivité entre les multiples facteurs présents au moment du phénomène. Les effets collatéraux traduisent l'ensemble des incidences subséquentes se propageant dans un périmètre bien plus large et global que celui des seules conséquences apparentes. Ils représentent la somme des impacts et/ou la chaîne de répercussions positives, neutres ou négatives constatées à court, moyen et long terme à la fois ici, ailleurs et/ou autrement.

#### étape 4

- effets collatéraux
  - périmètre élargi
  - interactivités multiples

### Etape 5

L'étape 5 intègre, en aval, la finalité du phénomène donnant ainsi le véritable sens de la cause, des conséquences et des effets collatéraux. Elle consacre objectivement le point d'arrivée, la fin ultime du phénomène dans la globalité de ses résultats et de ses effets pour l'ensemble des parties concernées, voire non concernées. C'est la finalité qui donne le véritable signifiant du phénomène en intégrant la somme des 4 étapes précédentes. Ainsi, la finalité peut inverser le sens négatif immédiat du phénomène x pour s'apercevoir objectivement de son aspect positif, utile ou nécessaire et inversement.

#### étape 5

- finalité
  - aval terminal
  - signifiant véritable du phénomène x

## UNE DÉMARCHE ESSENTIELLE

**L**e sourcing causal appliqué à la pratique routière et à l'accidentologie en général apporte une vision globale x fois plus complète et objective par la complétude du raisonnement attaché au phénomène considéré, à savoir : l'amont, le cœur du fait/événement (cause, conséquence), les effets collatéraux en zones «périmétriques», l'aval «terminal».

- |                      |   |                     |
|----------------------|---|---------------------|
| 1. Amont             | → | Source              |
| 2. Cœur du fait      | → | Cause + Conséquence |
| 3. Zone périmétrique | → | Effets collatéraux  |
| 4. Aval              | → | Finalité            |

La démarche de sourcing causal est essentielle dans toute société évoluée alors qu'elle est impossible dans une société fermée, de non culture et de non information et/ou avec des individus ayant un mode de pensée partisan, rigide, intolérant. L'utilisation du sourcing causal démultiplie l'objectivité du traitement des situations accidentogènes mais aussi judiciaires, marketing, stratégiques,

psychologiques, en rendant ensuite bien plus légitimes et crédibles les positions prises, les analyses effectuées et les leçons tirées.

### Principe universel de la démarche de sourcing causal :

Source	→	amont (essence)	→	individu endogène (contexte du milieu)
Cause + conséquence	→	cœur du fait (réalité apparente)	→	relation causale
Effets collatéraux	→	zone périmétrique	→	chaîne de répercussions (ici, ailleurs, autrement)
Finalité	→	aval (signifiant)	→	bilan global

**Dans une problématique donnée la compréhension juste, équitable et objective doit obligatoirement reposer sur 4 grands piliers :**

- . La prise en compte de l'individu et/ou le contexte du milieu
- . La relation causale habituelle dans l'enchaînement des faits
- . La chaîne élargie des répercussions et des interactions
- . Le bilan global objectif

## 7 NIVEAUX À CONSIDÉRER DANS L'ACCIDENTALITÉ

**L**e sourcing causal contribue à remettre de l'ordre dans l'esprit des hommes comme dans les décisions émanant des institutions.

Entre l'influence en temps réel de la personnalité de l'utilisateur, son comportement via son (*rme*), la vitesse pratiquée, l'état mécanique et technologique de son engin, les conditions climatiques, la luminosité diurne et nocturne, l'environnement routier et la gestion des infrastructures routières, la prise en compte de l'influence ou non de couple(s) à risque, c'est ici au minimum 8 paramètres qui interfèrent directement dans l'analyse de toute situation routière. Dans ce type de sourcing causal, il convient toutefois de bien différencier ce qui ressort de la responsabilité et de la manœuvre de l'humain (usager/pilote/conducteur), de ce qui ressort de l'existant technique et/ou du milieu d'accueil (environnement). Ainsi, 4 paramètres ressortent directement de la responsabilité, de la personnalité de l'utilisateur et de l'exercice de sa maîtrise globale et 4 paramètres concernent les conditions spécifiques de l'environnement routier et la fiabilité de l'engin.

**Ce sont au total 8 paramètres qui influencent en temps réel la qualité de la pratique routière :**

1. Le traitement psychique en temps réel des informations et des situations via le (*rme*) (usager) ;
2. La vitesse lambda pratiquée (usager) ;
3. Le comportement en situation (usager) ;
4. La présence ou non de couple(s) à risque (usager) ;
5. L'état mécanique et technologique de l'engin (environnement) ;
6. Les conditions climatiques et leur gestion (environnement) ;
7. La luminosité diurne/nocturne et sa gestion (environnement) ;
8. Le relief routier, ses infrastructures et leur gestion (environnement).

**Sous l'angle accidentogène, la base du sourcing causal repose sur la prise en considération d'une conjonction en temps réel des précédents 8 paramètres selon 3 entrées principales :**

- . L'utilisateur et son comportement ;
- . La présence ou non de couple(s) à risque réhibitoire(s) ;
- . L'environnement routier et mécanique.

Dans le sourcing causal, la vitesse lambda pratiquée n'apparaît pas comme une entrée principale en matière d'accidentologie mais comme un paramètre pris parmi les autres. Il est ainsi possible de dire que la vitesse prise isolément, sauf à de rares exceptions, n'est ni la source première, ni la cause principale de l'accidentalité, mais un paramètre d'amplification et d'accompagnement du risque, dès lors que préexiste un défaut d'efficience chez l'usager, la présence d'un ou de plusieurs couples à risque et/ou un environnement routier et/ou technique à risque, hostile ou dangereux. En fait la vitesse n'intervient qu'en 4<sup>e</sup> position, entre la cause et la conséquence, dans la démarche appliquée du sourcing causal.

Entre la source humaine de l'accidentalité (comportement et personnalité du sujet), la source environnementale (engin, conditions de roulage, infrastructures routières), la cause apparente (démaîtrise, couple(s) à risque), le facteur d'amplification (vitesse lambda, défaut de protection adéquate), la ou les conséquences (médicalisation, traumatisme, frais et débours, perte financière, décès...), les effets collatéraux induits (douleurs des familles, coûts économiques et sociaux pour l'individu, le ménage et la collectivité, épisodes difficiles de vie quotidienne...) et la finalité en résultant (expérience individuelle, familiale et/ou collective), il convient d'éviter les amalgames trop faciles et réducteurs.

**En réalité, le sourcing causal permet de décortiquer l'essentiel des facteurs liés à l'accident :**

- 1. Source humaine**  
(personnalité, comportementale du sujet)  
↓
- 2. Source environnementale**  
(mécanique, conditions de roulage, infrastructures)  
↓
- 3. Cause apparente**  
(démaîtrise, présence de couple(s) à risque)  
↓
- 4. Facteur d'amplification**  
(vitesse lambda, équipement de protection inadéquat)  
↓
- 5. Conséquence(s)**  
(médicalisation, traumatisme, décès, coûts financiers)  
↓
- 6. Effets collatéraux**  
(douleur, coûts économiques et sociaux, épisodes de vie)  
↓
- 7. Finalité**  
(contribution à l'expérience personnelle et/ou collective)

Parmi les 7 niveaux du sourcing causal en matière d'accidentalité, plus l'interprétation repose sur l'aspect central du phénomène (cause, conséquence), plus elle tend à favoriser un type de raisonnement honnête, mais partiel et incomplet. C'est notamment le cas des positions policières et judiciaires habituelles. La référence principale à l'étape 4 traduit pour le coup une vraie misère intellectuelle surtout avec la référence simpliste aux statistiques et/ou aux habituelles incantations hostiles à la vitesse. Pour que le raisonnement tenu devienne pleinement crédible, adulte, objectif et utile, il doit nécessairement intégrer les étapes 1 et 2 en amont du phénomène, puis les étapes 6 et 7 en aval de celui-ci, ce qui permet alors d'asseoir un jugement fondé sur les principes de légitimité, d'équité et de différenciation dans l'analyse de chaque situation.

Sans cette condition, le rapport à la justice des hommes comme à celui de la pratique routière reste orphelin d'objectivité, de justesse, de vérité et de signifiant «évolutionnaire». Dans l'argumentation développée en matière de sécurité routière, il devient même possible de déterminer la hauteur du raisonnement tenu par une expression du type 1/7<sup>e</sup>, 3/7<sup>e</sup> ou 7/7<sup>e</sup>. La maîtrise routière n'accepte qu'un seul type de raisonnement : le 7/7<sup>e</sup>.

## QUIZ UNIVERSEL DE LA VITESSE

4 recueils de questions-réponses essentielles pour comprendre la problématique globale de la vitesse sur route. Le contenu de ce Quiz porte principalement sur le rapport entre la demande naturelle de vitesse, le fonctionnement du cerveau humain, la réponse de l'organisme selon les individus mais aussi l'influence décisive des institutions et du politique dans l'approche dogmatique, dominante et imparfaite de la pratique de la vitesse sur route ouverte. Les 65 questions-réponses portent également sur l'objectivité de la dangerosité de la vitesse en matière d'accident et de risque ainsi que sur les fondements universels de la vitesse, ses rapports avec la liberté individuelle, la maîtrise, la démaîtrise, le trou comportemental ou encore le sourcing causal... Soit autant d'interrogations de base suivies de réponses argumentées destinées à sortir du simplisme de la propagande sécuritaire et du mythe négatif de la vitesse.

Cliquer sur les titres pour accéder directement aux textes.

### Recueil 1 : RAPPORT À L'HUMAIN

1. En quoi la vitesse est-elle naturelle à l'homme ?
2. Quel rapport entre vitesse et conscience ?
3. La vitesse est-elle une fonction essentielle dans le vivant ?
4. Quel lien existant entre vitesse et dynamique évolutionnaire ?
5. Pourquoi la vitesse appelle-t-elle la vitesse ?
6. Quel type de relation existe-t-il entre vitesse et énergie vitale dans le vivant ?
7. L'insatisfaction dans la vitesse produit-elle des conséquences négatives ?
8. La vitesse ressort-elle d'un besoin humain ?
9. Comment manifester un comportement efficient dans la pratique de la vitesse ?
10. Quel comportement adopter face à la vitesse ?
11. Existe-t-il une vitesse psychique ?
12. Pourquoi auto-paramétrer sa vitesse de roulage ?
13. Quel rapport entre performance et vitesse ?
14. Quelle est l'incidence des repères routiers sur la perception de la vitesse ?
15. En quoi la non motivation déprécie-t-elle l'usage de la vitesse ?
16. Existe-t-il une représentation différente de la vitesse entre individus ?

### Recueil 2 : RAPPORT AU SOCIÉTAL

17. En quoi la vitesse ressort-elle d'une liberté universelle ?
18. Pourquoi la vitesse est-elle avant tout une donnée sociétale ?
19. Comment s'exerce la dominance sociétale ?
20. Quelle est la légitimité scientifique de la vitesse normalisée ?
21. La vitesse relève-t-elle d'un phénomène sociologique ?
22. Quel est le rôle du politique ?
23. La politisation de la vitesse est-elle saine ?
24. Quels sont les effets nocifs de la normalisation ?
25. Faut-il forcément normaliser la vitesse de manière indifférenciée ?
26. Pourquoi le recours systématique à la normalisation coercitive ?
27. Quelles sont les options sociétales en matière de vitesse ?
28. En quoi le conflit entre vitesses tolérante et autorisée est-il malsain ?
29. Paradoxe de société ou non ?
30. Vitesse et écologie peuvent-elles faire bon ménage ?
31. Vitesse et sexe, une même lutte de société ?
32. Les bons élèves de la route sont-ils les plus dociles ?
33. Est-il souhaitable de favoriser l'aseptisation routière ?



34. L'affirmation de soi est-elle compatible avec la vitesse autorisée ?
35. La privation de vitesse préserve-t-elle l'utilisateur ?
36. Pourquoi ne pas inverser le scénario entre vitesse coupable et vitesse sécuritaire ?

### Recueil 3 : RAPPORT À LA DANGÉROSITÉ

37. Pourquoi existe-t-il une probabilité d'accident ?
38. La vitesse est-elle la cause principale d'accidentalité ?
39. Existe-t-il une fatalité du risque avec la vitesse ?
40. Responsable ou facteur aggravant ?
41. Quid de la relativité fondamentale de la vitesse ?
42. En quoi la vitesse est-elle plus dangereuse sur route ouverte ?
43. En quoi la dangerosité et la gravité sont-elles différentes ?
44. La confusion des genres participe-t-elle à la peur du risque ?
45. Comment expliquer la chaîne causale de l'accidentalité ?
46. Pourquoi les interdictions sont-elles relativement peu efficaces ?
47. Quels sont les facteurs déclenchant de l'accidentalité ?
48. Comment les couples à risque pipent-ils continuellement le jeu ?
49. Quelles sont les conséquences de la restriction du besoin légitime de vitesse ?
50. Pourquoi la vitesse n'est ni dangereuse, ni défavorable en soi ?

### Recueil 4 : RAPPORT AUX FONDAMENTAUX

51. Quels sont les grands fondamentaux de la vitesse ?
52. Est-il vrai qu'il existe 15 façons différentes d'appréhender la vitesse ?
53. La courbe universelle de progression, c'est quoi ?
54. Quels sont les principales données de l'équation de la vitesse maîtrisée ?
55. Pourquoi le synchronisme est-il si important ?
56. En quoi le « temps d'avance » est-il essentiel ?
57. En quoi la démaîtrise influe-t-elle sur la vitesse ?
58. Quel rapport entre démaîtrise et « temps de retard » ?
59. A quel moment l'occurrence du risque survient-elle ?
60. La distance de freinage est-elle vraiment décisive ?
61. A quel moment se produit le « trou » comportemental ?
62. En quoi le « trou » comportemental favorise-t-il l'occurrence du risque ?
63. Est-il raisonnable de conserver l'équation sécuritaire actuelle ?
64. Quel est l'intérêt du sourcing causal ?
65. Vision globale ou vision étroite du phénomène vitesse ?

## 1. En quoi la vitesse est-elle naturelle à l'homme ?

**L**a pratique et la maîtrise de la vitesse sacralise aussi bien le progrès scientifique et technique sous toutes ses formes industrielles, informationnelles, relationnelles, de transport, d'exploration et de recherche fondamentale qu'elle favorise la démultiplication et l'universalité des échanges.

En cela, la vitesse ressort de l'évolution naturelle et normale des sociétés humaines. Elle est à la source de l'inventivité, de la productivité industrielle, et de la source première de la réussite dans la plupart des opérations reposant sur la maîtrise du temps. A l'échelle humaine, chez l'homme et le professionnel, elle consacre la rapidité du raisonnement et de l'intelligence, la rapidité du réflexe, la rapidité d'exécution des tâches et la maîtrise opérationnelle du métier, ainsi que la prise de décision en temps réel. Autant d'applications qui démontrent que l'évolution maîtrisée de la vitesse contribue fondamentalement, comme au quotidien, à l'agilité, à la survie, au développement et la sécurisation des sociétés modernes et de ses acteurs.

La recherche de vitesse résulte d'un processus complexe que l'homme a mis des millénaires à dompter en terme de mentalisation collective, de technicité, de sciences et de technologie, et des dizaines d'années en terme d'équation de maîtrise pour lui-même. Par exemple en moto et en voiture, mais aussi dans les activités de mouvement et de glisse comme le VTT, le ski, le jet ski, le karting, l'équitation, l'aviation, la course à pied..., la vitesse reste une consécration matérielle et concrète de la maîtrise dans l'action. Elle résulte d'une osmose harmonieuse entre le traitement optimal des informations captées, actives et mémorisées au sein du cerveau humain, la lucidité en temps réel du sujet (son discernement, sa conscience, sa compréhension), sa réactivité physique, sensorielle et corporelle, et la manipulation plus ou moins docile et technologique de l'engin. En ce sens, la maîtrise de la vitesse résulte de l'aboutissement positif d'un apprentissage fortement impliquant dans un cadre donné de civilisation et non d'une pratique marginale, délinquante ou culpabilisante à polarité négative.

## 2. Quel rapport entre vitesse et conscience ?

**L**'intégration maîtrisée de la vitesse mécanique et/ou cinématique en osmose avec la dynamique physique et psychique du sujet conduit à générer une constance dans les flux d'activation neuronaux.

La vitesse de traitement de l'information au sein du cerveau humain associée à une répétition à l'identique des mêmes chemins d'accès dans le traitement de l'information (théorie des flux neuronaux) permet d'élargir progressivement la « bande passante » psychique, favorisant ainsi la construction de réponses de plus en plus fiables, rapides et assurées. Ainsi plus l'individu agit dans la vitesse, plus il s'habitue à la vitesse et plus il génère des réponses humaines adaptées à la vitesse. Il est ainsi possible de dire que la répétition des mêmes comportements associée à un traitement réflexe et neuronal rapide ou accéléré des stimuli produit des réponses psychiques de plus en plus rapides et adéquates.

Ces réponses contribuent, lorsqu'elles sont validées par un retour positif d'expérience, à favoriser des comportements, des décisions et des attitudes mentales (vigilance, anticipation, compréhension...) proportionnées à la vitesse pratiquée, ainsi qu'une efficacité démultipliée pour la pratique de vitesses inférieures. De la même manière, le principe des flux neuronaux devient constrictif, handicapant, voire absent, dès lors que le sujet limite ou éteint son expérimentation à la pratique de la vitesse et/ou ne reconduit pas ou ne réitère pas l'usage de certains comportements. Ainsi, moins l'individu pratique la vitesse, moins il la domine psychiquement et moins il apporte de réponses adéquates. Il entre alors dans un cercle non vertueux d'étranglement et/ou d'inadéquation de ses réponses par l'inhibition de ses potentiels, par l'autolimitation de ses capacités et par le rétrécissement de son périmètre d'activation.

La pratique maîtrisée de la vitesse fait entrer l'individu dans un cercle vertueux de développement naturel de ses capacités et de ses potentiels. Elle devient même un formidable moteur d'évolution personnelle lorsqu'elle est associée à l'engagement dans l'action. Elle tend alors à accélérer la maturité des processus mentaux du sujet par l'hyper sollicitation des stimuli, des prises de décisions, de l'analyse des situations et des réponses apportées sur les plans comportemental, attitude, intellectuel, décisionnel et émotionnel.

**En matière de pratique complète et élaborée de la vitesse dans l'engagement de l'action, le degré de conscience de la réalité se développe bien plus rapidement et assoit un vrai sens de la responsabilité par :**

- . La prise constante de micro décisions dans des temps relativement courts ;
- . L'engagement concret dans un passage à l'acte fortement impliquant et variable selon les situations rencontrées ;
- . La prise de risque volontaire dans l'exposition physique et matérielle ;
- . L'usage constant du discernement (conscience aiguë de soi et du milieu, lucidité, anticipation, vigilance...) en situation connue et imprévue.

Il est dès lors clair qu'entre ne rien faire de tout cela et faire tout cela, l'individu trempe davantage sa personnalité et devient moins fragile, passif, timoré et/ou vulnérable face aux multiples situations difficiles de la vie.

### **3. La vitesse est-elle une fonction essentielle dans le vivant ?**

**P**our tout usager de la route, le rapport à la vitesse résulte fondamentalement d'une intégration physique, mentale puis comportementale.

En cela, le rapport à la pratique de la vitesse procède directement du fonctionnement global de l'individu en termes biologique, physiologique, psychique, psychologique, sensoriel, perceptif et de motricité. Tout part du cerveau humain et tout y revient, en passant par l'extrême complexité du fonctionnement dans l'organisme humain. De ce fait, le vécu et la perception de la vitesse par l'usager sont bien plus importants que la simple et pure notion de vitesse technologique ou compteur. Il est clair que la perception de la vitesse mécanique de l'engin et de sa cinématique s'appuie directement sur le volume d'informations captées par le corps humain, sur leur vitesse de transmission via le système nerveux et sur la qualité du traitement neuronal de ces mêmes flux d'informations.

Toute vitesse perçue est par conséquent obligatoirement filtrée, amplifiée ou sous-dimensionnée, selon que le sujet est habitué ou non à ce genre de sollicitations, se révèle équilibré, sain de corps et d'esprit ou non, agit momentanément sous l'influence de couples à risque ou non, produit ou non des décharges d'adrénaline et/ou subit l'influence d'autres substances biochimiques. Par principe physique, chimique et biologique, c'est la vitesse qui crée le mouvement, donne la vie, transporte l'énergie vitale, etc. Les vitesses atteintes dans le vivant peuvent se chiffrer en centaines de km/h (228 km/h pour les messages envoyés par le système nerveux) et celles atteintes dans l'espace peuvent dépasser les 300.000 km/s (vitesse de la lumière). La vitesse est partout à l'origine de la vie et de la nature, elle fait même partie intégrante de celle-ci. Sans vitesse ni mouvement, la matière s'effondre sur elle-même, meurt ou se minéralise.

On retrouve des effets salutaires de la vitesse dans les fonctions cognitives et psychologiques de l'usager de la route, faisant qu'il existe une relation directe entre le degré d'activation du cerveau et le niveau d'activation musculaire du sujet (contraction et effort musculaire, réflexe, rapidité de réaction...) et inversement. Ainsi, plus l'activité cérébrale est forte, plus la tension musculaire et/ou l'activité musculaire s'avère proportionnellement fortes. A l'inverse, toute chose égale par ailleurs, plus l'activité physiologique, motrice et/ou physique du sujet se révèle faible, plus son activité cérébrale (intensité de la réflexion, créativité, degré de construction et de finesse du raisonnement...) démontre une relative baisse dans son niveau d'activation, hors toute considération qualitative. Il s'agit d'évoquer ici uniquement l'intensité ou non de la mobilisation du potentiel disponible. Dans le vivant, il existe par conséquent une corrélation naturelle et quasi instantanée entre le physiologique, l'anatomique et le psychique, faisant que la perception de la vitesse reste à la base une affaire individuelle et non le produit d'une réglementation collective.

### **4. Quel lien entre vitesse et dynamique «évolutionnaire» ?**

**L**a recherche de vitesse est innée à l'homme comme à l'animal, en tant que fondement même de sa dynamique «évolutionnaire».

Intervenir sur la perception de la vitesse et/ou sur les facteurs essentiels de vitesse d'activation humaine et/ou sur les mouvements du corps dans son déplacement, c'est forcément interagir sur certaines fonctions vitales et essentielles dans un sens favorable, moins favorable ou défavorable. En d'autres termes, s'opposer aux rythmes naturels humains, de manière normative et coercitive par le jeu de limites imposées, c'est créer l'apparition de conditions non «évolutionnaires», de stagnation, voire d'entropie dans les mécanismes de régulation de l'énergie vitale, dès lors que celle-ci existe et tend à augmenter de manière proportionnelle au développement contigu des besoins humains. Il est ainsi possible de dire que plus la société favorise l'éveil et la mobilisation des besoins humains en terme notamment d'industrie, d'économie, de consommation, d'accès à la technologie, à l'information et à l'échange, plus elle génère la production d'une énergie vitale associée directement à une augmentation de sa vitesse de traitement et de réalisation.

La matrice de vitesse d'activation au sein du vivant (production, propagation, traitement, consommation, réalisation de l'énergie humaine) est fondamentalement différente selon les individus. Elle est également variable selon les rythmes vitaux mobilisés au sein d'un même individu selon la dominance ou non de ses besoins vitaux et de ses états d'être. Si l'inné en toute espèce du vivant produit une vitesse basique d'activation biologique afin de maintenir le caractère vital du fonctionnement des cellules et entretenir ses flux énergétiques, il n'en demeure pas moins que les différents paramètres constitutifs de l'influx et du débit énergétique agissent directement sur la vitesse finale d'activation au sein du vivant.

Par principe vital, le degré de mobilisation de l'énergie au sein du vivant reste parfaitement corrélatif de la vitesse d'activation au sein du vivant et par extension, de la demande de pratique de vitesse réalisée et/ou d'accomplissement. Il existe ainsi un caractère indissociable entre énergie vitale, vitesse d'activation au sein du vivant et demande de vitesse réalisée et/ou d'accomplissement formant ainsi la base de tout processus «évolutionnaire» chez l'homme et l'animal.

## 5. Pourquoi la vitesse appelle la vitesse ?

**L**a vitesse appelle la vitesse. Ainsi plus la vitesse d'activation au sein du vivant est grande et continue, plus elle tend à se matérialiser, dès que le contexte le permet, par un besoin réalisé ou dominant de vitesse qui lui-même tend à s'exprimer à partir du potentiel d'accomplissement des moyens physiques, moteurs, mécaniques, techniques et/ou technologiques disponibles.

Dès lors que la recherche de satisfaction s'accompagne d'un rapport au temps proportionnel à la mise en œuvre des «moyens» nécessaires, tout processus du vivant tend naturellement à opter pour ce schéma. La prégnance de ce schéma dans la réalité du sujet est telle que s'éveille peu à peu une nécessité de vitesse réalisée ou dominante en chaque type et nature de besoin, de manière à transformer tout état d'être lambda en un état d'être plus complet et satisfait dans un rapport donné au temps par la pratique effective d'une vitesse physique et sensorielle d'accomplissement proportionnée : véhicule, marche, course, nage, glisse, chute libre... Dès que préexiste une demande physique d'accomplissement de vitesse, s'ajoute tout naturellement une extension psychique (connaissances, imaginaire, activités professionnelles, activités intellectuelles...), puis éventuellement des extensions techniques et technologiques.

La nécessité de vitesse tend alors tout naturellement à animer l'ensemble des activités humaines du sujet en fonction de la priorité de ses motivations. Cette source amont, plus ou moins développée selon les individus et plus ou moins contrôlée dans la dimension culturelle des sociétés, forme selon l'âge biologique et/ou psychologique des individus le ciment d'une véritable dynamique «évolutionnaire».

**En matière de dynamique «évolutionnaire», la vitesse intuitive maîtrisée produit 10 principales incidences positives en faveur de l'utilisateur compétent porteur de besoins dominants :**

1. Fondamental incontournable du vivant en terme d'équilibre et d'harmonie endogène ;
2. Relativité de la vitesse en terme d'accidentologie ;
3. Vitesse psychique, autotparamétrage du cerveau et différentiel de vitesse perçue ;

4. Satisfaction des besoins dominants, adéquation du rythme naturel des états être, équilibre interne ;
5. Meilleure régulation des triptyques intensité/fréquence/volume et flux/demande/offre énergétiques ;
6. Activation favorable des flux neuronaux ;
7. Cercle vertueux du développement humain (affirmation de soi, maturité, esprit réel de responsabilité) ;
8. Dominance de la vitesse d'activation du vivant sur les 4 autres types de vitesse ;
9. Propension à rechercher la performance et l'augmentation de sa propre maîtrise globale ;
10. Différentiel positif dans le contrôle de la vitesse par meilleur synchronisme naturel.

## 6. Quel type de relation existe-t-il entre vitesse et énergie vitale dans le vivant ?

**M**ême à vitesse identique ou immuable de production, propagation et de traitement, les niveaux de consommation et de réalisation de l'énergie humaine ne sont pas du tout les mêmes selon le différentiel constaté dans le rapport influx/débit.

Il est ainsi possible de dire que la matrice de vitesse d'activation finale au sein du vivant résulte fondamentalement de la somme globale d'activation de l'énergie humaine en fonction des paramètres constitutifs du rapport influx/débit. Selon ce principe, la vitesse d'activation au sein du vivant ne produit pas du tout les mêmes effets selon le paramétrage initial de l'énergie vitale du sujet.

**Plus la vitesse d'activation au sein du vivant est grande, plus elle interagit sur (idem dans le cas inverse) :**

- . La courbe de montée en puissance dans la potentialisation de l'énergie ;
- . La force d'expression dans la dominance des besoins humains ;
- . La rapidité d'exécution dans le synchronisme des gestes et des postures ;
- . Les niveaux de vitalité, tonicité, dynamisme ;
- . La précision, l'endurance et la capacité d'activités motrice, intellectuelle et de travail ;
- . La puissance de réflexion, de compréhension, d'analyse et de synthèse ;
- . La rapidité de sollicitation dans le fonctionnement de certains états d'être (réflexe, automatisme, sensation, perception, intuition, mémorisation, créativité, décision, humeur, émotion...);
- . Etc.

Sous l'angle énergétique, l'énergie vitale irradie forcément l'ensemble des fonctions vitales en terme de paramètres d'intensité, de fréquence et de volume. Autant dire que ce premier triptyque énergétique (intensité/fréquence/volume) est à l'origine de l'accroissement permanent de la demande, de l'offre et de flux au sein des besoins, fonctions et organes, second triptyque énergétique.

**La conjugaison de ces deux triptyques énergétiques se traduit par la matérialisation d'une dynamique «évolutionnaire» au sein de la condition humaine en de multiples applications telles que :**

- . L'élargissement du spectre des besoins humains (plus de 200) ;
- . L'élargissement des fonctions psychiques, cognitives et «consciencielles» (finesse du raisonnement, densité et profondeur de réflexion, capacités mémorielles, puissance de l'analyse et de la synthèse en fonction du champ de connaissances...);
- . L'augmentation de la portée et du nombre des objectifs motivationnels animant le quotidien, l'activité professionnelle et les perspectives de réalisation de soi ;
- . Etc.

Cette amplification ou non à la source de la dynamique humaine contribue à matérialiser et à pérenniser ou non, via la force de l'acquis, une accélération ou non de tous les processus énergétiques du vivant et de ses nombreuses applications (fonctions cognitives et motrices, besoins sensoriels et affectifs, besoins de consommer, besoins d'agir et de s'affirmer, etc.). Toute accélération de flux/demande/offre associée à une plus grande intensité/fréquence/volume au sein de n'importe quel processus produit une

élévation du besoin lambda et une hausse de sa consommation en énergie vitale. L'accélération du processus suppose parallèlement un rapport au temps, notamment en matière de durée d'exécution. Ainsi, plus la durée d'exécution se révèle courte et se matérialise par un gain constaté entre le moment  $t$  de la pulsion, de la perception, de la mentalisation et/ou de la décision et le moment  $t'$  de sa réalisation, plus la dominance du processus concerné s'impose momentanément à tout autre. C'est notamment le cas lorsque le gain constaté produit de la satisfaction dans l'accomplissement et/ou au terme du processus engagé.

En résumé et pour faire simple, il est possible de dire que toute forme d'accélération dans un processus donné produit d'autant plus d'attente de satisfaction que la durée d'exécution est courte et que les triptyques énergétiques mobilisés sont importants. Il est dès lors évident que la nécessité de vitesse suppose une tension en terme d'énergie mobilisée et un effort constant dans le processus engagé et qu'en conséquence, elle s'oppose directement à son contraire, c'est-à-dire, à toute forme de rythme habituel plus lent et de facilité ne nécessitant ni grand effort ni forte tension à supporter. Le degré de satisfaction résultant de la nécessité de vitesse réussie se révèle toutefois bien supérieur à celui résultant de la non nécessité de vitesse par la baisse enregistrée dans le triptyque intensité/fréquence/volume et/ou dans celui : flux/demande/offre. Il est ainsi possible de dire que plus la nécessité de vitesse est forte, plus elle génère de satisfaction dans la réalisation du processus engagé, sous condition de mise en œuvre correcte.

Chez l'individu sain et mature, toute action positive sur les deux triptyques de l'énergie vitale contribue à favoriser l'accès à l'affirmation de soi, à la réalisation de soi, voire à l'épanouissement de soi par l'atteinte d'une satisfaction forte et régulière dans les besoins dits dominants. De manière corrélative, elle développe un degré d'affirmation de soi plus ou moins fort dans l'exécution du besoin considéré et/ou dans l'action envisagée induisant, par le fait d'une réalisation correcte, la conséquence probable de réussite. En résumé, la nécessité de vitesse correctement activée est à l'origine de la satisfaction dans l'exécution, par conséquent dans le taux de réussite ciblé et/ou global de l'individu en regard des besoins affichés et/ou des actions menées.

## 7. L'insatisfaction dans la vitesse produit-elle des conséquences négatives ?

**A**gir sur l'énergie vitale de l'individu en terme de plus grande mobilisation ou au contraire en terme de constriction et de réduction induit forcément des conséquences opposées sous l'angle satisfaction/insatisfaction, affirmation de soi/non affirmation de soi et réussite/échec, même et surtout à l'insu de la conscience du sujet.

Ainsi, si le schéma est incorrect par une insuffisance quelconque ou que le rythme d'activation reste trop habituel, c'est une forme de non satisfaction, voire d'insatisfaction, de frustration et/ou d'échec qui risque d'apparaître.

**La vitesse contrainte induit 10 principaux types d'incidences et de perturbations endogènes au sein de l'utilisateur dès lors que celui-ci ressent le besoin dominant de vitesse :**

1. Omniprésence de couples à risque ;
2. Gisement entropique (crise, chaos, problème...) et chaîne de réactions (baisse de vitalité, perte de motivation, baisse de productivité, dysfonctionnements...);
3. Multiples incidences psychopathologiques ;
4. Désynchronisme, déstructuration du fonctionnement vital ;
5. Cercle non vertueux de développement humain (non affirmation de soi, baisse de maturité, frilosité, docilité, tendances habituelles...);
6. Insatisfaction chronique des besoins dominants (frustration, compensation, surcompensation...);
7. Réponses inadéquates en situations non connues (acte manqué, schéma traditionnel de pensée, modélisation non créative du comportement, besoin d'identification/appartenance/rejet d'autrui...);
8. Egalitarisme dogmatique, intolérance, acceptation inconditionnelle de la pression administrative, judiciaire et législative ;
9. Résistance à toute forme d'évolution dynamique, conformismes, sociopathologie

sécuritaire de masse ;  
**10. Comportement général à tendance négative et dépréciative.**

La faible mobilisation d'énergie vitale interagit toujours, de manière directe ou indirecte, sur toute une chaîne de réactions dans le vivant, le collectif d'individus et dans les organisations en place. Il existe ainsi une relation directe de cause à effet entre l'individu disposant d'une faible énergie vitale en terme de flux/demande/offre comme d'intensité/fréquence/volume dans tous les besoins reliés à la prise de risque et à la vitesse dans l'action, et la nature réduite de son engagement ou de parti pris en faveur du non engagement dans l'action à risque. Dans ce type de configuration, l'individu tend tout naturellement à compenser proportionnellement ou à surcompenser dans les activités psychique, intellectuelle, professionnelle, relationnelle, culturelle, sportive, manuelle simple... offrant un faible risque et une plus haute sécurité pour lui.

Si le comportement se montre actif en apparence, c'est pour mieux donner le change sachant que le fond de personnalité repose le plus souvent sur un fort besoin d'appartenance à des groupes, organisations ou réseaux en place, ainsi que sur un fort besoin d'identification à des modèles de genre. Chez certains individus, cette configuration énergétielle favorise au contraire la manifestation d'une recherche d'isolement, de rejet des conventions et des autres. En tout état de cause, la représentation de la réalité est davantage filtrée et façonnée à partir de grilles de références normatives conformes à l'éducation familiale reçue et à l'empreinte laissée par les cycles d'enseignement. Si la tendance habituelle se révèle dominante, c'est qu'elle se nourrit davantage de schémas traditionnels de raisonnement et de modèles sociaux reproductifs que d'une expérimentation élargie et/ou d'une pratique terrain offensive.

Il ne faut cependant pas confondre non, faible ou moyenne vitesse vitale et impressions de béatitude, de calme et/ou de bonheur, lesquels peuvent être atteints en ne faisant rien ou peu. Le plus souvent, il s'agit là simplement d'un abaissement quantitatif de la demande des besoins dominants assorti de la recherche peu ambitieuse d'un niveau de simple suffisance dans l'expression de ces mêmes besoins. La basse régulation de l'énergie vitale s'accompagne alors obligatoirement d'un stade limité et volontaire de mobilisation des capacités humaines. Pour chaque individu se pose ici un véritable choix existentiel entre une mobilisation réduite de ses capacités utiles et nécessaires pour vivre ou survivre dans la simple suffisance et l'expression quali-quantitative de ses potentiels et de ses ressources humaines afin d'espérer atteindre une plus grande intensité de vie. A l'échelle de la condition humaine, il n'y a de solution idéale que celle voulue en toute conscience et libre arbitre par chaque individu en fonction de son tempérament, de sa personnalité, de son âge, de son état de santé, de son moral et/ou de ses motivations. En ce domaine, la décision appartient uniquement à chacun.

## **8. La vitesse ressort-elle d'un besoin humain ?**

**E**n toute société, la demande de vitesse reste toujours proportionnelle à son appropriation technique ou technologique jusqu'à devenir progressivement un besoin dominant.

Par le fait naturel, la dominance de ce besoin humain se développe à la vitesse de son appropriation puis se synchronise en fonction de l'intensité et de la régularité de son usage. Ce besoin irradie ensuite de nombreuses fonctions demandeuses du corps et de l'esprit humain. Dès lors que l'individu s'est approprié intimement et positivement les effets de la vitesse et que la demande du besoin en résultant s'avère correctement satisfaite, l'individu pousse alors tout naturellement l'intensité de sa demande jusqu'à atteindre les hauts potentiels de la vitesse disponible avec l'engin utilisé. C'est l'importance du choc émotionnel et/ou la souffrance frappant l'intégrité physique qui relativisent et réduisent éventuellement la demande naturelle de vitesse. En cela, tout ce qui est dans l'ordre du naturel positif ou négatif influence la normalité du phénomène de régulation du besoin de vitesse.

A l'inverse, lorsque la demande naturelle de vitesse se voit contrainte et limitée autoritairement de l'extérieur dans son accès, elle ne peut qu'induire l'apparition d'un phénomène de frustration, de déplacement et de compensation brouillant inévitablement l'harmonie intime de l'individu. La pratique maîtrisée de la vitesse chez l'individu change obligatoirement certaines données essentielles de sa condition humaine en la qualifiant et en la grandissant de l'intérieur (affirmation de soi), par l'harmonie intime résultant de la dominance satisfaite de ce besoin (et de bien d'autres). Toutefois lorsque l'individu

choisit seul, sans contrainte et par lui-même de restreindre la pratique de la vitesse, parce qu'il le juge ainsi en toute conscience, il agit alors de manière parfaitement naturelle en limitant la quasi-totalité des effets induits en lui et autour de lui. C'est alors au stade sociétal que les effets induits se propagent en priorité.

La vitesse est une extension des capacités naturelles de l'homme et de la femme et non un apport artificiel et fortuit relevant uniquement de la technologie. Le besoin ou non de vitesse ressort d'un choix de vie individuel relié aux fondamentaux de la dynamique «évolutionnaire» du vivant. Aussi, agir négativement sur les deux triptyques de l'énergie vitale des individus, c'est prendre d'autorité le risque d'altérer à la source et/ou dans leur accomplissement les besoins dominants du sujet, par conséquent d'interagir sur l'équilibre et/ou l'harmonie de fonctionnement des états d'être concernés.

#### **La privation d'expression du besoin de vitesse en tout domaine induit des conséquences caractéristiques chez l'individu :**

- . Mal-être général ;
- . Tendance à vouloir plaire plutôt qu'à être soi-même ;
- . Perte ou défaut de motivation ;
- . Pathologie, problèmes de santé, stress ;
- . Tendance marquée à la passivité et à la frustration ;
- . Agressivité et manipulation vis-à-vis des autres ou des plus faibles ;
- . Perte du vrai sens des valeurs ;
- . Baisse de la productivité ;
- . Non ou faible passage à l'acte, peu de prise d'initiative et d'expérimentation ;
- . Mentalisation de la vie à fort caractère subjectif et émotionnel ;
- . Recherche d'assistantat, sécurisation, fonctionnarisation du travail ;
- . Tendance à l'insatisfaction en tout domaine familial, professionnel et social ;
- . Excès de discours, raisonnement, virtualité de la réalité ;
- . Etc.

### **9. Comment manifester un comportement efficient dans la pratique de la vitesse ?**

Il ne peut y avoir de comportement efficace face à la vitesse, sans que l'utilisateur ne dispose d'un faisceau de dispositions se caractérisant par des niveaux suffisants de :

- . Dynamisme et d'énergie
- . D'affirmation de soi
- . De libre arbitre
- . D'indépendance et d'autonomie
- . D'autodiscipline
- . Conscience éclairée

**Aussi à la source de son comportement face à la vitesse le citoyen-usager adulte doit savoir :**

- . Pratiquer majoritairement l'affirmation de soi
- . Avoir un comportement constamment naturel
- . Faire reposer ses attitudes sur un système de valeurs
- . Purger efficacement les tensions accumulées au quotidien
- . Organiser sa gestion de vie par un faisceau d'objectifs renouvelés
- . Avoir l'esprit de responsabilité
- . Etre majoritairement offensif face à l'adversité

**De ce fait, l'efficiency du comportement face à la vitesse repose sur l'acceptation de plusieurs conditions de principe :**

- . Un cadre d'utilisation dit ouvert (vitesse tolérante et intuitive)
- . Une accessibilité sous conditions précises



- . Un cadre de pratique volontariste et non imposé de manière normative
- . Une participation différenciée selon la motivation et la compétence de l'utilisateur

Le mythe sécuritaire de la vitesse réduite doit rejoindre la grande collection des mythes pour bigots, benêts, innocents et candides de la vie. Il ne peut y avoir de véritable sécurité pérenne et solide au sein de toute collectivité sans comportement assuré en chaque homme. Tout comportement assuré nécessite un minimum de connaissances, d'affirmation de soi, d'autonomie de décision et de maîtrise : soit tout le contraire de la limitation comportementale, de la soumission, de l'inhibition et de la culpabilisation provoquée par la peur de la vitesse qui ne peut favoriser qu'un comportement médian, médiocre et peu qualitatif par rapport aux potentiels possibles.

Pour entrevoir une amélioration du comportement face à la vitesse, il est obligatoire d'agir sur la maîtrise de la pratique de la vitesse en acceptant parallèlement le fait qu'hausser la maîtrise globale de l'individu nécessite un droit réciproque d'usage de la vitesse. Ainsi dans la perspective d'une pratique routière quotidienne et assurée, il vaut 100 fois mieux agir sur la qualification du comportement de l'utilisateur à assumer pleinement ses motivations et ses capacités dans un cadre de bonne technicité que de privilégier une obligation morale, coercitive et légale de réduction et de limitation de la vitesse. Cela est d'autant plus vrai que l'individu est lui-même demandeur du besoin de vitesse dans un cadre sociétal au rythme de vie dynamique, organisé et temporel.

## 10. Quel comportement adopter face à la vitesse ?

**E**n matière de pratique de la vitesse sur route ouverte, la problématique de la comportementale du citoyen-usager est de savoir si celui-ci doit totalement s'aligner sur la norme imposée (code de la route) ou s'affirmer pleinement dans le naturel de ses capacités, de ses compétences et de son discernement.

Il s'agit alors d'opposer un comportement normatif à un comportement intuitif, un comportement façonné et orienté par le système à un comportement décidé par l'individu lui-même. En d'autres termes, le comportement du citoyen-usager doit-il être pleinement normé, pleinement tolérant ou procéder d'un véritable esprit de responsabilité tenant compte équitablement des différences et des spécificités de chacun ? En tout état de cause, le comportement face à la pratique de la vitesse traduit soit l'existence de freins et de résistances mentales de nature à révéler le caractère bridé, frustré, déformé et/ou asservi de la personnalité du sujet, soit à l'inverse, l'expression d'une motivation et d'une autonomie mentale à pouvoir s'affirmer librement et de manière autonome, dès lors que l'individu en décide ainsi.

Si le comportement révèle la personnalité de l'individu, la pratique et la représentation de la vitesse traduisent forcément dans les extrêmes du comportement soit une forme d'infantilisation (peur, soumission, respect des normes, non prise de risque...), soit une dimension adulte (affirmation de soi, courage, passage à l'acte, prise de risque, esprit de responsabilité...). Il existe naturellement de larges nuances dans la réalité vécue par chacun sous forme de mélange d'infantilisation et d'esprit adulte. Toutefois, la pratique réelle de la vitesse n'a rien d'anodin ni de subalterne dans l'appréciation des ressorts profonds de la personnalité de l'individu. Bien au contraire, elle révèle la dominance de caractères comportementaux majeurs souvent masqués derrière des apparences trompeuses. Pour l'observateur averti, la pratique de la vitesse est autant révélatrice des qualités et des faiblesses de l'individu que peut l'être le courage ou non dans le passage à l'acte, le volontarisme dans la prise de décision ou encore la capacité à oser dire ou faire, etc.

Il est clair que le comportement collectif face à la vitesse est un indicateur de maturité ou de régression infantile dans la masse citoyenne, selon la manière dont elle est comprise, vécue et pratiquée. En toute hypothèse, la réduction coercitive de la vitesse ne garantit nullement l'amélioration qualitative du comportement des usagers sinon la stabilisation à un niveau médian avec un risque assuré de dégradation par la force du temps et des habitudes. En ce domaine, il ne faut pas confondre le résultat obtenu par la contrainte normative de la vitesse en terme de baisse de l'accidentalité, de réduction des imprudences et/ou de l'assagissement de la prise de risque avec la production conjointe d'un plus grand esprit de responsabilité, d'une sagesse routière ou d'un plus grand discernement.

Ces dernières qualités sont soit déjà existantes chez l'individu, soit non existantes. Une adaptation comportementale technique à la vitesse réduite n'active donc rien en ces domaines, ou très peu, mais le fait seulement croire aux esprits influençables. Elle tend davantage à faire remonter à la surface des attitudes, des comportements et des rapports humains, les faiblesses structurelles des individus (passivité, soumission, manipulation...) en les institutionnalisant. Il est également clair que l'effet statistique résultant du comportement normé est purement «mécanique» et non psychique, ou alors à la surface psychologique des choses jusqu'à ce que le naturel reprenne inévitablement ses droits à la moindre petite occasion. A l'inverse, pour qu'il y ait une véritable amélioration du comportement chez l'adulte, il faut une convergence étroite entre ses besoins, ses motivations et les énergies mobilisées en vue d'atteindre un tel objectif.

## 11. Existe-t-il une vitesse psychique ?

**D**ans l'absolu, il n'y a pas de limites psychiques rédhibitoires à la vitesse, sauf celles provenant des capacités technologiques de l'engin, des courbures psychologiques de l'individu, du niveau de compétence technique du pilote et/ou de la qualité et permissivité des infrastructures routières.

Sur route ouverte, le premier rapport relatif à la vitesse est celui concernant la vitesse psychique. Cette évidence est particulièrement notable chez le motard. Ainsi pour le même usager utilisant régulièrement sa moto de 100 chevaux puis son automobile de 100 chevaux, l'acuité de l'approche de la vitesse en moto n'est pas du tout la même. Chez l'usager motard compétent, l'intensité de la concentration, le respect constant de la trajectoire, le maintien de l'équilibre, la rapidité de synchronisation des postures et des commandes augmentent la rapidité de ses décisions, le traitement de l'information perçue et de ses réactions dans un rapport de 2 à 1, voire de 3 à 1 en regard de l'usage tranquille de son automobile. Il existe ici un peu le même rapport entre le bon skieur qui descend rapidement une piste rouge, ressentant dans tout son corps l'intégralité des effets de la vitesse, et celui qui descend la même pente du haut de la télécabine en fermant les yeux.

En corollaire, l'usager motard ne perçoit pas du tout la vitesse affichée à son compteur de la même manière que celle apparemment identique affichée dans son véhicule. Cette perception est identique pour le bon pilote de voiture ou rallye. Ainsi le motard sait intuitivement qu'existe un fort différentiel dans la perception de la vitesse, pouvant atteindre 30 à 50 km/h de différence selon l'engin utilisé, faisant qu'à rouler à 130 km/h en automobile, il ne ressent les mêmes impressions, en moto, qu'à partir d'une vitesse de 160 ou 180 km/h. En d'autres termes, pour lui, rouler à 130 km/h compteur en moto, c'est un peu comme rouler à 80 ou 100 km/h en terme de perception de la vitesse.

Ce phénomène de mentalisation de la vitesse est identique entre un karting roulant à ras du bitume, dont l'effet est d'augmenter le sentiment de vitesse perçue, et un roulage dans un camion haut perché réduisant au contraire fortement le sentiment de vitesse. En fait, en dehors des lois physiques de la relativité restreinte, c'est essentiellement le placement et l'axe du regard (donc de la tête) par rapport à la route qui fait qu'à vitesse compteur identique, la perception psychique de la vitesse change, c'est-à-dire si le regard est placé sur l'avant, au centre de la route, sur le côté, plus haut ou plus bas que la norme de posture dans un véhicule standard. En cela, il existe dans l'esprit de chacun une première certitude d'existence de vitesse psychique.

## 12. Pourquoi auto-paramétrer sa vitesse de roulage ?

**L**a seconde véritable certitude dans la relativité appliquée à la vitesse, c'est que la mentalisation de la vitesse s'effectue à l'unité de chacun.

Aussi, le meilleur conseil qui soit en matière de pratique de la vitesse, c'est de savoir se discipliner à s'imposer une montée en puissance progressive dans la vitesse. Il s'agit en l'occurrence de donner le temps nécessaire au cerveau humain de s'auto-paramétrer à la prise de vitesse en fonction de la réalité de la situation, de l'expérience et des capacités du sujet dans la gestion de l'information provenant des nombreux capteurs sensoriels et perceptifs du corps humain. Avec l'usage régulier de la vitesse, le

cerveau humain est parfaitement capable de s'auto-paramétrer à n'importe quelle vitesse intuitive en seulement quelques dizaines de secondes pour certains ou quelques minutes pour les autres.

L'auto-paramétrage du cerveau, à l'instar de l'échauffement des muscles, signifie que celui-ci devient progressivement apte à traiter le volume et la rapidité des flux d'informations ainsi que la synchronisation des gestes en découlant. Il convient donc de ne jamais transgresser cette règle de base en ne précipitant jamais sa prise de vitesse. La plupart des accidents directement liés à la prise de vitesse proviennent de cette transgression et de l'impréparation dans l'auto-paramétrage.

### 13. Quel rapport entre performance et vitesse ?

**D**ans toute société moderne bâtie sur la nécessité de performance, de rapidité et de concurrence, agir directement sur le besoin de vitesse en réduction ou en augmentation, c'est agir directement sur le psychisme de l'individu en terme de plus ou moins grande efficacité à traiter l'urgence, l'imprévu et la complexité de la réalité.

On ne peut associer la nécessité de vitesse dans certaines activités majeures au quotidien (rapidité d'exécution des tâches professionnelles, ménagères, de transport, de déplacement...) et un ralentissement ou un bridage des mêmes fonctions mentales et neurophysiologiques mobilisées en matière de pratique routière, sans créer la constance de conflits psychologiques. Le besoin de vitesse, lorsqu'il existe, représente une demande globale et homogène qui ne peut se satisfaire d'une satisfaction dans tel cas et d'une frustration dans tel autre cas. C'est une vue de l'esprit que de croire en une autorégulation naturelle du besoin de vitesse selon les contextes d'action. Soit le besoin de vitesse baisse globalement soit, il se maintient en l'état soit, il augmente en créant alors des conséquences précises en fonction du degré de réalisation dans les domaines concernés.

Le seul type de concession possible est celui de la libération ciblée du besoin de vitesse (circuit, course, défoulement...) à condition que l'enjeu en vaille la peine et que l'individu soit lui-même assez motivé pour accepter ce report ou ce déplacement. Il n'existe face à un niveau donné de demande de vitesse que la consistance évidente, naturelle ou pragmatique de la réalité par incapacité physique ou matérielle qui peut limiter sans trop de dommage l'expression de ce besoin et non le recours à l'interdit, au dogme, à la norme ou à la morale dans leurs tentatives de substitution au libre arbitre du sujet. Il est clair que le besoin de vitesse n'est pas uniquement de l'ordre du contrôle de l'esprit. En matière de pratique routière, il s'applique à un espace-temps dans lequel l'individu s'investit largement dans l'ensemble de ses fonctions physiques, mentales, sensorielles, émotionnelles et intellectuelles en vue de survivre, préserver son intégrité physique, atteindre des objectifs et/ou se réaliser en toute forme de valorisation.

Ce type d'engagement n'est donc ni isolé ni désolidarisé du comportement habituel dans la vie courante. Il en est un prolongement naturel. Aussi toute contrainte normative appliquée à certaines fonctions actives de l'individu (comme la pratique de la vitesse) est-elle forcément de nature à se répercuter, à un moment ou à un autre, sous forme d'effets négatifs et/ou de dysharmonie comportementale et/ou attitudinaire dans d'autres fonctions. En cela, il est possible de dire que la parfaite domination du facteur vitesse entretient la performance intrinsèque de l'individu en regard de ses multiples capacités, ressources et potentiels et inversement.

### 14. Quelle est l'incidence des repères routiers sur la perception de la vitesse ?

**U**n autre rapport à la vitesse permet de mieux comprendre son extrême relativité. Il s'agit du rapport entre l'absolu de la vitesse en fonction d'un point fixe permettant d'apprécier la rapidité de roulage du véhicule et le rapport à la vitesse en fonction d'un point mobile.

Dans le premier cas, ce peut être la vitesse perçue par un piéton stationnaire qui voit passer un véhicule en ville à 50 km/h, jugeant dans l'immédiat de sa conscience celle-ci excessive par rapport à sa présence immobile. Dans le second cas, il peut s'agir d'un automobiliste roulant déjà à 130 km/h et qui se voit dépassé par un autre véhicule à 180 km/h, jugeant alors le dépassement certes rapide mais relativement progressif. En réalité, dans les deux cas, il n'existe que 50 km/h de différence dont l'une

est permise en ville (mais dangereuse par son immédiateté en fonction d'un point fixe) et l'autre interdite sur autoroute (mais beaucoup moins dangereuse car progressive).

Il est évident que prendre pour repère fixe et immuable de la vitesse celle indiquée au compteur dans une automobile moyenne avec un conducteur lambda en posture assise, c'est comme moyenner la pratique du jogging à 10 km/h pour tous, obligeant les plus rapides à piétiner sur place pour attendre les plus lents. C'est se fourvoyer totalement sur ce que perçoivent réellement le motard, le pilote et le camionneur. Le rapport à la vitesse en devient fondamentalement faussé ainsi que tout ce qui en découle dans l'attitude et le comportement des usagers.

## 15. En quoi la non motivation déprécie-t-elle l'usage de la vitesse ?

**C**elui qui ne connaît pas ou ne maîtrise pas la vitesse dans ses plages les plus hautes a tendance à lui accorder des vertus irréelles, ou au contraire des maléfices anachroniques en la diabolisant, selon qu'il s'avoue ou non motivé par elle.

Il est clair que chez beaucoup d'individus, l'émotionnel, l'affectif, l'imaginaire, la psychorigidité et/ou la non motivation conduisent à des prises de position exagérées, hostiles et/ou parfaitement erronées sur le fond. Il existe ainsi la plus extrême relativité et désorientation des esprits dans le débat sur la vitesse, tant que l'individu n'a pas été lui-même correctement initié à sa pratique et/ou qu'il limite volontairement sa propre connaissance sur le sujet à un accès intermédiaire, bridé et/ou imparfait.

Le constat est identique chez la plupart des personnes frappées dans leur esprit, leur cœur et/ou leur chair, et/ou via les accidents subis par leurs proches, rendant la vitesse principalement responsable des malheurs dans le destin de chacun, sans chercher à comprendre ou à remonter objectivement en amont de la complexité de la source du fait.

## 16. Existe-t-il une représentation différente de la vitesse entre individus ?

**P**our le commun des usagers de la route, notamment les jeunes et de sexe masculin, l'usage de la vitesse s'apparente à un fantasme, à un défi personnel, à un objectif de dépassement de soi matérialisé par la technologie croissante et la puissance disponible des moteurs.

Par la capacité quotidienne et moderne d'accessibilité à la vitesse, il s'agit pour certains de pouvoir atteindre, de temps en temps, le paroxysme de ce besoin fortement contraint et limité à un niveau médian de satisfaction, eu égard à la réserve de puissance disponible. Pour d'autres, notamment les personnes plus âgées, fatiguées, peu physiques, assagies et de sexe féminin, le rapport à la vitesse est davantage perçu comme un stress, un effort mental et physique, une rupture d'habitude, une émotion et/ou une action jugée hors de leurs propres limites devenant ainsi injustifiable, condamnable, car estimée inutile et dangereuse pour soi, donc pour les autres. Seuls les usagers habitués à la pratique courante de la vitesse savent désacraliser et relativiser son usage en la sortant tout naturellement de sa chape de subjectivité individuelle, comme de sa représentation infantile dans l'imaginaire collectif. Il est clair que l'objectivité et la maturité ressortant de la pratique régulière et propre de la vitesse n'ont rien à voir avec sa représentation mentale et/ou son usage ponctuel outrepassant l'interdit.

En neurophysiologie moderne, le rapport physique à la vitesse ressort principalement de valeurs à dominante de masculinité. Il est ainsi prouvé que l'homme réussit mieux en général dans les activités spatiales (repérage sur carte, parcours d'exploration, vitesse de déplacement, complexité et organisation des travaux...) impliquant une coordination entre l'activité cérébrale et le mouvement musculaire. De plus chez l'homme, la particularité d'activation de son système limbique temporel produit une libération émotionnelle plus spontanée et agressive que chez la femme, alimentant ainsi une plus grande réactivité physique et directe face aux situations. Ce phénomène biologique distinct de toute forme d'éducation tend à entretenir chez l'homme une culture du risque plus innée, notamment lorsqu'il est jeune et en bonne santé. Si de son côté la femme gère ses émotions de manière beaucoup plus symbolique et moins physique, c'est qu'elle réussit plus dans la verbalisation des sentiments, la discussion et les tâches faisant appel au discernement.

Chez elle, la moins forte réactivité émotionnelle et le moins grand engagement physique sont largement compensés par une activité psychique plus élaborée, dont la localisation cérébrale est située dans la région cingulaire placée au-dessus du corps calleux dans le cerveau.

**Il en découle d'ailleurs d'autres qualités bien supérieures à l'homme moyen, telles que :**

- . L'expressivité naturelle du visage ;
- . Une globalisation du regard tendant vers le 180° (alors que l'homme tend à focaliser davantage son regard, ce qui est un plus dans la pratique de la vitesse) ;
- . L'efficacité verbale et écrite ;
- . Le sens de la communication et du relationnel ;
- . La facilité d'apprentissage des langues étrangères ;
- . La précision et l'agilité dans les travaux manuels de précision ;
- . Un hyper développement de certains sens notamment ceux de l'olfactif et de l'auditif ;
- . Une plus grande facilité à créer la convivialité, à sourire et à rire volontiers des plaisanteries d'autrui ;
- . Un comportement social qui se manifeste par un rapprochement naturel des distances, un contact visuel plus centré droit dans les yeux.
- . Un relationnel assagit en évitant d'interrompre son interlocuteur à tout bout de champ ou encore à ne pas manifester de manière désagréable son désaccord (sauf énervement) ;
- . Une plus grande perspicacité dans l'interprétation des messages non verbaux (postures, expressions du visage, intonation de la voix) ;
- . Une plus grande facilité dans la délégation du pouvoir ;
- . Une tendance à favoriser la participation comme à diriger les équipes sans manifestation d'autorité, en encourageant davantage les individus à être bien dans leur peau.
- . Etc.

Il est dès lors clair que le rapport sociétal à la vitesse s'accommode mal de l'influence conjuguée d'une féminisation à tendance «prudentielle» et d'un vieillissement des populations lorsque ces derniers sont déjà associés à une demande croissante d'assistantat, de confort sécuritaire et de fonctionnarisation des activités. La tendance lourde en résultant est alors une propagation directe et indirecte d'une culture du non risque en direction des plus jeunes et des actifs. Il est ainsi possible de dire que plus la masculinité virile est dominante, plus elle favorise le rapport à la vitesse en tout domaine d'activité physique et réactivité émotionnelle, alors que la féminité dominante favorise le discernement et la prudence vis-à-vis de l'action physique trop engagée et risquée. Il est dès lors possible de dire que d'un côté, la demande de vitesse tend vers le haut du possible et de l'autre, vers le bas «prudentiel». Dans ce constat neurophysiologique et comportemental, il est symptomatique de constater que plus l'usager est compétent et maîtrise la haute vitesse, moins il a d'accident.

A l'opposé, moins il est compétent et/ou ne fait pas suffisamment usage de discernement et plus il a d'accidents, expliquant ainsi le décalage de l'accidentologie majoritaire des hommes vis-à-vis des femmes. Il est également symptomatique de constater que plus l'usager lambda féminin, âgé ou timoré se contente d'une vitesse limitée avec une maîtrise insuffisante, plus il favorise la présence de conditions accidentogènes pour autrui. Cette relativité des positions signifie que contrairement aux apparences, la petite vitesse «prudentielle» à caractère davantage féminin se révèle bien plus accidentogène que la grande vitesse maîtrisée à caractère masculin, mais que par-dessus tout c'est la vitesse masculine mal maîtrisée qui génère le principal des accidents.

Tout cela procède du fait qu'à la source de l'acte et de l'engagement en matière de pratique de la vitesse, l'attitude et le comportement entre individus ne participent pas de la même intensité et nuance. La seconde raison est qu'une vitesse réduite, normative et non décidée, tend chez l'homme véritablement virile à entrer directement en conflit avec son rythme biologique et psychologique naturel, alors qu'elle s'accommode plus étroitement et facilement chez la femme, chez l'homme assagi et/ou chez celui disposant d'un *anima* (prédispositions féminines) égal ou supérieur à son *animus* (prédispositions masculines). Si le rapport masculin/féminin à la vitesse ne représente qu'une moyenne et non une généralité, c'est finalement le lien étroit existant entre l'harmonie ou non du rythme naturel d'activation des états d'être de l'usager et la vitesse pratiquée qui détermine, hors conditions spécifiques de roulage, l'existence d'une osmose parfaite ou d'un conflit direct ou latent. L'individu le plus actif peut tout à fait

se contenter d'une vitesse moyenne en fonction de sa personnalité, de ses priorités du moment et/ou du formatage de son esprit.

C'est le recours au discernement, c'est-à-dire au sens de la relativité en toute chose, à la lucidité, au respect de la différence d'autrui et à la nécessité de disposer d'une vision plus globale, qui permet de solutionner au mieux toutes les différences de besoin, de motivation et de comportement entre usagers de la route.

## 17. En quoi la vitesse ressort-elle d'une liberté universelle ?

**L**a pratique de la vitesse procède de l'accomplissement des libertés universelles et constitutionnelles. Chacun doit pouvoir choisir librement sa vitesse d'action, de pensée et de pratique en fonction de ses ressources intimes, de sa compétence, de sa motivation et de son discernement.

C'est l'individu, en connaissance de cause, qui doit décider de manière autonome et non sa société d'appartenance par le fait d'un cadre législatif collectif, aveugle et indifférencié. Si tel est le cas, la société s'avoue encore non efficiente dans le choix de ses leaders et pernicieuse dans ses institutions en optant pour la règle du profil le moins bon. Lorsque dans un groupe humain la majorité des individus se révèlent bons et performants, il ne viendrait à l'esprit de personne de durcir le niveau des contraintes avec pour risque majeur de redescendre symétriquement le niveau des performances.

Sur route, celui qui opte en toute connaissance de cause et de volonté pour une vitesse prudente positive a largement autant de mérite et suppose autant le respect que celui qui opte pour une vitesse intuitive conforme à ses capacités et à ses potentiels de maîtrise. Dans le schéma collectif égalitaire habituel, l'imposition de la norme et de la règle est un facteur intermédiaire qui tire vers le haut l'individu peu formé, peu compétent, fragile ou faible, mais qui retient vers le bas de sa condition celui qui dispose déjà de ressources supérieures et/ou bien plus efficaces. Pour ce dernier, la normalisation et la règle ne ressortent aucunement de l'encouragement à l'usage de la liberté individuelle dans le cadre d'une affirmation de soi pleine et entière, mais au contraire d'une contrainte liberticide à rester asservi et dépendant du système.

Il est clair qu'en matière de pratique routière, l'influence du culturel (changement de comportement par l'information, la règle, la normalisation, le conditionnement) restera toujours bien en deçà de l'influence déterminante du naturel, de l'expérimentation vitale, de la maîtrise de états d'être et de l'inné en la matière. Vouloir qualifier de l'extérieur par la normalisation et l'asservissement du comportement ce qui est désynchronisé et non qualifié à l'intérieur de l'individu est une quête à la *Don Quichotte* perdue d'avance. S'il est vrai qu'un nombre important d'usagers de la route se conduisent de manière anormale, peu déliée, non qualitative, voire inadmissible, en favorisant LE véritable terrain de l'accidentalité, il est tout à fait anormal qu'une autre fraction d'usagers plus compétents subissent en retour la loi des moins compétents. C'est une véritable atteinte directe aux libertés humaines.

Justifier par le sophisme du raisonnement que les limites de la liberté individuelle doivent s'arrêter là où elles portent atteinte à celles d'autrui est un cercle particulièrement vicieux dès lors que les limites d'action et les frontières du possible sont déjà singulièrement réduites pour les uns comme pour les autres. Plus la marge de manœuvre est réduite dans un périmètre réduit, plus l'initiative a toutes les chances de contrevenir à l'ordre établi et/ou d'interférer sur l'espace d'autrui. C'est mathématique, même en matière de droits et de devoirs existentiels. Pour effacer ce type de paradoxe sociétal, il est nécessaire de (ré)élargir le périmètre d'action dans l'initiative de chacun. Pour cela, il convient de redonner de l'espace mental, intellectuel, physique, actif, expérimental en éduquant l'individu, le citoyen et l'usager de la route (par la maîtrise globale). Seul le développement simultané de l'indépendance d'esprit, de l'affirmation de soi, de la compétence opérationnelle, de la loyauté associée à un code de valeurs, de l'honnêteté intellectuelle animée d'un esprit de responsabilité et de l'autodiscipline permet à l'individu de s'assumer de manière adulte, mature et avec hauteur de conscience.

Ces conditions sont garantes du respect et de la pérennité des libertés universelles. C'est en cela que la pratique de la vitesse, en toute forme d'accomplissement, par le fait de femmes et d'hommes sains, aboutis et compétents, relève d'une liberté universelle inaliénable. Tant pis si en toute société donnée

l'incompétence, l'immaturation et/ou le défaut de discernement affectent un grand nombre d'individus. En matière de liberté, il vaut largement mieux l'équité que l'égalité. L'équité relève fondamentalement de la justice des hommes alors que l'égalité relève d'un usage démocratique inventé et forcé. La nature est ainsi faite que l'égalité innée des forces et des chances n'existe pas, sauf dans l'acquis humain en tant que modèle de raisonnement intellectuel. Dans toute société évoluée, comme dans toute organisation sociale animale, ce sont toujours les meilleurs (ou les plus forts) qui doivent tirer vers le haut la communauté en place et non les moins bons (ou les plus faibles). Lorsque les moins bons prennent le pouvoir, il ne peut y avoir au final que lissage vers le bas, échec, résultat minimal, situations entropiques, insatisfaction générale, tensions, conflits latents, etc.

Le premier principe de liberté individuelle doit être justement de ne pas être soumis à moins compétent que soi (et/ou à plus faible) dans ses décisions et orientations de vie, afin de ne pas se voir privé d'une partie de réalisation et d'accomplissement de ses propres potentiels et capacités. Être privé de liberté pour soi n'est pas l'expression de la liberté pour autrui, même par l'usage de la norme. Ainsi, la norme privative de vitesse est un acte liberticide sur le fond, car elle s'impose à tout le monde sous prétexte de protéger autrui. Réduire une fonction, un droit, un besoin, un état d'affirmation possible, c'est forcément réduire l'espace naturel des libertés humaines. En cela, la norme et la réglementation en visant à mieux organiser, réguler, sécuriser réduisent proportionnellement le champ libertaire humain.

Organiser, réguler, sécuriser de force, sans l'acceptation de l'individu, résulte d'un forçage de son comportement et par conséquent d'une atteinte à sa liberté d'être, d'expression, d'agir et de pratiquer. De tout temps, c'est le discernement associé à la compétence et au tempérament qui a régi le mieux l'usage efficient de la liberté d'action et de pensée. En cela, il n'y a aucune différence entre la liberté de pensée et la liberté d'action. Le discernement différencié s'opposera toujours à la norme indifférenciée avec au moins 10 longueurs d'avance dans le traitement en temps réel de la situation.

Aussi, imposer des règles collectives de masse sans tenir compte de la primauté du jugement de l'individu concerné, notamment face à des situations complexes, non évidentes, difficiles et/ou imprévues auxquelles il se voit seul confronté, relève d'une approche sociétale anachronique et indigne du respect dû à l'homme moderne évolué.

C'est une véritable atteinte aux libertés humaines !

## **18. Pourquoi la vitesse est-elle avant tout une donnée sociétale ?**

Il ressort d'une gravissime erreur de jugement et d'un décalage anachronique de position sociétale que d'isoler, dramatiser et fustiger la vitesse afin de mieux justifier la nécessité d'une baisse des accidents sur route.

Malgré l'apparence de l'intelligence du discours, la modernité de la communication et de l'éducation des usagers, l'esprit de certains intervenants et de responsables politiques n'est pas plus évolué qu'aux XIII<sup>e</sup>, XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, lorsque les autorités religieuses du moment invoquaient avec sérieux et solennité l'hérésie du diable, de la sorcellerie et/ou de pratiques hérétiques contre toute pensée, tout acte et tout comportement jugés non conformes aux dogmes du moment. Au XXI<sup>e</sup> siècle, une société intelligente doit avoir assez de recul et de discernement pour ne pas mélanger cause profonde et conséquence apparente, en refusant catégoriquement le recours aux raisonnements dilatoires, fallacieux et imparfaits, mêmes médiatiquement brillants.

Il en va de la dignité de l'homme et de la femme moderne derrière le citoyen. Si la notion de vitesse intègre si intimement le fonctionnement même des sociétés modernes et de leurs organisations, c'est qu'elle répond en écho à des besoins vitaux animant la structure même du vivant ainsi que le fonctionnement endogène des espèces supérieures, telles que l'homme. En cela, la vitesse est une donnée sociétale et humaine vitale, voire fondamentale, qu'on ne peut traiter ou réguler par les seules normes administratives et judiciaires sans interagir immédiatement sur la physique, la chimie et la biologie des fonctionnements psychiques et physiologiques non apparents mais extrêmement complexes du fonctionnement humain.

Asservir à la volonté politique du moment ou à une pensée dominante et/ou réduire collectivement la vitesse et/ou certaines de ses applications, dès lors que l'usage de celle-ci repose et/ou interagit constamment sur le fonctionnement source, le tempérament, les dispositions d'attitude, le comportement d'hommes et de femmes différents, est aussi cohérent dans l'ordre de la nature que d'imposer chaque lundi à toutes les espèces d'un même biotope, un rythme biologique de vie identique en niant les principes même de la sélection naturelle.

La vitesse au cœur du vivant est également au cœur de la vitesse technologique et/ou du besoin de vitesse technologique. Leur union irradie directement au cœur des vitesses sociale, économique, entrepreneuriale, relationnelle, etc. Ce noyautage vital dans le cadre de l'expression sociétale est indissociable en toute société développée, faisant que le progrès et l'avancée technologique (industrialisation, mondialisation des échanges, performance des moyens de transports, de communications informatiques et électroniques, développement de la consommation, rapidité des interventions médicales, de secours, d'urgence...), ainsi que la qualification des activités professionnelles (processus d'accélération des affaires, organisation du travail, transactions financières, gestion des fichiers clients, sécurité des biens et des personnes...), sont tous dépendant de la vitesse humaine et de la vitesse technique.

Par comparaison évidente, il apparaît que les sociétés les moins évoluées et/ou les plus intégristes sont celles qui ne favorisent pas ou régulent trop fortement l'expression de la vitesse humaine dans l'accès légitime aux besoins humains et/ou à une plus grande intensité expliquant ainsi en grande partie, le retard pris dans l'évolution des conditions humaine, citoyenne et sociétale.

## 19. Comment s'exerce la dominance sociétale ?

Il est fondamentalement rétrograde d'assujettir la conduite humaine et l'expression de ses potentiels ouverts (1), ainsi que les apports du progrès de la technologie des engins (2) à des impératifs techniques et sociétaux fermés (5) en considérant, par principe, que la chaîne d'implication factorielle comprend 5 étapes en matière de pratique de la vitesse (pour rappel) :

### 1. Ligne de plus grande pente mentale

personnalité, tempérament, dynamique vitale, feeling, degré d'assurance et d'affirmation de soi, etc.

### 2. Réponse mécanique de l'engin

puissance, inertie, maniabilité, agilité, stabilité, etc.

### 3. Retour des conditions routières

état du trafic, infrastructures, conditions météo, particularité de la situation de roulage, etc.

### 4. Jugement du pilote

mise en œuvre opérationnelle de la maîtrise globale, discernement, lucidité, expérience, etc.

### 5. Evocation des contraintes, conséquences et hypothèses techniques de la vitesse

code de la route, distance de freinage, distance de sécurité, temps de réaction, régulation basse de la vitesse face au risque ou au danger, etc.

Ainsi toute dominance de (5) sur (1) et (2) conduit tout naturellement à contrôler (4) et à agir de manière plus ou moins discrétionnaire sur (3) en bridant ainsi le droit naturel et légitime à l'évolution humaine et au progrès technologique.

dominance 5



soumission, contrôle 1, 2, 4 + action discrétionnaire sur 4

Pour éviter de trop privilégier les effets structurants de (5) dans l'ordre sociétal et collectif mais non «évolutionnaires», à partir d'un certain seuil liberticide, dans l'ordre de la condition humaine de l'utilisateur et du citoyen, l'usage de schémas alternatifs n'apparaît pas du tout évident. Par exemple, il peut s'agir de combiner des pôles de dominance afin de légitimer et de crédibiliser la stratégie de fond menée par (5). Ainsi (5) peut s'associer à (4), en créant une pensée dominante relayée par les médias, tout en s'adossant à la réalité de (3) par un non investissement, un faible développement qualitatif et/ou une politique de régulation, de façon à cautionner intellectuellement et moralement la politique menée dans



le but de soumettre (1) et (2). (5) peut également s'associer à (2) en créant des freins et des barrières technologiques) sous la réalité de (3) afin de réfréner (1) et de conditionner (4) dans un mode de raisonnement de type «coitus interruptus».

En fait, dans la plupart des sociétés démocratiques, (5) peut agir sur (2) et/ou (3) et/ou (4) afin de faire fléchir et soumettre (1). Dans ce type de modèle sociétal rétrograde ou (5) asservit et domine plus ou moins subtilement (1), il est clair que cette inversion dans l'ordre naturel des choses, en vue de favoriser la dominance d'un ordre artificiel, est à contre-courant «évolutionnaire». Il ne peut produire, à terme, que des germes non «évolutionnaires» d'entropie ou au mieux, une stabilisation dans la trajectoire «évolutionnaire» actuelle des hommes formant ce type de société.

## 20. Quelle est la légitimité scientifique de la vitesse normalisée ?

**E**n matière d'objectivité scientifique existe-t-il des études irréfutables prenant en considération le croisement des paramètres essentiels tels que ceux relevant :

- . De la sociopsychologie (sociotypes, profils psychologiques types...)
- . Des différentiels de niveaux de compétence entre usagers dans le même continuum routier ;
- . De «l'opérationnalité» en temps réel de l'utilisateur en fonction de la variabilité de ses états d'être, de l'effet technologique immédiat des engins, du rapport à la qualité des infrastructures routières, de l'influence du trafic routier, des conditions météo sur la maîtrise du pilotage et de la conduite, etc. ?

Il existe, à l'évidence, une multitude de paramètres influençant en temps réel le comportement de chaque usager faisant, en réalité, que rien n'est jamais monobloc, invariable et/ou général, mais qu'au contraire, tout est fondamentalement relatif et peut être remis en question de manière positive ou négative à l'échelle de chacun, à tout moment. L'utilisateur compétent peut être bon durant 99% de son trajet annuel et moins bon durant 1% de celui-ci, créant alors ou favorisant des conditions accidentogènes. Existe-t-il dans ce cas un modèle scientifique prédictif ? Naturellement non !

De ce constat évident, pourquoi imposer à toute la collectivité la nécessité d'une vitesse normée et légale permanente et en tout lieu, s'opposant ainsi à la réalité de la différence en chacun sous l'angle de la maîtrise globale ? Dans le même ordre d'idée, que signifie scientifiquement la référence à une même limitation de vitesse normée à 70 km/h, 90 km/h, 110 km/h, 130 km/h, etc. pour des usagers différents (très mauvais, mauvais, moyens, bons, très bons), hors naturellement limitations évidentes en agglomération et dans les zones à risques objectifs ? En quoi l'objectivité du fonctionnement réflexe et cérébral humain, la prise de décision, le discernement mais aussi la réalité de la technologie des engins, des infrastructures routières, des flux et non flux de circulation, des conditions environnementales et de météo sont-elles prises en considération de manière juste, efficiente et adéquate dans le cadre de la vitesse normalisée ?

En fait rien n'est juste, efficient ni adéquat dans la référence à la vitesse normalisée lorsque celle-ci s'applique à tous de manière indifférenciée. L'usage abusif de la statistique remplace ici le raisonnement éclairé et scientifique.

## 21. La vitesse relève-t-elle d'un phénomène sociologique ?

**L'**idée positive ou négative de la vitesse et/ou de son niveau «idéal» ressort davantage de l'imaginaire collectif et individuel que du véritable discernement éclairé. 50 km/h en 1890, 250 km/h en 1990, 500 km/h en 2080 sont des repères très relatifs déterminés en fonction des niveaux technologique, d'information et de compétence des individus.

La segmentation entre usages et applications légitimes et non légitimes ressort également des priorités de société adossées principalement aux raisonnements de l'élite dirigeante et/ou aux intérêts politiques et économiques du moment. Si actuellement la tendance politico-médiatique est de refuser globalement la vitesse en l'affectant d'une responsabilité dans la plupart des accidents de la route, c'est qu'elle

correspond à une sorte de bascule sociétale «prudentielle» induite par la passivité d'une majorité de la population à dominance de non-culture du risque, aisément identifiable en sociologie. Cette caractéristique d'intolérance et de repli sociétal à un moment *t* de notre histoire est forcément promise à une durée limitée et à une critique ultérieure par les générations suivantes, à l'instar de tous les grands phénomènes passionnels et sécuritaires de l'histoire, tant les fondements du raisonnement aujourd'hui tenu sont fragiles, partiels, non objectifs et intolérants.

Dans toute société moderne, la problématique psychosociologique de base en terme de passage à l'acte, entre affirmation ou non de la personnalité/besoin dominant ou non de vitesse, interagit nécessairement sur les plus hauts niveaux de productivité, d'inventivité technique, de prise de risque en affaires, d'esprit d'entreprise et de motivation à se fixer des objectifs ambitieux et/ou à s'imposer des défis personnels ou au contraire, à préférer des niveaux plus modestes de réalisation de soi, à la fois plus habituelles, mieux contrôlés et plus sécurisés. Pour l'individu habitué ou demandeur d'une pratique de vitesse, la baisse de satisfaction dans la dominance de ce besoin produit d'une manière corrélative une baisse générale et/ou ciblée d'engagement dans d'autres domaines de la vie privée et/ou collective, même si certains domaines peuvent conserver intacts l'implication et l'énergie de départ.

## 22. Quel est le rôle du politique ?

**E**n matière de sécurité routière, il existe dans la plupart des pays occidentaux une attitude relativement fermée, restrictive et dirigiste en direction des usagers les plus compétents et demandeurs de vitesse rapide intuitive (environ 10 à 15% de la population).

Ce type de position rappelle, à l'identique, les certitudes particulièrement dogmatiques et intolérantes dans l'éducation nationale jusqu'à l'époque de l'après-guerre, en direction des gauchers (environ 10% à 12% de la population) à qui l'on imposait, par la contrainte, d'écrire obligatoirement de la main droite ! Les raisonnements et méthodes coercitives utilisés ont semble-t-il la même inspiration et la même ringardise : rectifier un phénomène d'origine naturel en fonction d'une volonté institutionnelle autoritaire dénuée de tout véritable discernement sociétal et esprit scientifique éclairé. Aussi si nous assistons actuellement à un bourrage de crâne politico-médiatique à effet conditionnant et culpabilisant, c'est que les vieux démons de l'intolérance, du conformisme, de l'autorité et/ou de la mise sous coupe réglée, disciplinée et soumise des individus sont revenus sous l'égide d'enjeux politiques opportunistes (mais vains à l'échelle de l'histoire), par la présence de certaines personnalités dominantes, par l'influence des médias nationaux, ainsi que par une (re)prise en main du destin de la collectivité sous la tutelle de réseaux d'élus et de responsables issus des partis politiques en place.

Il serait également possible d'évoquer la pression sous-jacente d'associations influentes en direction du politique et des gouvernements en place. Il est par conséquent clair que le rapport politique et sociétal actuel est apparemment défavorable à la vitesse, à un débat ouvert comme à une nouvelle génération de mesures «évolutionnaires». Quoi qu'il en soit, le politique passe et le citoyen reste. Il est urgent et impératif d'intervenir sur un sujet aussi sensible placé au centre dynamique, motivationnel, productif et économique de toute société moderne, même s'il ne représente objectivement qu'un épiphénomène sociétal parmi beaucoup d'autres. Il est temps de ne plus accepter que l'on masque la réalité objective de l'utilité de la vitesse dans la construction et l'affirmation de l'individu. Il est temps de prendre conscience de la réalité de la prégnance de la vitesse dans les sous-couches fondamentales de la psychosociologie de masse. Il est temps de constater le caractère inexorable des conséquences induites par la notion de vitesse ou de non vitesse dans toute la chaîne d'applications industrielles, technologiques, commerciales, consuméristes et économiques.

## 23. La politisation de la vitesse est-elle saine ?

**L**a politisation et la médiatisation de la problématique de la vitesse prise isolément et déliée de tout contexte précis, sans tenir compte de l'amont de la maîtrise ou non du pilote et/ou des conditions sources de sa pratique, est une aberration intellectuelle, un crime de lèse-citoyen, une inconséquence institutionnelle et politique.

L'exercice d'une telle forme de pensée dominante relève à l'échelle sociétale, c'est-à-dire dans le cadre d'une organisation globale des phénomènes de société, d'une approche hyper simpliste, manipulatrice de l'opinion publique, intolérante, dangereuse et indigne pour les libertés humaines et constitutionnelles. Le traitement objectif de la vitesse et/ou l'avis critique porté sur elle suppose discernement, impartialité et objectivité par le fait d'individus compétents dans son usage et tempérés dans leurs avis. Toute forme d'appropriation politique, administrative, institutionnelle, idéologique emprunte de dogmatisme, de préjugé, d'intolérance ou de radicalisme sur la base de quelques facteurs apparents et orientés, n'a rien à voir avec la véritable problématique de la vitesse. Ce type de position ne peut que créer la confusion dans les esprits et entretenir, même sans le vouloir, les causes sources du risque en chaque usager de la route.

Le rapport sociétal et individuel à la vitesse est loin d'être anodin. A trop vouloir privilégier la partie émergée de l'iceberg (plaire à l'opinion publique, réduction statistique de l'accidentologie, retour à l'ordre moral, réduction apparente des coûts d'intervention, cadrage de l'action par la réglementation et par la présence des forces de l'ordre...), l'usager ne progresse plus du tout dans sa partie immergée (intimité) et continue à stagner entre deux eaux (se comporter plus mal que bien). Les résultats obtenus sont alors partiels et inconstants dans la durée, ainsi que très variables selon les catégories d'individus concernés. Aussi, opter politiquement pour la surface des choses dans la problématique routière est certainement l'approche la plus facile (nombre et mortalité des accidents, malheur des familles, colère des associations...) et la moins courageuse qui soit. De même, vouloir lisser ou identifier à tout prix le comportement d'autrui au sien, à son époque et/ou à des limites raisonnables pour soi, est véritablement intolérable. Il y a de l'indignité humaine et de la basse intelligence à se poser soi-même (expert, politique, association...) comme LA référence sur un sujet aussi complexe que la vitesse, même en voulant bien faire pour les siens.

Cela démontre chez leurs auteurs un manque patent du sens de la mesure, de la relativité et de la nuance, par conséquent un avis foncièrement inutile et décalé sur la question. Agir de manière radicale et/ou avec ses «gros sabots» dans un domaine impliquant à la fois de la hauteur de vue, de l'objectivité, de l'équité avec la prise en considération tolérante de certains besoins humains ressortant de la motivation, de l'affirmation de soi et de l'expression personnelle d'un système de valeur attaché à l'action, ne justifie ni la cause ni les moyens du plus dominant. Il ne s'agit pas de changer d'avis sur la question ni de vouloir changer les gens, ou la face du monde, mais de se soucier un peu de ce qui passe réellement dans l'anonymat des usagers souvent les plus compétents et modèles souhaitant vivre autrement la vitesse dans l'espace public.

De la même manière, il ne faut pas confondre les 10% de minorités influentes et/ou intégristes agissant contre la pratique de la vitesse avec les 70% de citoyens momentanément suiveurs. Aussi, recourir à tous les poncifs sur le droit à se réaliser soi-même, mais d'abord et avant tout sans déranger ni mettre en danger la vie d'autrui, ne présuppose aucunement de balancer systématiquement vers l'interdit et la réglementation indifférenciée. Cela conduit tout droit à des conséquences liberticides majeures.

## 24. Quels sont les effets nocifs de la normalisation ?

**L**a limitation normative de la vitesse routière imposée de manière indifférenciée à la fois sur la mobilisation des états d'être et sur le niveau d'activation d'ensemble de la personnalité de chaque usager de la route interagit directement sur la vitesse naturelle d'activation de chaque individu.

Agir de manière directive, autoritaire et coercitive sur l'intimité de l'individu via la criminalisation, la culpabilisation et la peur du gendarme dans la pratique de la vitesse sur route ouverte conduit à générer toute une symptomatologie médicale, psychologique, attitudinaire et/ou comportementale individuelle, collective et de masse, dans «l'underground» de la vie privée. Le phénomène d'asservissement sur route ouverte est d'autant plus décalé des fondamentaux du vivant qu'il s'oppose, par ailleurs dans le même temps, à des sollicitations opposées d'urgence et de rapidité dans les activités professionnelles, domestiques, citoyennes ou encore dans l'usage des TIC (technologies de l'information et de la communication).

C'est un véritable paradoxe sociétal qui démontre que face à des domaines mobilisant l'ensemble des mêmes ressources du sujet, mais de manière différente en fonction d'enjeux supérieurs et/ou d'intérêts souvent économiques, les dogmes des positions politiques n'hésitent pas être contradictoires en affirmant ici la nécessité et de l'autre la dangerosité. La raison intellectuelle ou morale (d'Etat, religieuse ou collective) ne suffit pas à justifier la préexistence d'une telle hiérarchie entre ce qui est acceptable ici et ce qui ne l'est pas ailleurs, sans créer les conditions d'un refus profond et peu contrôlable dans le fonctionnement endogène de l'organisme comme dans le libre-arbitre de l'utilisateur adulte.

Opposer des rythmes lents et «prudentiels» dans un cadre sociétal toujours plus formaté à l'urgence, la productivité, la compétitivité, la concurrence, l'activisme en tout, est une deuxième erreur gravissime d'appréciation, voire un véritable contresens historique. Si les rythmes lents de la vie de certains s'accrochent parfaitement d'une vitesse «prudentielle», voire d'une non vitesse, il ne peut raisonnablement en être de même pour ceux dont le rythme de vie et d'activité se révèle dynamique, suractif, «speed», «charrette», «overbooké», etc. Vouloir absolument associer l'eau et le feu, le réflexe du frein face à la tentation de l'accélération, le calme et la retenue face à l'obligation de précision et de rapidité de réaction, le comportement cool face à l'exigence de la tension nerveuse en terme de concentration, de vigilance et d'anticipation, c'est rechercher du point de vue de l'utilisateur compétent, le mariage impossible entre la carpe et le lapin (fable de La Fontaine).

Il ne peut en découler qu'un comportement hybride, relativement mou, flou et non pérenne de nature à surenchérir le risque d'entropie et la rapidité de sa manifestation. En fait, c'est de la mauvaise manière dont se traite, se pratique et se mettent en œuvre les dispositifs sécuritaires en surface des choses, que se génère et s'entretient sur le fond, la présence de l'insécurité et l'émergence de l'entropie à l'unité de chacun (maux psychosomatiques, violence, intolérance, délinquance, soumission passive des individus, perte d'affirmation de soi, refus du risque, du combat, de l'effort, de l'accession au niveau optimal de maîtrise globale...). Cela est tout à fait remarquable en matière de constance de la chauffardise (couples à risque rédhitoires) comme de véritable délinquance routière.

Dans l'hypothèse inverse d'un traitement différencié des cas, en adéquation avec les fondamentaux du vivant associé à la mise en œuvre d'une maîtrise globale correcte à l'échelle de chaque usager, il est clair que l'auto-sécurité relevant de la maîtrise prime sur l'insécurité avec en plus le gain de la certitude d'une forte réduction de l'entropie collective (accidentalité).

## 25. Faut-il forcément normaliser la vitesse de manière indifférenciée ?

**L**a norme indifférenciée est parfaitement liberticide pour le bon (homme sain, abouti, compétent). Elle est toutefois une véritable béquille d'appui pour le mauvais (homme non mature, non abouti, non ou peu compétent).

Pour le mauvais, la norme tend tout naturellement à se substituer au besoin de liberté d'exister, tant ce dernier a déjà besoin d'appui pour pouvoir s'exprimer convenablement en son état avant d'espérer atteindre mieux ou autre chose. L'usage normatif est similaire pour l'homme jeune et non averti, même s'il ne peut être encore considéré ni bon ni mauvais. En tout état de cause, lorsque le mauvais (et/ou la norme) prime sur le bon (et/ou la liberté), c'est tout l'arsenal dogmatique, sécuritaire, législatif et punitif qui domine réduisant *de facto* l'espace libertaire individuel et collectif mais aussi et surtout, qui entraîne vers le bas ou retient vers le milieu de la condition humaine.

Lorsque le bon (et/ou la liberté) domine sur le mauvais (et/ou la norme), c'est alors l'apparition de toute une chaîne «évolutionnaire» qui irradie sur soi, autrui et la collectivité. Plus l'homme est bon, plus il a besoin de la liberté pour pouvoir s'exprimer correctement. Plus l'homme est mauvais, plus il a besoin de la norme afin d'être mieux cadré dans son expression comme dans son développement. La norme trouve sa légitime utilité et justification dans toutes les phases basses et intermédiaires du développement humain. Dès que l'individu s'affranchit par le haut de sa condition humaine, il n'a plus besoin de la norme, car il produit alors tout naturellement de l'autodiscipline en vue de préserver au mieux et par lui-même son espace libertaire.

La problématique persiste en frontière positive du niveau intermédiaire. Dans la pratique routière, c'est le niveau allant de correct à assuré dans la maîtrise globale qui détermine le seuil d'affranchissement

de la norme et celui de la recouvrance libertaire. Le véritable défi de la vitesse n'est donc pas dans l'option d'une limite uniforme et indifférenciée imposée à toute la collectivité d'usagers, mais dans celle qui favorise la nécessité de son expression en chaque individu ayant atteint un niveau réel et suffisant de maîtrise et de discernement. Le dépassement illégitime de la «ligne blanche» préservant le respect universel dû à l'intégrité physique et morale de chaque citoyen et/ou usager de la route face à l'autorité se constate par le rapport nécessaire à la norme jusqu'à un certain stade d'incompétence et/ou par le rapport à la liberté à partir d'un stade évident de compétence.

Il est néanmoins clair que la pratique de la vitesse pour la vitesse sur route ouverte, ainsi que la vitesse sans maîtrise, restent des non-sens devant être sanctionnés et limités en regard du risque à faire peser sur soi comme sur la sécurité d'autrui. Il est évident que sans maîtrise suffisante, la vitesse perd immédiatement de son attribut libertaire et qu'elle ne peut produire que problèmes et déviances, danger pour autrui, accident, handicap et mortalité. Elle devient alors un amplificateur de risque et un accélérateur d'accidentologie dans les causes et les conséquences. Elle s'apparente à une vitesse entropique, c'est-à-dire non maîtrisée et dont la pratique génère objectivement le risque. Il est alors clair que la norme et la sanction doivent pleinement s'opposer face à son existence. La problématique change totalement de sens dès lors qu'il s'agit de la pratique d'une vitesse positive. La vitesse positive suppose une pratique dominante marquée par un niveau suffisant de maîtrise et de discernement en temps réel. C'est la plus exigeante à pratiquer.

Il est ainsi possible de dire que contrevenir à l'exercice naturel de la vitesse positive, c'est prendre le risque d'affecter directement les droits légitimes à l'expression de l'individu dans l'accomplissement de sa liberté d'action. C'est porter atteinte, bien au-dessus des droits nationaux, à l'essentiel des libertés humaines universelles et intemporelles. En réalité, vitesse, maîtrise et discernement forment un triptyque indissociable chez l'utilisateur compétent de la route. La pratique de la vitesse positive en découlant contribue à une élévation qualitative du pilotage repoussant d'autant l'occurrence du risque. La sécurité artificielle et contributive de la norme face au risque s'élimine d'elle-même par le naturel permanent et efficient dégagé par toute forme de fiabilité du comportement. Ainsi, le véritable pilotage permet à l'individu de s'élever mentalement, d'affirmer ses capacités et de transcender les effets habituels de la simple normalité.

Avec une maîtrise suffisante, la vitesse positive s'oppose au besoin sociétal de prudence négative en tant qu'expression d'un droit libertaire inaliénable à affirmer sa différence dans le dépassement imposé du commun des choses. Elle s'inscrit totalement dans le sens de l'évolution du vivant et dans celui de toute condition humaine avancée. La vitesse positive s'oppose en permanence aux limites d'évolution imposées à l'homme par la société d'accueil, aux freins comportementaux et attitudeux dictés par la morale et/ou la culture dominante et à la médianité ou frustration de satisfaction résultant de l'application stricte de la norme. Il est donc parfaitement infantile de croire, et de faire croire, qu'une vitesse légale peu ou mal maîtrisée protège mieux qu'une vitesse intuitive maîtrisée.

Qu'il soit définitivement clair que le rapport à la dangerosité de la vitesse ne ressort aucunement des référentiels purement dynamiques de la vitesse linéaire mais toujours et principalement de la qualité ou de la non qualité d'application mise en œuvre par l'utilisateur (maîtrise, compétence, discernement...). En toute situation routière, sauf exception, ce n'est donc pas la pure application de la technique et de la réglementation qui fait la différence en matière de sécurité mais essentiellement le discernement et la maîtrise globale amont du pilote et du conducteur.

## 26. Pourquoi le recours systématique à la normalisation coercitive ?

**A**u-delà des raisons ayant présidé à l'origine de l'instauration du code de la route, dont personne ne peut remettre en cause la légitimité initiale et la nécessité collective, pourquoi les principes initiaux sont-ils restés inchangés, invariables, voire même figés sur une pente régulière de durcissement ?

Pourquoi le choix dominant d'une pente normative et coercitive ne bénéficiant d'aucune réciprocité d'actualisation positive et d'adaptation motivante ? Pourquoi la sanction avant la motivation dans l'application actuelle du code de la route ? Dans ce contexte très orienté, quelle est la légitimité universelle des normes et des réglementations appliquées dans tel pays donné, lorsque celles-ci

s'opposent à la volonté, à la liberté d'action du citoyen évolué et compétent et à son droit inaliénable à la différence ? En quoi certaines mesures du code de la route sont-elles fondamentalement légitimes au-delà de la simple référence à l'application de la loi ?

Au-delà de la référence à la loi votée par les parlementaires représentant *a priori* la voix du peuple, sur quels principes repose réellement l'obligation de vitesse prudente imposée dans le code de la route ? En fait, sur la question des principes fondateurs du code de la route, des lois, des normes, des règles et des usages en matière de pratique routière interprétés de manière politique et institutionnelle, tout repose sur des artifices intellectuels et moraux magnifiant la défense de l'égalité, la promotion de l'indifférenciation à des fins collectives et la proclamation de la protection de la liberté d'autrui. Soit autant de raisonnements imparfaits agrégés sous forme de dogmes dominants, dont la référence profondément matricée dans l'esprit de l'usager lui fait perdre toute véritable conscience des enjeux humains et toute envie de sortir par le haut de ces schémas fermés.

Il apparaît que le respect inconditionnel à la norme, à la règle, aux lois et aux usages en matière de vitesse prudente légalisée forme un paradigme collectif (modèle de référence d'essence psychologique) admis sans véritable réflexion et donnant bonne conscience à tous. Ce type de respect inconditionnel à la règle collective permet de résoudre par le bas de la simplicité du genre, la réalité de problèmes bien plus complexes sur le fond. En conséquence, il est possible de dire que la référence dominante à la vitesse légale sur route s'applique moins à défendre directement le citoyen usager lambda, malgré ce que l'on pourrait croire, en favorisant d'abord la prédominance du système à l'échelle institutionnelle et gouvernementale sur la condition humaine à l'échelle du citoyen usager.

Dans la réalité de la pratique routière de masse, la vitesse normée et légale est davantage fondée sur la recherche conjointe de facilité de mise en œuvre par le biais d'un type médian de pilotage et de conduite, qui soit le plus prévisible possible en l'associant à un contrôle aisé des masses à partir de référentiels identiques et non interprétables. S'il est extrêmement difficile de justifier scientifiquement et intellectuellement de manière irréfutable les principes incontestables et évidents du recours à la vitesse légale ou normée pour tous de manière indifférenciée (en dehors du recours démagogique aux statistiques moyennes et apparentes), le dogme de la vitesse légale est fondamentalement aussi solide qu'un Etat fondé sur la corruption, la guerre civile ou l'illusion idéologique.

## 27. Quelles sont les options sociétales en matière de vitesse ?

**F**ace à la dangerosité possible ou probable de la vitesse mal maîtrisée et/ou d'une pratique inadéquate par rapport aux configurations routières rencontrées et, tenant compte de règles équitables pouvant être applicables au collectif des usagers, tout Etat dispose de plusieurs options dans sa capacité à autoriser ou non les 8 vitesses de base.

**Il existe ainsi 6 grandes options de tolérance et/ou d'intolérance en matière de vitesse possible sur route ouverte et autoroute (hors circulation en ville, laquelle doit être obligatoirement régulée et limitée) :**

1. Interdiction
2. Limitation
3. Régulation
4. Modulation
5. Tolérance
6. Intuitivité

### 1. Interdiction

L'interdiction officielle, la restriction de circuler, le couvre-feu, l'interdiction d'utiliser certains types d'engins et/ou de voies, le filtrage et la sélection drastique des usagers prétendants représentent le point zéro de la liberté de circuler. Cette solution est la plus mauvaise parmi les mauvaises surtout dans la durée et sans contrepartie. Les usagers privés du droit élémentaire au déplacement dans un cadre de privation de leurs libertés de mouvement et d'action perdent obligatoirement leurs compétences, atrophient leurs réflexes et deviennent rebelles, délinquants ou soumis, en devenant eux-mêmes porteurs du risque qu'ils reprochent aux autres. La seule contre-mesure consiste à déplacer ses

motivations et ses frustrations ailleurs et autrement, en devenant ainsi rancunier et haineux face au système en place.

## 2. Limitation

La limitation drastique imposée de la vitesse peut s'exercer à la source même de l'engin, par bridage mécanique ou électronique des moteurs. Cette solution est considérée comme mauvaise parmi les mauvaises. Elle asservit le libre-arbitre, la décision et le comportement de l'utilisateur à la primauté de la technologie en niant et occultant sa capacité de discernement. Ce contrôle liberticide des comportements limite directement l'expression qualitative du potentiel des individus, les rendant ainsi suiveurs et handicapés dans leurs performances et motivations. La seule contre-mesure consiste à transgresser la loi en devenant ainsi délinquant par destination.

## 3. Régulation

La régulation variable de la vitesse dans le cadre d'une vitesse normalisée et imposée à tous de manière indifférenciée et hiérarchisée en fonction de 3, 4 ou 5 situations routières de base (50 km/h en ville, 90 km/h sur route, 130 km/h sur autoroute, 70, 80 ou 110 km/h la nuit et/ou selon la météo, etc.), comme c'est actuellement le cas dans la plupart des pays occidentaux, est considérée comme la solution la moins mauvaise parmi les mauvaises. En dehors de ces plages officielles, aucune tolérance dans l'ajustement individuel n'est autorisée, sauf en transgressant la loi. Le citoyen-utilisateur est considéré comme relativement infantile dans sa pratique et placé sous l'égide dominante de la normalisation, de l'égalité et de l'indifférenciation collective. Il se voit obligé de subir constamment un forçage comportemental et de se plier devant les injonctions de la loi, de l'autorité et du devoir. Par la présence massive des forces de l'ordre et de la radarisation coercitive, l'esprit de soumission surimpose sa dominance par rapport au véritable esprit de responsabilité.

Que la vitesse soit limitée par un régulateur de vitesse automatique, par des capteurs extérieurs, par une signalisation précise, par des ralentisseurs et/ou par la présence des forces de l'ordre..., cette solution est la moins mauvaise parmi les mauvaises, dès lors qu'elle autorise la diversité des moyens de transports et une liberté conditionnelle dans la pratique routière. Cette solution est celle préconisée par la sécurité routière traditionnelle, sous caution du gouvernement et des administrations en charge du transport de marchandises et des personnes. Elle contribue à favoriser tout ce que l'on connaît de bon et de moins bon en matière de pratique routière collective.

## 4. Modulation

La modularité de la vitesse applicable sur route ouverte et autoroute en fonction du vecteur d'influence le moins favorable ou le plus faible découlant de l'environnement routier, de la fiabilité technique de l'engin et/ou du comportement de l'utilisateur est la solution la moins bonne parmi les bonnes, ce qui est déjà une avancée significative. Ce principe de modularité repose sur l'information disponible en temps réel, avec ou sans référence aux apports de la «route intelligente». Il s'agit en fait d'appliquer une vitesse permise ( $V_p$ ) permettant une régulation flexible et circonstanciée de la vitesse associant à la fois le discernement de l'utilisateur dans sa pratique et ses obligations en regard de la collectivité des autres usagers. Cette option est la moins bonne parmi les bonnes, même si elle représente déjà une solution participative beaucoup plus motivante et «responsabilisante» pour l'utilisateur. Elle est recommandée comme première étape pour les usagers disposant d'un niveau médian de maîtrise globale.

## 5. Tolérance

La tolérance d'application de la vitesse de manière différenciée pour chaque usager de la route s'exerce sous réserve de conditions suspensives : post-formation, bon état technique du véhicule, bon niveau de maîtrise globale..., le tout dans l'exercice obligatoire du codex de la maîtrise routière. Il s'agit de la mise en œuvre de la vitesse conseillée ( $V_c$ ) en fonction de la compétence, des moyens et des ressources de chaque usager. Cette option apparaît être une bonne solution par les bonnes. Elle favorise davantage la légitimité, le droit et la différenciation dans la pratique routière en remplaçant avantageusement la prédominance du devoir, de l'égalité collective forcée et de l'indifférenciation. Elle est recommandée pour tous les usagers disposant d'un niveau allant de correct à assuré dans la maîtrise globale.

## 6. Intuitivité

La vitesse intuitive est fondamentalement différenciée et laissée entièrement au discernement de l'utilisateur avisé, lequel doit disposer obligatoirement d'un niveau de maîtrise globale au minimum assermenté à correct (si cela correspond à la moyenne des autres usagers) ou si ce n'est pas le cas,

d'un niveau assuré. C'est la raison pour laquelle la vitesse intuitive est forcément maîtrisée (*Via*), faisant que le prototype du pratiquant idéal reste le pilote moto, ou encore le conducteur avisé, et mieux encore le pilote de type rallye. A ce niveau de pilotage, l'usager se comporte comme un professionnel de la maîtrise routière mobilisant le meilleur de sa vigilance, de ses capacités et de ses compétences sous forme d'«intuitivité» permanente.

Il peut ou non utiliser l'aide au pilotage ou à la conduite : «route intelligente», ordinateur de bord, capteurs inclus dans les infrastructures, signalétique annonçant en temps réel l'état de la route, les conditions de circulation, la météo, etc. Cette solution est de loin la meilleure parmi les bonnes. Elle traduit le caractère le plus avancé du codex de la maîtrise routière. En résumé, il existe 6 options sociétales de la vitesse prouvant que la sécurité routière traditionnelle stagne à un niveau relativement peu évolué favorisant seulement la régulation de la vitesse normalisée (niveau 3). Si l'état d'avancée d'une société moderne et de ses citoyens se détermine par rapport à son état de solution adoptée en matière de pratique routière, alors de très nombreux pays ont tout juste la moyenne du supportable (3 sur 6). Il existe par conséquent une marge importante de progression dans l'étape supérieure que représente le Codex de la maîtrise routière.

## 28. En quoi le conflit entre vitesses tolérante et autorisée est-il malsain ?

**L**e conflit entre vitesse tolérante et vitesse autorisée s'apparente à la lutte de l'évidence «évolutionnaire» de la maîtrise routière contre le dogme dominant de la sécurité routière.

Sur le fond, il relève d'une opposition entre l'esprit tolérant et ouvert contre l'esprit à tendance rigide et fermée. Ainsi pour l'individu peu affirmé, peu avisé, mal informé, conditionné par les médias ou faiblement compétent, il existe une confusion majeure entre la notion physique de la vitesse et ses conséquences «physiques» principalement perçues comme négatives et à risque pour soi ou pour autrui. Il lui manque à la base toute une dimension culturelle permettant de considérer objectivement le 360° des fondamentaux de la vitesse. De ce fait, la perception hautement orientée et subjective chez ce type d'individu occulte complètement l'autre dimension objective et concrète de la vitesse maîtrisée dans la réalité d'une pratique sereine, maîtrisée et épanouissante. Cela traduit toute la différence pouvant exister entre le virtuel et l'imaginaire intellectualisé et la réalité expérimentée dans le vécu ressenti.

En ce sens, agir uniquement en surface des choses sur le strict respect de la vitesse autorisée (*VA*) peut effectivement faire gagner des vies ici, mais en faire perdre bien plus encore ailleurs et/ou plus tard, en bridant les ressources capacitaires d'expression de l'usager comme en démotivant l'élévation possible de son niveau de maîtrise globale en refusant la contrepartie d'une vitesse tolérante.

## 29. Paradoxe de société ou non ?

**E**st-il logique et raisonnable d'imposer des rythmes professionnels et/ou ménagers forcenés dans une course permanente contre le temps durant toute la journée et d'imposer brutalement, sur route, une limitation drastique aux mêmes citoyens-usagers formatés à l'urgence et à la rapidité d'exécution ?

Ainsi dans une même journée, on ne peut pas légitimement et en toute conscience demander aux individus de travailler rapidement, d'améliorer sans cesse leur rendement et leur efficacité, d'effectuer avec vélocité toutes leurs obligations, d'éviter au maximum les pertes de temps consommatrices d'énergies et d'argent, en leur imposant sur leur lieu de travail de mobiliser leurs neurones à mille, dix mille ou cent mille à l'heure, alors que sur route, ces mêmes individus ont l'obligation normative d'entrer dans un autre continuum temporel beaucoup plus ralenti, que l'on souhaite civilisé et apaisé. Cette flagrante contradiction sociétale est en total déphasage avec la réalité moderne d'activation du monde extérieur et pire encore, avec celle du bio et du psycho fonctionnement intime du citoyen formaté à l'urgence en entreprise et à la méthode limaçon sur route.



Ce déphasage est d'autant plus paradoxal que la technologie même des engins pilotés sollicite clairement un appel à la vitesse, que certaines conditions routières permettent l'accès à la vitesse et que la course au temps invite constamment à la vitesse. Ce paradoxe est particulièrement saillant dès lors que l'on s'amuse à calquer la pratique routière à celle d'une activité de glisse, telle que celle du canoë ou du rafting, symbolisant à la fois la technicité, l'engagement personnel, le rythme dans l'action, la gestion des sensations et des émotions, l'adversité et la prise d'initiative face aux éléments. Ainsi qu'en serait-il de l'actuel décalage imposé aux acteurs routiers à rester docile, si ceux-ci embarqués et chahutés sur de forts rapides devaient également se montrer calme, sage, zen, sans aucune montée d'adrénaline, tout en contrôlant parfaitement la situation alors que la tentation de dominer le courant s'impose naturellement à tous ?

Dans le cadre de cette analogie, tout rafteur, canoéiste, kayakiste, etc., sait que pour mieux contrôler le courant de la rivière, la meilleure des solutions consiste à pagayer plus vite que celui-ci en se plaçant là où la vitesse du courant est la plus forte. Dans le rapport à la vitesse et face au contrôle réel de la situation, cela signifie que la meilleure façon de contrôler un flux de vitesse ( $x$ ), dans un espace dégagé et visible, c'est de pratiquer dessus ou en parallèle une vitesse  $x+1$ . Sans cette condition, l'utilisateur comme le rafteur ne contrôle pas grand-chose et subit forcément les aléas du courant comme celle de la route !

### 30. Vitesse et écologie peuvent-elles faire bon ménage ?

**R**éduire la vitesse, faire payer l'essence plus cher et/ou interdire certains types de véhicules sur les routes ou en ville, afin de réduire l'émission de gaz toxiques et/ou la pollution est crédible si cela s'inscrit dans un processus mondial globalement régulé et non isolé à un territoire national.

En ce domaine, il est nécessaire d'avoir une vision globale et ambitieuse et non pas une politique de «mesurettes», pays par pays, sachant pertinemment que la contribution réelle au produit final reste largement marginal. Dans le cas d'un pays comme la France, la contribution maximale au profit de la planète n'est que le rapport de 1/220 pays et/ou un peu mieux en comparant la surface nationale avec la surface terrestre. En matière de pollution directement liée à la vitesse, il est clair que l'effort des uns (populations éduquées) est forcément altéré voire rendu caduque à l'échelle planétaire par le non effort des autres (populations non éduquées) et/ou par la présence simultanée d'autres industries et modes de transport (avions notamment).

A l'échelle du pauvre usager de la route, le gain écologique moyen en résultant se révèle totalement disproportionné, voire minimaliste, par rapport à l'effort maximal demandé aux populations éduquées, dès lors que celles-ci doivent se priver de certaines libertés face à d'autres populations non éduquées qui ne s'en privent pas et/ou en abusent, ailleurs ou autrement. Lorsque l'écologie politique menée à l'échelon national préconise une hausse généralisée du prix de l'essence afin de contraindre une baisse de consommation énergétique globale des usagers, comme à imposer des limites strictes de vitesse en ville ou ailleurs, pour réduire le taux global de pollution, la seule véritable justification écologique qui puisse tenir est celle de l'effet concret qui se transforme dans la réalité du quotidien des usagers.

En matière de pollution des véhicules légers, il ne faut donc pas confondre la priorité accordée à la non pollution locale ou zonale et le discours emblématique sur la pollution globale. A l'échelle d'un territoire donné où vivent des gens (ville, agglomération, village, campagne...), la réduction directe de la pollution locale se révèle bien plus prioritaire et urgente que la réduction à la marge de la pollution globale à l'échelle de la planète. Sachant que les sources nationales de pollution n'ont aucune frontière physique et que si elles sont basses ou réduites dans certains pays éduqués et hautes ou en progression dans une majorité d'autres pays non ou mal éduqués, la moyenne de pollution affecte tout le monde à la fois. Aussi, l'action isolée ou de groupe, aussi civique et citoyenne soit-elle, n'apporte quasiment rien à l'édifice mondial dans la disparité des fonctionnements de l'humanité. Il en est toutefois bien autrement lorsque la zone géographique est limitée et/ou affecte des ressources utilisables par le citoyen concerné. Plus la zone est ciblée, plus elle nécessite des mesures précises et adaptées en matière de pollution.

L'échelle zonale de la pollution est celle qui doit être privilégiée. Elle suppose la prise en compte d'une méthodologie interactive reposant non pas sur le dogmatisme et/ou la vision orientée ou doctrinaire de l'écologie politique, mais sur l'implication du citoyen à respecter au quotidien son environnement naturel d'habitat et de passage. Si la citoyenneté à respecter son environnement est une évidence et une nécessité dans un pays éduqué, il est néanmoins clair que la pollution zonale résultant de l'usage de véhicules légers de transport doit être abordée et contrôlée scientifiquement dans un périmètre précis en fonction de variables différentes et spécifiques selon les lieux (agglomération, route, autoroute, montage...) et les conditions météorologiques (beau temps, vent, pluie, nuages...). Ainsi par exemple par beau temps sur autoroute, si dans l'absolu la haute vitesse consomme plus d'énergie que les basses et moyennes vitesses, qu'en est-il exactement d'une concentration de véhicules ralentis ou roulant lentement en terme de pollution ?

Est-ce qu'en une minute sur un kilomètre carré, 50 véhicules bien réglés roulant à haute vitesse librement et de manière dispersée polluent davantage en local que 50 véhicules regroupés, se traînant ou bouchonnant avec des moteurs même bien réglés ? Dans la même zone de référence, le phénomène de dispersion de l'énergie pour cause de fugacité des véhicules compense-t-il la plus haute concentration d'énergie pour cause de lenteur et/ou de présence stationnaire durant le même temps imparti, en terme de pollution zonale ? Toute chose égale par ailleurs, le respect individuel de l'environnement prime sur l'écologie politique de masse. En cette matière, il n'est pas sûr que l'action coercitive et normative en matière de baisse de vitesse, passant d'une vitesse positive possible à une vitesse négative imposée, fasse véritablement baisser la pollution zonale, si d'autres facteurs comportementaux ne sont pas associés en parallèle (non usage de véhicules et limitation de gros véhicules polluants, savoir rouler lentement et vitesse moteur adaptée, savoir-vivre routier, limitation des consommateurs d'énergie dans l'habitacle, etc.).

Aussi agir sur le comportement des usagers via le mode doctrinaire de l'écologie politique est une autre façon de réduire encore davantage les libertés humaines par un forçage indifférencié des comportements sous la contrainte d'un nième prétexte moral et environnemental en l'occurrence. De manière plus concrète et efficace, il est bien plus efficace sur zone d'utiliser une signalétique routière interactive adaptée et ponctuelle, et/ou l'usage de capteurs intégrés au véhicule, informant l'utilisateur en temps réel de la conduite précise à tenir en terme de durée, de lieu et de comportement précis de pilotage et de conduite.

### **31. Vitesse et sexe, une même lutte de société ?**

**E**st-il incongru d'associer la pensée dominante en matière de restriction de vitesse sur route en ce début du XXI<sup>e</sup>, avec les tabous normatifs et moraux ayant frappés l'imaginaire collectif et les pratiques sexuelles jusqu'à la fin des années 60 ?

En ce domaine, la référence morale et légale dominante à l'usage de la vitesse autorisée sur route ouverte ressort de mécanismes de pensée et de raisonnement bien connus chez certains, dont l'expression traduit une forme d'esprit relativement étroite et bloquée. A titre d'image et d'analogie, il est ainsi possible d'apparenter la position prise en matière de réduction autoritaire de la vitesse à celle entretenue vis-à-vis de la pratique du sexe. C'est un peu comme si l'individu lambda ayant de forts et réguliers besoins sexuels vis-à-vis de son conjoint se trouve, face à son refus récurrent, confronté à plusieurs options : soit il entre dans le cycle de la restriction sexuelle (aucune relation par frigidité du conjoint, rapports de temps en temps, le dimanche seulement, de manière classique, sage et/ou habituelle...) en se créant un état permanent d'insatisfaction et de frustration compensé ailleurs, (en terme d'analogie, il devient sage et frustré sur route) ; soit, il peut aller assouvir ses pulsions, fantasmes et envies dans des endroits dédiés (sex-shop, peep-show, péripatéticiennes, bordel, partouze...), soit tout seul (masturbation), soit en prenant maîtresse ou amant, ou l'ensemble au choix. En terme d'analogie, l'utilisateur privé de vitesse doit aller le week-end s'éclater sur circuit !

Dans cette métaphore, la restriction sexuelle s'apparente à la pratique de la vitesse autorisée sur route et l'assouissement des pulsions sexuelles, à la pratique de la vitesse intuitive sur circuit en toute forme de pilotage ponctuel à risque et/ou extrême. Cela traduit parfaitement «tout» l'espace libertaire et «évolutionnaire» accordé à l'utilisateur soumis à la référence morale et légale dans l'usage de la vitesse !

Si l'utilisateur non compétent, fatigué et/ou peu demandeur peut très bien se satisfaire d'une offre vitesse (ou sexuelle) réduite et peu inventive, il n'en est pas de même pour l'utilisateur compétent, en pleine santé et fortement demandeur (avec son engin comme avec son conjoint). Il est clair qu'imposer une vitesse autorisée et canaliser le besoin de vitesse intuitive à l'utilisateur compétent en demande d'affirmation et d'action dynamique ne peut que freiner chez lui l'activation du meilleur de ses ressources et de ses états d'être (oser, agir, posséder, manipuler, décider, réfléchir, décider...).

C'est également forcément réduire l'expression de certains de ses besoins dominants en les privant d'un niveau de satisfaction possible, de réalisation et/ou d'épanouissement. C'est par conséquent créer *de facto* des conditions d'insatisfaction voire de frustration, ou encore dans le meilleur des cas une forme de neutralité et/ou de «médianité» de demande, peu propice à une véritable performance, qualité et/ou efficacité digne d'un adulte affirmé et mature.

### 32. Les bons élèves de la route sont-ils les plus dociles ?

Il est faux de considérer que les meilleurs élèves sur route sont ceux qui appliquent à la lettre les obligations du code de la route en fonction d'une logique de comportement et d'attitude (vitesse autorisée et code de la route) similaire à celle prévalant dans l'enseignement primaire et secondaire.

C'est une erreur totale d'appréciation et de discernement lorsque l'individu est livré à lui-même par la force des choses sur un théâtre d'opération plus ou moins hostile et variable. Il existe même dans la réalité du terrain une totale inversion des priorités entre l'importance accordée à l'apprentissage propre et théorique (permis de conduire, diplôme, attestation) et l'expérience avisée et «baroudée» de la pratique routière (certification du terrain). En fait, les bons éléments sur route ne sont pas ceux qui se révèlent dociles et appliqués à contenter leurs instructeurs dans des comportements sages, standardisés et stéréotypés (vitesse autorisée), mais plutôt ceux qui savent montrer du caractère dans l'action (vitesse intuitive et tolérante) en révélant concrètement leur talent : discernement, décision dans l'engagement, réflexe, prise d'initiative, maîtrise...

### 33. Est-il souhaitable de favoriser l'aseptisation routière ?

La pratique de la route par l'unique option de la vitesse autorisée ne peut espérer uniformiser, standardiser, lisser les comportements, tant que les individus restent à la base différents et/ou opposés de caractère.

Seule la pression policière peut maintenir en apparence par la force, la crainte et l'autorité, et pour combien de temps, la nature profonde des usagers, sans risquer de sombrer dans le durcissement anti-citoyen et la dictature. Même le formatage intellectuel et moral avoue forcément ses limites face à l'énergie de l'affirmation de soi et de la conscience éclairée. Aussi, toute recherche coercitive d'aseptisation de la pratique routière cherchant à éviter les excès de vitesse, les couples à risque, les infractions au code de la route, l'insécurité et la non prise de risque pour soi comme pour autrui, ne peut conduire à terme que vers le contraire de l'effet recherché en favorisant la perte ou l'insuffisance de discernement, de réflexe, de prise d'initiative et/ou de maîtrise suffisante.

Soit tout le contraire de ce qu'il faut sur route face à l'imprévu !

Il est également possible de dire que la pratique de la route s'apparente à un parcours de centaines d'obstacles chaque fois renouvelé, que seul le mental affirmé et trempé associé à l'expérience et à une maîtrise globale suffisante permet d'accomplir avec la meilleure garantie de résultat. Le paramètre vitesse joue ici un rôle essentiel de clé de voûte. Sans véritable maîtrise de la vitesse et de ses multiples conséquences sur le psychisme de l'utilisateur, l'édifice humain tend à s'écrouler sur lui-même (défaut de réponses adéquates) dès que la pression de l'imprévu devient forte ou inhabituelle. L'erreur est donc de croire qu'en aseptisant la pratique routière par la seule option de la vitesse autorisée, l'individu réduit proportionnellement l'émergence du risque et gomme les situations d'imprévu dans le meilleur des mondes.

Ce qui se passe dans la tête de l'homme formaté et assagi n'a rien à voir avec ce qui se traduit ensuite sur le terrain varié et multiple de la route réunissant des hommes formatés, assagis, non formatés et non assagis.

### 34. L'affirmation de soi est-elle compatible avec la vitesse autorisée ?

**C**onsidérant l'omniprésence de la vitesse et son accessibilité en toute société moderne, c'est à l'évidence la non maîtrise, le non accès, la culpabilisation et l'inhibition liés à son usage qui secrètent majoritairement les racines de la problématique routière.

En tant qu'incontournable sociétal intégré dans les usages de plusieurs générations d'individus, la réduction contrainte et non naturelle de la vitesse va directement à l'encontre du processus «évolutionnaire» des individus, qui du bas de la condition humaine est de progresser constamment vers le haut de celle-ci. Tant que la route ressort d'une pratique «multifactorielle» aux combinaisons plurielles, ne vouloir agir en principal que sur le levier de la vitesse autorisée en délaissant les centaines de facteurs-clé déterminants en E, C, T et (*rme*), ne peut qu'induire les conditions latentes d'une occurrence du risque encore plus perverse, car immatérielle et beaucoup moins contrôlée à la source par la performance de l'esprit avisé et du tempérament affirmé.

En ce domaine, il est clair qu'il n'existe aucune corrélation positive entre la pratique constante de la vitesse autorisée et la saine affirmation de soi. La corrélation est davantage négative par le biais d'une attitude de passivité (soumission craintive, suivisme par manque d'esprit d'initiative, faible engagement personnel par défaut d'oser...), d'une attitude d'agressivité (conflit direct avec soi et autrui, refus/rejet de certains usagers, excitabilité à fleur de peau, défi de concurrence...) et/ou d'une attitude de manipulation (manœuvres feintes, faux-semblants de comportement, tactique et stratégie de relation aux autres...). L'obligation de respecter unilatéralement la vitesse autorisée sans pouvoir librement pratiquer l'initiative en temps réel d'une vitesse tolérante (et non de manière «parquée» ou systématisée sur circuit) fait, au-delà de la perte de motivation à progresser, que l'individu qui dispose au départ d'un certain capital de compétences tend à le voir baisser et s'éroder régulièrement par défaut d'actualisation comme par l'omniprésence inertielle des habitudes.

Il est ainsi clair que passer de 100% de compétences possibles à 60% dans l'usage quotidien imposé réduit de 40% l'efficacité de l'ensemble du dispositif humain concerné, ce qui a pour effet d'entraîner une baisse évidente de rendement sur route propice à l'émergence de risques supplémentaires. Dans le même ordre d'esprit, si la normalisation indifférenciée en matière de vitesse autorisée conduit à lisser inéluctablement la maîtrise vers un niveau médian, elle tend à limiter également le niveau d'affirmation et de conscience des individus, lesquels ne voient plus alors la réalité de la pratique routière qu'au travers de leurs propres expériences bridées, traumatisées et/ou incomplètes. Dans la conscience collective, la vitesse autorisée devient progressivement la seule référence minimaliste, au mieux médiane, de la réalité routière en favorisant implicitement une sous-culture du risque, de la maîtrise globale et de l'affirmation de soi.

La tendance grégaire naturelle est alors de l'imposer aux proches et aux enfants jusqu'à devenir une pensée dominante, un système de pensée et de comportement de groupe desservant la défense objective des libertés du citoyen au profit des intérêts du système. Sans grande incidence dans le cadre d'une minorité d'individus, cette tendance lourde imposée et non naturelle active une problématique majeure, dès lors qu'il s'agit de l'ensemble des générations d'une même nation et notamment de la relève par les plus jeunes générations.

### 35. La privation de vitesse préserve-t-elle l'utilisateur ?

**R**ien n'est anodin dans la pratique de la vitesse autorisée ou, au contraire, dans la pratique de la vitesse tolérante en terme de condition humaine propre à l'utilisateur.

Si le bon rendement réduit le risque, le mauvais rendement induit le risque. C'est comme le bon et le mauvais cholestérol ! Tout changement ou involution à la baisse dans le registre habituel ou dans la pratique courante fait qu'il s'ensuit obligatoirement un relâchement physique et/ou psychologique par la réduction des énergies mobilisées affectant peu à peu les capacités opérationnelles de toutes les fonctions concernées. Il est ainsi possible de dire qu'à tout individu disposant d'un potentiel d'énergie capable du mieux ou du meilleur en matière de vitesse intuitive, la normalisation imposée par la vitesse autorisée tend à le rendre relativement vulnérable sur le moyen terme (une demi-heure à 2 heures) et/ou sur le long terme (+ de 2 heures) de sa pratique routière.

Ce conflit latent entre énergie potentielle, énergie disponible et énergie mobilisée, tend à accroître parallèlement chez lui la menace d'émergence et/ou de réalisation du risque par limitation du «paramétrage naturel» dans la montée en puissance énergétique et mentale. En général, l'incidence sur la déqualification du pilotage ou de la conduite ne se matérialise ni dans l'immédiat ni dans le court terme (0 à 20/30 minutes), moments privilégiés de «mise en jambe», d'échauffement et de concentration maximale. Le conflit latent dans la mobilisation d'énergie imposé par la vitesse autorisée contribue peu à peu à stopper la montée en puissance globale du sujet en différents aspects : motivation, effort, concentration, application et implication dans l'action...

Dès lors, si l'individu fonctionne globalement bien dans sa pratique routière avec une montée en puissance au quotidien évaluable à 80%, le fait d'interrompre sa programmation naturelle en chemin (ex. : 60%) induit forcément chez lui un différentiel négatif par défaut de paramétrage complet dans certaines fonctions physiologiques et neurophysiologiques, un peu comme le paramétrage initial d'un ordinateur interrompu avant la fin de sa configuration. Ce phénomène est toutefois beaucoup moins sensible chez l'individu disposant d'un niveau d'énergie mobilisable en dessous du seuil admissible et/ou chez celui disposant d'un niveau de demande énergétique conforme à l'offre d'application en vigueur. Aussi, plus le niveau de maîtrise est important permettant d'accéder à la vitesse tolérante et la normalisation basse imposant la vitesse autorisée, plus le différentiel est considéré comme négatif induisant alors une vulnérabilité accrue et inversement.

Sous l'angle psychosociologique, le strict respect d'une normalisation basse établie sur la dominance de la vitesse autorisée avec nonaccès à la vitesse tolérante et/ou intuitive ne peut conduire dans la masse des usagers qu'à l'inhibition et l'atrophie progressive des comportements et des attitudes les plus remarquables, ainsi qu'à une fragilisation psychique massive des individus face à la complexité et/ou à l'imprévisibilité des situations. Il en ressort une occurrence du risque accrue à l'échelle collective par une plus grande vulnérabilité individuelle : faible affirmation naturelle, passivité dominante, affadissement des besoins de passage à l'acte, d'initiative, d'entreprise, de concurrence et/ou d'exploration..., versatilité des motivations, radicalisation dans les besoins de sécurité, tendance exacerbée au raisonnement, l'intellectualisation et à la virtualité en lieu et place de l'action et de la décision engagée, etc.

### **36. Pourquoi ne pas inverser le scénario entre vitesse coupable et vitesse sécuritaire ?**

**T**oute véritable politique sécuritaire se doit d'agir sur l'absence de couples à risque à l'étape 1 de la source et à l'étape 2 de la cause du sourcing causal et non principalement et/ou de manière étroite par le jeu d'une normalisation collective indifférenciée acceptant la présence de couples à risque noyée, ici et là, dans la masse des usagers.

Ce type de pente normative, même avec un ciblage répressif, ne travaillant qu'à la surface de certains couples à risque, fait que dans une masse d'individus hétérogènes aux pratiques indifférenciées, le facteur vitesse devient vite le principal bouc émissaire, le responsable facile et apparent des causes de l'accidentologie routière. *A contrario*, l'absence de couple(s) à risque associé à un niveau adapté de maîtrise globale fait que le vecteur vitesse devient précisément corrélatif d'une garantie sécuritaire pour soi comme pour autrui. Dès lors, l'usage abusif de la répression systématique à partir du seul facteur vitesse non autorisée est une mystification indigne d'une société éduquée se disant respectueuse des droits du citoyen.

Considérer isolément la vitesse non autorisée comme étant la principale cause responsable de l'insécurité routière ressort d'une appréciation intellectuelle spéculaire, d'un aveuglement dogmatique de l'esprit comme d'une malhonnêteté politique et médiatique. Toute réalité accidentogène reste foncièrement induite par une conjonction de facteurs, de causes et de sources distinctes en provenance de soi comme d'autrui, dont la prégnance au moment des faits ne doit pas être masquée par la seule amplification réelle apportée par la vitesse et/ou par la facilité de sa démonstration par des constats sur place souvent trop succincts et orientés. En toute hypothèse, si les couples à risques n'existaient pas, la vitesse resterait presque indolore comme dans plus de 97% des cas de roulage au quotidien qui exprimés en millions de temps/km ne créent fort heureusement aucun accident.

Il est néanmoins vrai que tout motard, pilote et conducteur, qu'il soit expérimenté, consciencieux et/ou strict partisan de la sécurité routière, a développé ou développera à un moment ou à un autre, un ou plusieurs couples à risque, sachant que plus le trajet routier est long, fatiguant, difficile et/ou inhabituel, plus l'évidence de cette probabilité devient grande. Au-delà d'un certain niveau de maîtrise globale, c'est donc pour chaque usager de la route une question permanente de volonté, de discernement, de self-control mais aussi de chance ou de malchance que d'éviter ou de contribuer à participer à une situation accidentogène, même sans présence de couple(s) à risque.

Personne ne peut donc véritablement donner de leçon à personne (hormis vis-à-vis des véritables chauffards et délinquants patentés), car personne n'est au-dessus de sa propre défaillance humaine, même momentanée, de quelques secondes à quelques minutes, juste le temps de favoriser des conditions accidentogènes indépendantes de sa volonté. La seule vitesse raisonnable à l'échelle de la collectivité est la vitesse sécuritaire. La seule vitesse sécuritaire raisonnable est celle qui est produite qualitativement à la source même de l'usager dans l'harmonie de ses rythmes naturels et de ses compétences.

### 37. Pourquoi existe-t-il une probabilité d'accident ?

**D**ans la vie comme sur la route, personne ne peut être garant, aujourd'hui et demain, d'une immuabilité de comportement sage, prudent, sécuritaire, exempt d'erreur. La dangerosité de la pratique routière (et non de la vitesse lambda) prend rarement et uniquement racine dans la volonté d'échec, de suicide ou de besoin de nuisance à autrui.

Elle prend davantage sa source dans un concours de circonstances, de micro décisions et de micro-comportements formalisés durant les minutes ou les secondes précédant le contexte accidentogène. Sachant que le risque zéro n'existe nulle part et encore moins dans l'action engagée, aucun usager n'est définitivement protégé par sa propre volonté, la technologie de son engin et/ou la garantie de qualité des infrastructures routières. Il est d'autant moins protégé que préexiste à l'insu de son conscient toute une activation mentale subconsciente, voire inconsciente, influençant la source de ses comportements et de ses décisions.

S'il est évident que la présence d'un seul couple à risque fortement parasite (rédhibitoire) peut augmenter fortement l'occurrence du risque, l'augmentation du niveau de dangerosité résulte directement de l'association entre plusieurs couples à risque. Il est nécessaire que se cumulent simultanément au moins 3 couples à risque à faible dose pour créer une condition entropique de pratique routière, tout en favorisant la démaîtrise et/ou la non optimalité du (*rme*). Considérant qu'à vitesse nulle et/ou statique, la probabilité d'un accident pour un pilote ou un conducteur disposant d'une maîtrise suffisante tend vers l'épsilon en matière d'usage d'engin motorisé, c'est la pratique d'une vitesse lambda associée à la présence d'un ou de plusieurs couples à risque qui crée réellement les conditions accidentogènes et/ou d'occurrence du risque.

### 38. La vitesse est-elle la cause principale d'accidentalité ?

**D**ans le cadre spécifique de la pratique routière, il est faux et malsain d'associer systématiquement vitesse et accidentalité, vitesse et malheur des hommes ou encore vitesse et compétition, vitesse et arène spécialisée (circuit, piste).

Le problème est bien plus complexe et ne doit pas, en pure objectivité, se résumer à l'usage facile de statistiques imparfaites, de schémas simplistes (mauvais garçon, furieux, danger public, chauffard...) et/ou à une pensée dominante psychorigide allant dans le sens démagogique d'une certaine partie de l'opinion publique, à l'évidence la plus passive, la moins formée, la moins motivée et/ou la moins compétente sur le sujet. En matière d'accidentalité, il est clair que la cause de l'accident ne saurait être isolable des décisions et du comportement amont de chaque usager impliqué et que l'importance de la conséquence ne saurait faire oublier les évidences du sourcing causal.

A trop vouloir simplifier le fait à la cause et la cause à la vitesse, c'est tout le système de raisonnement et d'organisation de la sécurité qui se décrédibilise et fait fausse route. En réalité, la source de la cause de l'accidentalité est toujours fondamentalement reliée au niveau réel de maîtrise globale de l'usager et/ou à la présence de couples à risque en temps réel, alors que la conséquence résulte directement de l'effet dynamique de la vitesse par l'aggravation ou non des effets corporels et humains en fonction de l'état des infrastructures et de la nature de l'engin.

### 39. Existe-t-il une fatalité du risque avec la vitesse ?

**S**'il existait une fatalité d'accident avec la vitesse, alors l'ensemble des usagers prenant la route serait inconsciemment animé d'une pulsion de suicide ou d'un esprit suicidaire.

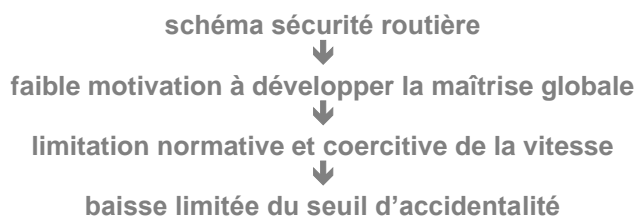
Même si l'accident est toujours possible, à tout moment pour tout usager de la route, selon les voies impénétrables de sa propre destinée, l'usage de la vitesse n'est pas directement lié au risque objectif et la prise de risque n'est pas inévitablement liée à l'accident. C'est la non maîtrise de la vitesse et/ou la vitesse inadaptée à un moment  $t$  dans un espace  $e$  qui engendre la probabilité d'occurrence du risque et de ses éventuelles conséquences en matière d'accidentalité. De manière purement objective, il n'existe aucune fatalité scientifique et directe entre vitesse et accidentalité dès lors qu'une maîtrise suffisante existe chez l'usager de la route.

A l'inverse, il est clair que sans maîtrise tout relève du possible et de l'évidence. C'est pour cela qu'il convient de passer au moins un cran supérieur dans la maîtrise globale des usagers de la route pour que le rapport à l'accidentalité évolue positivement. En effet, plus il y a de crans dans la maîtrise globale de l'usager, plus la probabilité d'accident diminue. Un constat terrain qui atteste que l'existence d'une bonne maîtrise globale dans la pratique de la vitesse permet d'obtenir une réduction de l'accidentalité grave nettement supérieure aux résultats statistiques obtenus par l'usage de mesures coercitives à partir de niveaux médians et insuffisants de maîtrise globale observables chez une majorité des usagers de la route.

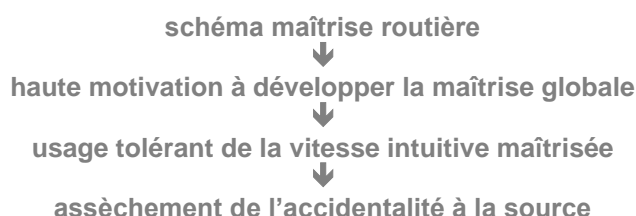
L'individualisme de la pratique de la vitesse est l'une des raisons qui expliquent qu'il ne sert à rien de vouloir associer développement de la maîtrise globale et limitation de la liberté d'exercice de la vitesse sur route ouverte. Vouloir jouer sur les deux tableaux en essayant de combiner le *mieux* dans la compétence et le *bien* dans le contrôle collectif des comportements ne peut rien produire de durable ni d'efficace dans la durée. Il ne peut y avoir de véritable motivation à progresser si l'avantage à en retirer se révèle quasiment nul et/ou hypothéqué à la première erreur.

**Dès lors, pour éviter la fatalité de l'accidentalité causée par la vitesse, il existe 2 grands schémas d'action et aucun moyen terme acceptable :**

1. Le schéma de la sécurité routière traditionnelle associant mesures coercitives/formation initiale rigide/contrôle épisodique de l'usager en vue de limiter la pratique de la vitesse et réduire par la contrainte et la force la cause apparente de l'accidentalité dans des seuils, certes plus acceptables, mais toujours trop importants.



**2.** Le schéma de la «maîtrise routière», socialement avancé, associant développement, actualisation et motivation du besoin de maîtrise globale tout au long de la pratique, avec en contrepartie une plus grande tolérance dans l'exercice d'une vitesse intuitive adaptée aux compétences réelles de l'utilisateur, dans le but de réduire à la source les racines mêmes de l'accidentalité. Il s'agit là d'évoquer le passage vers un véritable progrès «évolutionnaire» dans la pratique routière comme dans la condition du citoyen usager en ce début de XXI<sup>e</sup> siècle.



En matière de problématique sécuritaire, il est incontestable que tout s'explique toujours par un défaut patent ou occasionnel de maîtrise dans l'un ou dans plusieurs critères majeurs et/ou facteurs-clés de la maîtrise globale. Sauf exception assez rarissime, la vitesse en tant que telle n'intervient qu'en seconde position et/ou comme un amplificateur de conséquences sur la base de la présence de couple(s) à risque. C'est généralement l'inadéquation patente de facteurs-clés, dans l'une ou dans plusieurs séquences de la maîtrise globale, qui est la véritable source de la problématique sécuritaire et non la vitesse de mouvement en elle-même.

Naturellement, il est toujours possible de dire qu'à telle vitesse plus réduite, le contrôle de la situation eut été plus aisé et la réaction plus efficace. Cette «lapalissade» oublie de citer, à titre d'exemple, qu'il existe annuellement mille fois plus de morts chez les personnes âgées en descendant une marche anodine d'escalier à 3 km/h, que de morts chez les pilotes professionnels œuvrant à 300 km/h dans des conditions difficiles de pilotage. Il convient donc de relativiser l'aspect léthal de la vitesse, sachant que le risque naît directement de la non maîtrise, de la maîtrise insuffisante et/ou de la perte de maîtrise chez l'individu et très rarement du fait de l'exercice en temps réel d'une maîtrise assurée.

Il est parfaitement évident que moins l'individu dispose d'une maîtrise globale suffisante, plus il est intrinsèquement porteur de risque pour lui-même et pour les autres (principe de l'acte manqué). *A contrario*, plus il dispose d'une maîtrise globale suffisante, plus le risque s'estompe, quel que soit le lieu d'exercice de la pratique de la vitesse (principe de l'acte réussi). Il est même possible de dire que moins un individu maîtrise son engin, même à faible allure, plus celui-ci reste porteur d'un risque potentiel pour lui comme pour les autres.

#### **40. Responsable ou facteur aggravant ?**

**L**a vitesse ne peut être considérée objectivement comme la cause principale et directe de l'accidentalité. Elle est assurément un facteur aggravant lorsque la maîtrise n'est pas ou n'est plus au rendez-vous et/ou qu'il existe la présence d'un ou plusieurs des 17 couples à risque.

De tout temps, la technologie associée à la compétence a permis de favoriser l'innocuité de la vitesse dans un cadre et un espace donné. La problématique de la dangerosité de la vitesse intervient dès lors que l'utilisateur sort de la technologie et/ou de la compétence. Il est vrai, également, que dans un cadre de massification des transports routiers, d'hétérogénéité qualitative des engins, de différentiels de compétence parmi les usagers et d'infrastructures plus ou moins adaptées, le recours à la vitesse



nécessite obligatoirement un ajustement qualitatif et «compétentiel» dans le couple engin/usager de la route.

Ainsi, il n'est aucune situation routière qui ne soit maîtrisable, hors cas particulier évident et/ou grave concours de circonstances, par le fait conjoint de l'élévation de la technologie et de la qualification de la maîtrise globale de l'utilisateur. Heureusement d'ailleurs, puisque sinon cela signifierait le glas de l'évolution de la condition humaine par le plafonnement définitif de ses potentiels et de ses multiples ressources dès le début du III<sup>e</sup> millénaire de l'ère chrétienne !

#### 41. Quid de la relativité fondamentale de la vitesse ?

**L**a relativité de la vitesse passe par sa «relativisation» dans la réflexion et le discours, en étant capable de l'intégrer dans un schéma sociétal bien plus global.

Il s'agit d'intégrer dans la notion de vitesse de multiples données comme par exemple : le rapport précis aux infrastructures et au niveau réel de maîtrise global du sujet ; le rapport à son état de santé et à sa forme physique du moment, à son tempérament, à ses inclinaisons mentales, à sa psychologie, etc. Cette intégration doit également concerner la réalité de l'état de vigilance (alcool, médicament, anxiété, fatigue...), l'adéquation du pilote à la puissance et/ou poids de son engin, la qualité de l'entretien mécanique, l'adaptation de la vitesse au moment  $t$  et au lieu d'exercice précis, le niveau de technicité dans la pratique du pilotage (savoir freiner, trajecter, anticiper, éviter...), etc. La relativité de la pratique de la vitesse appliquée en mode collectif, hors dimensions technologiques et d'infrastructures, se voit donc directement confrontée en amont à l'existence d'individus en harmonie avec eux-mêmes et à la présence massive d'une maîtrise globale suffisante. Tant qu'idéalement l'utilisateur n'est pas en harmonie avec lui-même et ne dispose pas d'une compétence suffisante dans sa pratique, toutes les solutions intermédiaires sont foncièrement imparfaites et critiquables. Rien n'est absolu ni définitif en matière de vitesse. La relativité de la vitesse est sans limite tant que l'individu lui accorde une importance à géométrie variable.

La notion de vitesse est et restera toujours relative, aussi bien sur le plan de la physique (principe de relativité restreinte), sur le plan psychique (capacités mentales, potentiels, courbure psychologique du sujet) que sur le plan comportemental (rapidité ou non des réactions, arc réflexe, précision de la technicité...). La relativité du rapport à la vitesse est donc vouée éternellement à se raisonner en fonction de la priorité des choix de société, de l'évolution des cultures et des opinions publiques, ainsi que des épisodes politiques d'assouplissement ou de durcissement des réglementations d'une décennie sur l'autre et d'un pays à l'autre sous la pression exercée par certains lobbies, par les partis politiques et/ou par certains représentants de la société civile, ou encore via l'uniformisation du cadre européen, mondial, etc. Le rapport à la technologie influence également directement la relativité de la vitesse, laquelle n'offre pas du tout la même relation de cause à effet entre un engin étudié pour cela et un autre pas. Exemples : TGV et rame de métro ; ULM et mirage IV ; vélo et motoGP ; voiture sportive et camping-car... La référence au terrain d'application et aux infrastructures est elle-même foncièrement déterminante selon que le revêtement et la surface de pratique sont adaptés (circuit, piste, route ouverte dégagée, autoroute...) ou non adaptés (concentration d'utilisateurs, agglomération, nuit, conditions météo, mauvais état routier, chaussée glissante, etc.). Vouloir dès lors uniformiser le principe d'une vitesse normée et prudente sur route ouverte, hors agglomération, relève d'une approche relativement retardée et décalée, face à l'objective complexité de la nature humaine rapportée aux multiples situations rencontrées.

#### 42. En quoi la vitesse est-elle plus dangereuse sur route ouverte ?

**L**'usage de la vitesse autorisée sur route et le cantonnement de la vitesse intuitive ou tolérante sur un lieu dédié (par exemple le circuit) est l'exemple type du sophisme intellectuel caractérisant l'inexpérience, le traumatisme personnel, le rejet émotionnel et/ou l'incompétence de son émetteur.

Le partage moral et technique de la vitesse entre route et circuit ressort d'un manque patent d'objectivité et d'une totale partialité dans le jugement. Le pire est sans doute atteint dans un raisonnement affirmant que l'individu peut s'exposer au risque de la vitesse, mais tout seul et sur un circuit sans impliquer autrui sur la route. Si apparemment un certain bon sens peut transparaître dans cette affirmation, celui-ci est vite gommé dès lors que l'on oublie le paramètre le plus important du problème en ne considérant pas que l'usager non compétent irradie 2 à x fois plus d'occurrence de risque. Il tend à exposer bien plus radicalement les autres usagers par rapport aux conséquences de sa pratique, même à vitesse normée, que tout usager compétent et avisé pratiquant la haute vitesse.

Aussi dans l'absolu de la compétence, en quoi la vitesse est-elle plus dangereuse sur route ouverte (hormis en agglomération et dans les zones à risque objectif) que sur circuit pour un usager avisé disposant d'une maîtrise globale suffisante ? A cause de l'imprévu, certes, alors apprenons à contrôler au mieux l'imprévu ! S'il est également évident que la non compétence est mère de tous les risques surtout avec l'usage d'une vitesse non maîtrisée, en quoi existe-t-il une analogie de risque entre le compétent et l'incompétent sur route, entre l'incompétent et le compétent sur circuit, voire entre le compétent sur route et le compétent sur circuit ?

Si autrui est une cause de risque par sa non compétence, alors qualifions autrui via une politique de post-formations ciblées et motivantes ! Sachant enfin que la vigilance et l'anticipation font partie du véritable pilotage, hors malchance et acte manqué, en quoi l'irruption du chauffard qui coupe la trajectoire à 50 mètres induit-elle plus de risque à 120 km/h. sur route ouverte que la présence sur circuit d'un concurrent à 5 cm de la roue arrière dans une prise d'angle maximale à plus de 180 km/h. ? A cause du manque de vigilance des uns et des autres, alors développons le sens de la vigilance dans un cadre de route intelligente !

### 43. En quoi la dangerosité et la gravité sont-elles différentes ?

**S**ans la présence de couples à risque, la vitesse pratiquée sous contrôle d'une maîtrise globale suffisante n'est aucunement accidentogène ni dangereuse et assure même la sécurité du pilote/conducteur ou d'autrui.

Avec la présence de couples à risque, la vitesse lambda devient alors plus dangereuse et induit l'insécurité du pilote/conducteur comme celle d'autrui. La dangerosité réelle de la vitesse résulte donc de la formation inadéquate du binôme : vitesse lambda + couple(s) à risque. Il n'y a pas de dangerosité de la vitesse sans présence de couple(s) à risque, seulement une occurrence du risque sans maîtrise globale et/ou avec un (*ECT/rme*) insuffisant. La progressivité de la dangerosité de la vitesse découle directement et proportionnellement de l'intensité parasite du ou des couples à risque concernés, pondérée par le niveau de suffisance ou d'insuffisance de (*3S/ECT/rme*).

La gravité résultant de la dangerosité de la vitesse découle directement de la vitesse lambda pratiquée en terme de kilomètre/heure. S'il est évident, toute chose égale par ailleurs, que chuter à 180 km/h peut induire une gravité bien supérieure à celle résultant d'une chute à 50 km/h, la notion de gravité ne doit jamais être isolée de celle de la dangerosité, elle-même consécutive de l'intensité du ou des couples à risques présents. L'erreur commune consiste à saucissonner la relation complète en couplant gravité = vitesse lambda dangereuse, en oubliant qu'avant de matérialiser une situation de gravité avérée, il est forcément question de sourcing causal en remontant à la source de la cause.

### 44. La confusion des genres participe-t-elle à la peur du risque ?

**I**l semble évident que la représentation théorique et/ou plus moins fantasmagique des situations routières à risque correspond rarement à la réalité.

L'usage ciblé de la compétence (route et/ou circuit) réduit toujours le risque à la source et produit de la sécurité objective dans la pratique. A partir d'une réelle compétence chez l'usager, il n'y a pas plus de risque sur route ouverte que sur circuit, sauf malchance et acte manqué. Il n'y a pas plus de risque dans l'usage d'une vitesse autorisée sur route ouverte que dans le cadre d'une vitesse tolérante, hors

malchance et acte manqué. A compétence réelle, il n'y a objectivement pas plus de risque à haute vitesse qu'à basse vitesse. Prétendre le contraire, c'est injurier la conscience et la dignité du pilote ou du conducteur expérimenté en le prenant pour un barjot et un suicidaire en puissance. Il ne faut donc pas confondre les conséquences négatives inhérentes à la non compétence en matière de pratique de la vitesse, des conséquences virtuelles de la pratique de la vitesse. Il ne faut pas plus confondre conséquences résultant de couples à risque en situation routière et prise de risque avisée en matière de vitesse.

Ce sont toutes ces confusions qui entretiennent la permanence d'un conflit entre vitesse autorisée et vitesse tolérante en lissant vers le bas la représentation routière de la vitesse comme en décrédibilisant les meilleurs usagers de la route objectivement supérieurs à la moyenne des autres. En résumé, la vitesse est toujours dangereuse dès lors qu'elle repose sur la non compétence et/ou la présence de couples à risques. Elle suppose alors la référence dominante à la vitesse autorisée. La vitesse n'est pas plus porteuse de risque et de danger que toute action engagée, dès lors qu'elle intègre la compétence et une maîtrise globale suffisante ou mieux encore : élevée. Elle nécessite alors le recours à la vitesse tolérante en tout lieu possible.

Sur le fond, la vitesse autorisée appréhendée sous l'angle collectif (égalité, indifférenciation, normalisation...) est source de bien plus d'entropie que par rapport à la vitesse tolérante prise sous l'angle individuel (équité, différenciation, maîtrise globale...). Enfin en matière de représentation de la vitesse sur route ouverte, il ne faut pas confondre intelligence sage et moyennement compétente dans la standardisation de la conduite ou du pilotage avec discernement avisé et compétent dans la pratique de la vitesse intuitive. Il ne faut pas plus confondre esprit suiveur ou de soumission à la règle, à la norme et/ou à l'autorité, avec esprit de responsabilité à assumer pleinement ses décisions dans l'engagement affirmé.

#### 45. Comment expliquer la chaîne causale de l'accidentalité ?

**C**'est majoritairement l'intervention de facteurs parasites identifiables (couples à risque) qui fait directement baisser le (*rme*) nécessaire, malgré la présence d'une maîtrise globale donnée (*3S*) et de vecteurs d'influence suffisants (*ECT*).

En cela, la non optimalité du (*rme*) est directement affectée par la présence de couples à risque. Plus il y a de couples à risque, moins le (*rme*) est optimal, par conséquent plus se développe l'occurrence du risque. De la même manière, il est possible de dire que de la présence ou non de couples à risque, découle directement l'efficacité du (*rme*) par conséquent la sécurité ou l'insécurité routière. Il existe un certain nombre de facteurs à risque mentalement ou techniquement latents, plus ou moins volatiles, propices à l'augmentation de l'occurrence du risque et/ou de l'accidentologie directe sur route ouverte.

Il s'agit en la matière de 17 couples à risque dont le dénominateur commun reste, certes, la vitesse lambda (*Vx*), puisque indissociable de toute forme de pratique routière, mais qui ressortent tous d'un état de démaîtrise et/ou d'une perte de maîtrise chez l'utilisateur. Ces facteurs parasites sont tous adjacents et/ou transverses à la vitesse pratiquée en alimentant et en créant la source même des conditions accidentogènes, bien avant la vitesse qui n'est qu'un amplificateur de risque et de dommages dans plus de 90% des cas.

#### Les 17 couples à risque :

1. Acte manqué
2. Maîtrise insuffisante
3. Frustration
4. Inhibition
5. Conditions météo
6. Infrastructures inadaptées
7. Mauvais état de l'engin
8. Alcool
9. Médicament
10. Drogue

11. Intensité émotionnelle
12. Déconcentration momentanée
13. Problèmes psychologiques
14. Perturbations ponctuelles
15. Equipements sécuritaires inadaptes
16. Incivilités
17. Basse vitesse volontaire

Ces 17 couples à risque sont d'autant plus pernecieux qu'ils s'accompagnent à la base d'un défaut de compétence, d'expérience, d'éducation favorisant toute sorte de blocage, d'insatisfaction chronique, de défoulement intempestif et/ou de compensation psychologique. Si chaque couple à risque repose sur de multiples points faibles, il n'y a aucun rapport entre l'incidence constatée durant la pratique routière entre celui qui maîtrise et celui qui ne maîtrise pas. En général, la présence de couples à risque est plurielle avec l'existence d'un couple dominant ou majeur et la présence arrière d'un cortège de couples secondaires.

Il peut ainsi exister en temps réel le cumul de dizaines de points faibles à tout moment de la pratique routière. Ce sont toutefois les aspects rédhibitoires (impropres, déstabilisants, porteurs de risque objectif) qui sont uniquement à prendre en considération au sein de chaque couple à risque. Ces aspects rédhibitoires, lorsqu'ils proviennent directement de l'usager, font qu'il est alors possible de parler de chauffard ou de délinquant de la route.

#### 46. Pourquoi les interdictions sont-elles relativement peu efficaces ?

**A** la base de la dangerosité et de la gravité de la vitesse pratiquée en situation accidentogène, il existe 17 principaux couples à risque auxquels tout usager de la route peut être soumis un jour ou l'autre.

L'effacement de certains couples à risque par la sensibilisation, la répression et la peur du gendarme (limitation de la grande vitesse, non alcool au volant, non drogue, port obligatoire de la ceinture de sécurité, interdiction de téléphoner au volant...), ne présume nullement d'une amélioration collective tant que subsiste la présence d'autres couples à risque encore plus subtils et moins faciles à décliner sous forme de statistiques. C'est pourtant de la majorité d'entre eux que naissent la plupart des accidents mortels et non mortels. De la même manière, un couple à risque dominant (alcool) peut en masquer beaucoup d'autres bien plus pervers en terme de source. Réduire de 50% les couples à risque, c'est forcément mettre en avant les 50% restant. Il est clair que la psychologie humaine ne fonctionne pas de manière mathématique par simple soustraction arithmétique.

Dans la durée la plus longue et compte tenu du rapport complexe à une collégialité d'individus réunis quasi librement dans un même continuum d'espace/temps, il est à craindre un déplacement psychique des sources accidentogènes, qui d'apparentes (limitation de la vitesse, non alcoolisation, respect de certaines consignes sécuritaires...) deviennent plus pernecieuses sous la forme d'acte manqué, de réactions impulsives et factuelles liées à la frustration, à l'inhibition et à la déconcentration... Si la problématique de la dangerosité de la vitesse résulte principalement de la présence de couples à risque, il est clair que même leur résolution massive à la surface des choses (répression, stage de remise à niveau, contrôle médical ou technique...) ne résout malheureusement rien sur le fond de la nature humaine et de la psychologie propre à chaque usager.

Malgré le constat de gains réels, la qualification des comportements ne se limite pas seulement à une somme d'interdictions et de canalisation des comportements. Elle se façonne surtout et principalement par un travail en amont, à la source de l'usager : meilleure compétence, affirmation de soi, motivation, valorisation, amélioration technologique des engins, de la qualité des protections passives et actives, des systèmes d'information, de la qualité des infrastructures... Les mesures artificielles de normalisation comme de répression routière ne sont à l'évidence que des emplâtres ne fonctionnant que pendant la durée de mise sous pression.

Leur objectif est de contraindre les pulsions et de brider momentanément les comportements sans pouvoir éviter ensuite que l'individu ne se défoule à un moment ou à un autre, dans les 24 heures de la

journée, dans les 7 jours de la semaine ou dans les 365 jours de l'année. En cela, la normalisation secrète les défauts de ses qualités, c'est-à-dire la saturation à un moment donné, l'envie de franchir l'interdit à la moindre occasion, la perte de motivation à progresser face au mur imposé. Si le rapport entre normalisation et couples à risque est conflictuel par essence, il favorise un jeu permanent du chat et de la souris avec un déplacement continu des pulsions, des besoins, des envies à la moindre occasion.

Pour l'utilisateur, il y a toujours derrière le mur de la contrainte un espace de liberté à prendre ou à reconquérir au moindre moment opportun.

## 47. Quels sont les facteurs déclenchant de l'accidentalité ?

**D**ans 99,99% des cas, les couples à risque sont directement responsables des conditions routières accidentogènes.

Ils interfèrent directement dans l'équation de la vitesse en dégradant partie ou totalité de l'efficacité potentielle en chacun des 6 principaux vecteurs d'influence.

**Ainsi chacun des 17 couples à risque peut interagir à l'unité, ou par groupe de couples à risque, sur plusieurs des 6 vecteurs propres à l'utilisateur considéré :**

- . (Vr) : Vitesse de référence
- . (3S) : Niveau de maîtrise globale
- . (E) : Discernement appliqué à la gestion de l'environnement routier
- . (C) : Comportement de l'utilisateur
- . (T) : Fiabilité normale de l'engin
- . (rme) : Nature de l'engagement

Dans le cadre d'une configuration à deux utilisateurs (A) ou à plusieurs utilisateurs (Ax), il est nécessaire de rajouter (A) ou (Ax). Si l'on ajoute la présence d'autrui (A) en terme d'occurrence du risque dans le même continuum d'espace-temps, on assiste alors à un doublement des vecteurs d'influence. Des 6 éléments propres à l'équation de la vitesse on passe à 12 vecteurs d'influence engagés simultanément, soit 2 équations distinctes, dès lors que (A) dispose de son propre (Vr/3S/ECT/rme). De la même manière, le nombre de couples à risque réel et/ou potentiel se double dans l'interférence réalisée vis-à-vis de l'utilisateur lambda, comme vis-à-vis d'autrui (A). L'interférence des couples à risque dans l'équation de la vitesse peut se matérialiser selon une échelle d'impacts ou d'effets sur le vecteur d'influence, allant de 0 à 5. Ainsi un couple à risque peut être considéré comme à effet nul sur tel vecteur d'influence et à effet perturbant sur un autre.

**Dès qu'un couple à risque préexiste, il est d'usage d'apprécier son impact sur chacun des 6 principaux vecteurs d'influence (Vr/3S/ECT/rme) :**

- 0 = effet nul
- 1 = faible effet
- 2 = effet sensible
- 3 = effet perturbant
- 4 = effet majeur (irresponsabilité du risque pris)
- 5 = effet critique (dangerosité)

**Par exemple, l'existence prononcée d'un seul couple à risque chez l'utilisateur (ex. : alcool) induit une série d'effets modulés en fonction de chacun des 6 vecteurs d'influence :**

- (Vr = effet sensible 2
- (3S) = effet perturbant 3
- (E) = effet sensible 2
- (C) = effet majeur 4
- (T) = faible effet 1
- (rme) = effet majeur 4

En se référant simplement à l'échelle d'interférence des couples à risque, il existe ainsi un large spectre de démultiplication dans l'interférence des couples à risque. Aussi dans le cadre de 2 usagers placés dans une même configuration accidentogène, le nombre de paramètres impliqués dans l'équation accidentogène est égal au nombre de couples à risques existant ( $n$ ) chez les deux parties, pondéré des ( $y$ ) vecteurs d'influence dégradés en fonction de la réalité de l'impact résultant de l'échelle d'interférence.

**En résumé, la démultiplication résulte de la combinaison entre les éléments suivants :**

( $n$ ) avec un total de 17 couples à risque

( $y$ ) avec un total de 7 vecteurs d'influence

6 positions dans l'échelle d'interférence des couples à risque

Soit une équation accidentogène incluant 3 grands groupes de paramètres pour chaque partie prenante produisant ainsi des millions de combinaisons possibles en fonction du nombre de parties prenantes (nombre d'intervenants dans l'accident).

	Couples à risque	Vecteurs usager	Vecteurs autrui
1.	Acte manqué	3S (0 à 5)	A3S (0 à 5)
2.	Maîtrise insuffisante	E (0 à 5)	AE (0 à 5)
3.	Frustration	C (0 à 5)	AC (0 à 5)
4.	Inhibition	T (0 à 5)	AT (0 à 5)
5.	Conditions météo	( $rme$ ) (0 à 5)	A( $rme$ ) (0 à 5)
6.	Infrastructures inadaptées	Vr (0 à 5)	AVr (0 à 5)
7.	Mauvais état de l'engin		
8.	Alcool		
9.	Médicament		
10.	Drogue		
11.	Intensité émotionnelle		
12.	Déconcentration momentanée		
13.	Problèmes psychologiques		
14.	Perturbations ponctuelles		
15.	Equipements sécuritaires inadaptés		
16.	Incivilités		
17.	Basse vitesse volontaire		

#### 48. Comment les couples à risque pipent-ils continuellement le jeu ?

**D**ans une configuration accidentogène à deux parties prenantes, la vitesse lambda, en tant que telle, intervient très peu dans la source et la cause de la dangerosité, mais beaucoup, à l'évidence, dans la gravité pouvant en résulter (conséquences, effets collatéraux).

Il est également clair que la présence de couples à risque induit au-delà des conditions d'occurrence du risque, la véritable dangerosité de la vitesse, dans un taux proportionnel à l'intensité du couple à risque le plus dominant. Il est ainsi possible de dire que la présence de couple(s) à risque induit les conditions d'une insécurité réelle en fonction directe du niveau de maîtrise globale des usagers concernés. De la même manière, l'absence de couples à risque, ou la réalité de leur innocuité par l'efficacité résultant du niveau de maîtrise globale, réduit proportionnellement l'occurrence du risque ainsi que la dangerosité de la vitesse, quelle que soit la vitesse lambda.

En matière de couples à risque, l'une des principales questions de la problématique routière est de savoir s'il faut continuer à cibler l'action de prévention, et surtout de répression, sur certains couples à risque jugés prioritaires et/ou dominants dans l'insécurité routière, tout en continuant à limiter de manière indifférenciée la pratique de la vitesse ? Agir concrètement sur seulement 50% des couples à risque est-il suffisant pour courber réellement l'efficacité du comportement des usagers ? Le véritable assèchement ou la réduction de la présence des couples à risque n'oblige-t-il pas à œuvrer

fondamentalement en amont de la pratique routière, à la source même de la personnalité des usagers en misant sur le développement d'une maîtrise globale suffisante, d'un (*rme*) et d'un (*ECT*) suffisants ?

Il est clair que quelle que soit la vitesse lambda retenue, celle-ci ne génère pas de taux élevé d'occurrence du risque tant qu'elle reste assujettie à un niveau adapté de maîtrise globale sans présence de couples à risque. En toute logique, il est par conséquent évident d'affirmer que sans présence de couples à risque, la vitesse n'induit pas de dangerosité dans la pratique du bon pilote ou conducteur. Il est également possible d'affirmer que c'est la présence de couple(s) à risque affectant directement l'équation de la vitesse ( $3S/ECT/rme$ ) qui doit normalement paramétrer le niveau de vitesse possible (*VP*), et non la limitation imposée et indifférenciée de la vitesse autorisée (*Vn*), qui doit se substituer à l'incurie du pilote ou du conducteur en présence visible ou masquée de couple(s) à risque.

Dans ce dernier cas, la limitation de vitesse autorisée ne peut agir que sur le degré d'entropie du risque (conséquence, effet collatéraux) et/ou sur son déplacement ailleurs ou autrement, et non sur la source ou la cause cachée, omniprésente ou apparente du risque. Il devient dès lors indéniable d'affirmer que c'est la présence ou l'omniprésence de couple(s) à risque qui alimente directement le constat de l'accidentalité routière, et non la vitesse en tant que telle. Dans l'absolu de la maîtrise globale, l'absence totale de couple(s) à risque en temps réel induit une probabilité epsilon accidentogène en provenance du pur facteur vitesse dans le cadre d'une équation positive élargie à la présence d'autrui ( $3S/ECT/rme/Ax$ ).

#### 49. Quelles sont les conséquences de la restriction du besoin légitime de vitesse ?

**L**a problématique de la restriction du besoin dominant de vitesse dans un cadre sociétal donné, voire de la présence massive d'un non besoin de pratique de la vitesse, dès lors que l'individu utilise régulièrement un engin motorisé, fait que la problématique se déplace obligatoirement vers d'autres sphères de la vie privée ou collective et contamine indirectement d'autres domaines d'activités.

Il est ainsi possible d'en déduire, dans un cadre sociétal donné pour un individu lambda pratiquant l'usage régulier d'un engin motorisé, que la non pratique de la vitesse entretient la culture du non risque selon le principe réciproque, que la culture du non risque s'oppose directement à la pratique de la vitesse. Par conséquent, la non ou faible pratique de la vitesse limite forcément, quelque part, l'affirmation potentielle de l'individu qui tend à réduire ainsi proportionnellement son niveau possible de maîtrise globale dans l'usage régulier de son engin motorisé, comme il réduit ailleurs sans aucun doute le niveau possible de son activation générale. Selon le tempérament de l'individu, il se peut que la non prise de risque dans un cadre sociétal donné se transforme en une prise de risque individuelle et/ou ponctuelle (aventure, sport extrême, activité hors limite, seul ou en groupe restreint...), hors référence à tout cadre sociétal.

Cette relation de cause à effet entre la restriction d'usage de la vitesse, et/ou le non besoin de vitesse chez l'individu pratiquant couramment un engin motorisé, et la limitation de son niveau d'activation ciblé ou global, contribue à nourrir davantage la culture du non risque que celle du risque. Cette relation à la vitesse est aisément identifiable en psychosociologie, hors traumatologie ou formatage mental initial, en associant le profil des individus constamment affirmés, proactifs, leaders et entrepreneurs avec leur tendance naturelle et majoritaire à pratiquer la vitesse dès lors qu'ils en ont l'occasion, ou à l'accepter de manière plus tolérante. Le principe est identique en associant le profil d'individus plus sages, tempérés et/ou suiveurs avec leur niveau plus réduit d'engagement dans l'action, une mentalisation plus importante, une prise de distance avec le risque physique, comme une plus grande virtualité de leur besoin d'affirmation, une faible motivation à entrepreneuriat, etc.

Naturellement cette relation causale entre constance ou non de l'intensité du niveau d'activité et constance ou non de l'intensité de l'engagement dans l'action, en fonction de la relation entretenue avec la vitesse, ne s'applique pas de manière similaire envers tous ceux qui ne pratiquent pas ou très peu l'engin motorisé.

## 50. Pourquoi la vitesse n'est ni dangereuse ni défavorable en soi ?

La vitesse n'est en soi ni dangereuse, ni neutre, ni objectivement favorable ou défavorable. C'est seulement une donnée physique asservie à une emprise psychologique et comportementale.

C'est la manière dont elle est utilisée et intégrée au comportement dans l'action qui peut la rendre dangereuse ou sans risque, favorable ou défavorable, contestable ou d'utilité évidente. L'usage de la vitesse est donc indissociable du comportement et de l'attitude de l'individu. C'est l'utilisateur qui lui donne véritablement un sens positif ou négatif, considérant à la base l'existence d'engins fiables et un environnement global favorable. Dans l'absolu, il n'y a de vitesse négative que si la masse des usagers se révèle non compétente créant ainsi des conditions entropiques et défavorables à la pratique de la vitesse pour soi comme dans le collectif. De la même manière, la vitesse est à polarité positive si la masse des usagers la pratique quotidiennement de manière compétente favorisant ainsi des configurations sécurisées de roulage pour tous.

La mixité entre usagers compétents et non compétents sur route ne change rien au fond du problème, sauf qu'une minorité ou majorité de non compétents tend à faire imposer par sa présence la coercition de normes sur l'ensemble des usagers, alors qu'une minorité d'usagers compétents tend, au contraire, à augmenter sensiblement le niveau collectif de sécurité. Il s'agit là d'une évidence de roulage, considérant que plus le nombre d'usagers est compétent, plus il réduit proportionnellement la masse des non compétents et plus il contribue à apporter de la sécurité en réduisant la proportion d'insécurité latente dans le roulage simultané avec les usagers non compétents.

C'est l'usage personnalisé fait de la vitesse qui doit dorénavant être au cœur du débat et non la vitesse en général dans une approche indifférenciée de masse. Tant qu'il existera des différentiels de comportements et que les niveaux de maîtrise ne seront pas lissés qualitativement et collectivement vers le haut, l'occurrence du risque et l'insécurité routière relèveront obligatoirement de conséquences évidentes.

## 51. Quels sont les grands fondamentaux de la vitesse ?

Il existe plusieurs fondamentaux inhérents à la notion de vitesse, tels que :

- . La vitesse naturelle d'activation du vivant dans l'ensemble de ses fonctions et états d'être ;
- . La vitesse de fonctionnement et de mouvement d'un engin lancé (vitesse technologique ou vitesse normative) ;
- . La vitesse de propagation (énergie, lumière, son, information...) ;
- . La vitesse de transport, d'acheminement ou de déplacement des marchandises, des personnes et des biens ;
- . La vitesse d'intervention habituelle, urgente ou prioritaire d'une organisation donnée et/ou en matière de traitement des affaires, résolution de problèmes (délais d'action, de présence, de réalisation).

Les fondamentaux de la vitesse sont par conséquent représentatifs de 5 grands types d'actions, nonobstant les définitions physiques habituelles de la vitesse : vitesse moyenne, vitesse angulaire, vitesse limite, vitesse initiale, vitesse instantanée, vecteur de vitesse, etc.

### 5 grands fondamentaux de vitesse par action type



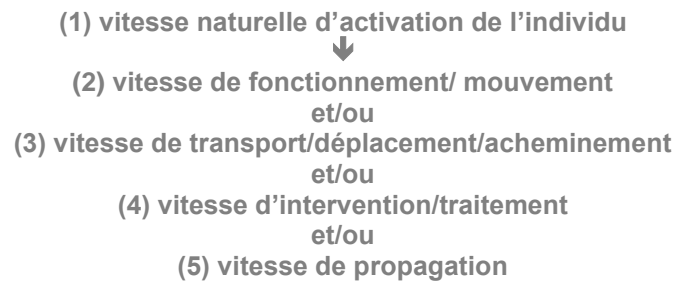
vitesse naturelle d'activation du vivant  
vitesse de fonctionnement/mouvement  
vitesse de transport/déplacement/acheminement  
vitesse d'intervention/traitement  
vitesse de propagation

Il s'agit dès lors de savoir quel est le fondamental dominant en matière de vitesse d'action type pouvant servir à étalonner les quatre autres et/ou servir de référentiel. Par principe de primauté du vivant sur tout le reste de la matière et des organisations, la priorité est accordée à la condition humaine eu égard



à l'extrême complexité de son activation neurophysiologique, biologique et psychique. De manière encore plus pragmatique, c'est le fondamental concernant la vitesse naturelle d'activation de l'individu qui prend la dominance sachant que l'homme et la femme sont à la fois à l'origine (source), partie prenante (cause, fait, participation à l'événement) et aboutissement (conséquence, effet, finalité) de toute action menée.

Dans cette logique du vivant, il semble évident de hiérarchiser les autres fondamentaux de la vitesse en fonction de leur influence directe et de leur contribution active à la dynamisation, l'activation, la satisfaction et/ou la sollicitation des besoins humains et/ou des capacités de l'individu à toujours faire mieux et/ou plus rapidement.



Dans le cadre de cette logique du vivant dominant, hors intégration de contraintes environnementales, culturelles et/ou normatives, il est impératif de pouvoir concilier de manière synchrone la vitesse naturelle d'activation du vivant (physiologique, psychique, motrice, neuronale, arc réflexe...) en fonction de la nature de la vitesse utilisable et/ou possible dans l'action type engagée (2, 3, 4 ou 5) et non l'inverse. Par exemple, en ce qui concerne la pratique routière, il est évident que le potentiel de vitesse de mouvement et/ou de fonctionnement de l'engin doit être fondamentalement asservi à la réalité des capacités découlant de la vitesse naturelle d'activation du vivant (usager, pilote, conducteur).

Ainsi si l'usager de la route dispose d'une maîtrise globale, telle qu'il puisse contrôler aisément le potentiel vitesse de son engin (2), il peut et doit tout naturellement asservir le pilotage de son engin en fonction de son propre niveau d'activation (1). Il s'agit là de créer un différentiel positif de vitesse (1) sur la vitesse (2) en favorisant chez l'individu un processus global et cohérent dans le synchronisme du regard, des gestes, des postures et des décisions en fonction de sa manœuvre dans la vitesse atteinte. En corollaire, dès que la réalité des capacités et des compétences de l'usager découlant de sa vitesse naturelle d'activation (1) est inférieure ou inadéquate par rapport aux potentiels de vitesse de son engin (2), celui-ci doit alors automatiquement adapter la vitesse de ce dernier en fonction de ses propres limites et capacités humaines.

Dans ce cas, le différentiel est également considéré comme positif dès lors qu'il favorise une synchronisation de fait entre les ressources d'activation du vivant et celles de son action type.

## 52. Est-il vrai qu'il existe-t-il 15 façons différentes d'appréhender la vitesse ?

**E**n matière de référence à la vitesse, il existe effectivement 15 concepts distincts en matière de pratique de vitesse sur route ouverte faisant percevoir toute la complexité fondamentale de la pratique routière, et par comparaison négative, l'incroyable simplisme revendiqué en matière de normalisation unique et indifférenciée de la vitesse légale et autorisée.

**En Motologie, la vitesse peut s'appréhender de 15 manières différentes :**

### 2 Etats d'esprit attachés à la vitesse :

- . Vitesse prudente positive
- . Vitesse prudente négative

### 2 Notions fondamentales de vitesse légitime :

- . (VA) : Vitesse autorisée
- . (VT) : Vitesse tolérante

### 8 Types basiques de vitesse routière :

- . (Vt) : Vitesse technologique
- . (Vp) : Vitesse permise
- . (Vc) : Vitesse conseillée
- . (Via) : Vitesse intuitive adaptée ou maîtrisée
- . (V2i) : Vitesse intuitive inadaptée ou non maîtrisée
- . (Vh) : Vitesse inhibée
- . (Vk) : Vitesse compteur
- . (Vn) : Vitesse légale ou normée

### 3 Formes de pratique réelle de la vitesse exprimée en km/h :

- . (Vr) : Vitesse de référence
- . (Vx) : Vitesse lambda
- . (VP) : Vitesse possible

## 53. La courbe universelle de progression, c'est quoi ?

Il existe 6 grandes phases dans la courbe universelle de progression en matière de pratique de la vitesse. Autant dire que la maîtrise de la vitesse n'est pas innée et donnée à tout le monde et surtout qu'elle reste porteuse de risque selon la phase atteinte par l'usager.

**En toute pratique routière, il existe 4 phases à risque (1, 2, 4, 6) et 2 phases à non ou faible risque (3 et 5) :**

- . Phase 1 (risque) : Non expérience de la vitesse lambda
- . Phase 2 (risque) : Période d'apprentissage de la vitesse lambda
- . Phase 3 (non risque) : Application raisonnable de la vitesse apprise
- . Phase 4 (risque) : Montée en puissance dans l'expérimentation personnelle
- . Phase 5 (non risque) : Stabilisation à un rythme intuitif suite au retour d'expérience
- . Phase 6 (risque) : Dépassement de soi erratique, esprit de défi/compétition

Autant dire que l'usager doit tendre le plus rapidement possible vers la phase 3 après sa formation initiale, puis ensuite dans sa pratique routière autonome à la phase 5, après couplage simultané ou non de l'expérience et/ou de post-formation(s) ciblée(s). Par principe, toute formation initiale et/ou expérimentation est considérée comme correctement intégrée dès lors que l'individu atteint la phase 3. En réalité pour tout usager, seule l'étape 5 est le véritable enjeu de la compétence et de la maîtrise globale suffisante dans la pratique routière.

## 54. Quels sont les principales données de l'équation de la vitesse maîtrisée ?

L'équation de la vitesse maîtrisée sur route ouverte repose sur un référentiel global comprenant d'abord le critère déterminant de la maîtrise globale (3S), lui-même déclinable en de multiples facteurs-clés (ex. : 60 pour le motard).

Il comprend ensuite les principaux vecteurs d'influence (*ECT/rme*) inhérents à toute pratique routière en temps réel, eux-mêmes déclinables en polarité favorable ou non favorable. Il comprend enfin la référence aux 15 notions de vitesse. L'équation de la vitesse maîtrisée (*EMV*) serait sans consistance si elle ne prenait pas d'abord en considération les 5 vecteurs suivants : (3S), (E), (C), (T), (*rme*).

**Leur association correcte représente le minimum de la bonne pratique routière en 5 points indissociables :**

- . Un niveau de maîtrise globale suffisant à assuré chez l'usager (3S) reposant sur une compétence technique, un mental fort, un physique en bonne santé et un équipement adapté.
- . Un discernement constant appliqué à l'environnement routier (E), à la météo et à l'état de la

route.

- . Un comportement responsable (*C*) supposant la démonstration permanente d'un savoir-vivre routier dans un état d'esprit de prudence positive.
- . Une fiabilité de l'engin (*T*), aussi bien en terme de fonctionnement d'ensemble que dans l'entretien et l'usage d'une puissance mécanique adaptée à (*3S*) et à (*C*).
- . Une vigilance et une implication fortes et permanentes (*rme*) supposant une absence de couple(s) à risque rédhibitoire(s).

Dans un pays moderne et avancé, cette équation est destinée à prendre la relève de la formule traditionnelle basée sur la prévention (sécurité routière), la répression (option de politique gouvernementale) et la normalisation (maillage législatif étroit du code de la route). La première partie de cette équation s'oppose, par conséquent, à toute forme d'appropriation sauvage de la route et de la vitesse, dès lors que les conditions (*3S/ECT/rme*) ne sont pas correctement réunies. Lorsqu'au contraire, ces conditions sont positivement réunies en temps réel, et non administrativement, l'usager peut légitimement pratiquer la vitesse tolérante de son choix.

$$1^{\text{re}} \text{ partie EMV} \rightarrow 3S\uparrow + C\uparrow + E\uparrow + T\uparrow + (rme)\uparrow$$

Dans la seconde partie de l'équation, il existe 15 notions différentes auxquelles se rapportent directement les critères de maîtrise globale (*3S*) et la polarité des vecteurs (*ECT/rme*). Pour simplifier, il existe 2 grandes notions fondamentales de vitesse légitime (vitesse tolérante et vitesse autorisée), elles-mêmes scindées en 8 types basiques de vitesse routière (*Vt, Vp, Vc, Via, V2i, Vh, Vk, Vn*) qui peuvent déterminer ensuite, selon l'usager, une vitesse de référence (*Vr*). Il existe parallèlement un état d'esprit attaché à la pratique de la vitesse sous forme de vitesse prudente positive et de vitesse prudente négative. De manière plus concrète, la vitesse lambda réellement pratiquée sur route (*Vx*) est une vitesse kilométrée qui s'établit soit par référence au compteur de l'engin, soit par rapport à une vitesse possible (*VP*), elle-même pondérée par rapport à des critères comme (*3S*), (*ECT/rme*) propres à l'usager et/ou à des indices directement liés à l'environnement routier.

$$2^{\text{e}} \text{ partie EMV} \rightarrow x \text{ vitesses possibles différenciées}$$

L'équation de la vitesse maîtrisée (*EMV*) destinée à s'imposer, un jour ou l'autre sur route ouverte, en toute forme de démocratie avancée et/ou de pratique routière adulte, compétente et affirmée, est celle qui reste fondamentalement axée sur la différenciation propre à l'usager lambda et non plus sur une masse collective d'usagers indifférenciés entre eux. Dans l'absolu, elle établit une corrélation directe avec la vitesse possible (*VP*), elle-même découlant d'une vitesse de référence (*Vr*) pondérée par le coefficient (*K*) des vecteurs d'influence (*ECT/rme/3S*).

$$EMV \rightarrow VP = Vr \cdot k(3S/ECT/rme)$$

L'équation de la vitesse maîtrisée aboutit alors forcément à 4 types de vitesses possibles, dont 3 de nature de la vitesse tolérante (*Via, Vp, Vc*) et 1 de nature de la vitesse autorisée (*Vn*), laquelle devient par la force des choses une vitesse par défaut.

$$\begin{aligned} VP &= Via \\ VP &= Vp \\ VP &= Vc \\ VP &= Vn \end{aligned}$$

**En fait, l'équation de la vitesse maîtrisée repose obligatoirement sur 2 groupes de notions distinctes et intimement combinées :**

- . Agrégat (*ECT/rme/3S*)
- . Option parmi les 4 vitesses de référence (*Via, Vp, Vc, Vn*) formant ensuite la vitesse de Référence (*Vr*) en km/h.

Ainsi de la positivité de l'agrégat (*ECT/rme/3S*)<sup>↑</sup>, découle directement la positivité de (*EMV*)<sup>+</sup> et la possibilité d'une vitesse tolérante (*VT*).

$$(EMV)^+ \rightarrow (ECT/rme/3S)\uparrow \rightarrow VT$$

A l'inverse, de l'insuffisance ou de la déficience de l'agrégat  $(ECT/rme/3S)\downarrow$ , découle la négativité de  $(EMV)-$  et la non possibilité d'une vitesse tolérante par la référence obligatoire à la vitesse autorisée  $(VA)$ .

$(EMV)- \rightarrow (ECT/rme/3S)\downarrow \rightarrow VA$

## 55. Pourquoi le synchronisme est-il si important ?

**P**ar principe, le niveau parfait de synchronisme chez un individu compétent favorise toujours instinctivement une adaptation naturelle de la vitesse mécanique de son engin en fonction de ses propres ressources et capacités.

Par le jeu naturel du synchronisme, les deux principales résultantes opposées de la vitesse finale (vitesse haute et vitesse basse) s'ajustent alors de manière automatique, hors présence d'autres phénomènes psychologiques et/ou contraintes extérieures. C'est en général toujours l'interférence des carences de l'esprit humain sous forme de surestimation de ses capacités, de manque de lucidité, de «pétage» de plombs, de perte de self-control, avec ou sans la présence de certains couples à risque qui désaccouple le principe du synchronisme naturel. En matière de pratique routière, la règle de base devrait donc être de toujours favoriser le plus parfait synchronisme dans le couple vitesse d'activation individu/vitesse technique de l'engin. Cette évidence induit *de facto* le principe légitime de la vitesse intuitive (à l'échelle de l'individu) et de la vitesse tolérante (à l'échelle de la société), dès lors que celles-ci sont pondérées en fonction des capacités réelles de maîtrise globale de l'usager.

*A contrario*, imposer d'abord à l'usager un référentiel extérieur de réglementation l'obligeant à asservir en lui-même la complexité de son propre rythme d'activation, tout en lui imposant la dominance normative d'une vitesse type d'action, au demeurant différente des potentiels mécaniques de son engin, ne peut conduire qu'à la non synchronisation ou à la désynchronisation momentanée par rapport à ses propres rythmes. Cela produit inévitablement un différentiel négatif propice à l'apparition de conditions entropiques, d'anomalies et de dysfonctionnements répartis dans les 17 couples à risque. Ce type de désynchronisme agit forcément en rupture d'équilibre et d'harmonie au sein de l'activité endogène du vivant, modifiant ainsi la nature même de l'efficacité des réponses apportées. Il est dès lors possible de dire que tout différentiel négatif entre la vitesse naturelle d'activation de l'individu et celle de son pilotage ou de sa conduite induit, à terme, la réalité d'apparition d'un désynchronisme probable, par conséquent l'apparition d'un gisement entropique chez l'usager.

Les conséquences évidentes, indirectes, latentes ou immédiates résultant d'un tel forçage, exercé notamment sur la régulation innée et intime des rythmes et des fonctions vitales de l'individu, conduisent à générer des tensions endogènes plus ou moins intenses et durables. De ce fait, si toute action exogène (forçage collectif, sociétal, institutionnel) menée sur l'homme adulte et pré-adulte permet éventuellement de produire une courbure apparente sur son attitude et son comportement en surface, la régulation artificiellement contrainte de sa vitesse naturelle d'activation produit inévitablement en profondeur, un désynchronisme porteur de perturbations endogènes de nature énergétique, physiologique, psychologique et comportementale.

En matière de politique routière, il est par conséquent vital de prendre de la hauteur de vue, afin de soulager le caractère artificiel et entropique des tensions induites chez l'usager par des réglementations inadaptées ou des mesures coercitives, dont la propagation tend à s'étendre rapidement à toute une masse d'usagers et/ou à une fraction significative de la population. Il est dès lors clair que toute normalisation sécuritaire soutenue par une démarche fortement coercitive est forcément de nature à engendrer et à entretenir, en underground, un gisement permanent de problèmes, de refus et/ou de déplacements négatifs d'activation, même si en surface apparente des choses tout semble être ou rentrer dans l'ordre.

En cela, la normalisation produit davantage de désynchronisme vital que de synchronisme naturel. L'omniprésence du non synchronisme, du désynchronisme et de la dysharmonie en underground de chaque usager contribue à l'entretien de toutes les formes de conflits, maux, crises et insécurités, que la sécurité tend elle-même à combattre dans une fuite en avant permanente.

## 56. En quoi le «temps d'avance» est-il essentiel ?

**S**ur route ouverte, la pratique d'une vitesse lambda est incontournable chez l'usager. Que la vitesse soit fortement limitée, conseillée ou totalement libre, il n'en demeure pas moins que tout dépend directement du niveau de maîtrise exercée sur la vitesse. En cela, il est impossible de dissocier vitesse et niveau de maîtrise.

En matière de pratique routière adulte, il ne peut être question que de vitesse maîtrisée considérant que la vitesse maîtrisée en toute forme de technologie et de compétence humaine reste l'une des plus puissantes expressions du progrès collectif et de l'évolution individuelle. Précisément dans l'exercice d'une compétence réelle et affirmée, la pratique de la vitesse suppose par l'apprentissage nécessaire du risque et l'expérience du temps d'avoir acquis un «temps d'avance» mental sur la vitesse compteur de l'engin. C'est d'ailleurs dans l'ordre naturel de la maîtrise que de disposer d'un «temps d'avance» sur les choses, faisant alors que la vitesse tend tout naturellement à devenir asservie à l'esprit de l'usager. Plus l'usager dispose d'une maîtrise élevée, plus la vitesse est naturellement asservie à la direction et au contrôle de son esprit.

En d'autres termes plus l'esprit, le synchronisme des gestes et les réflexes de l'usager fonctionnent avec un «temps d'avance» sur la vitesse de mouvement de l'engin, plus celui-ci domine son sujet, quelle que soit la vitesse compteur. Le «temps d'avance» signifie qu'il existe une sorte de «main invisible» assurant la cohérence globale entre l'usager et l'engin, via une dominance d'autorité émanant du pilote ou du conducteur. En général, le «temps d'avance» se manifeste sous la forme d'une conscience vive de l'état du moment en ressentant et en jugeant clairement que l'on n'a pas encore atteint ses propres limites soit à cause de la configuration routière, de la puissance limite de l'engin ou du rythme des autres, et qu'il existe encore une marge de progression ou de manœuvre pour soi-même. Le «temps d'avance» s'associe également souvent à une forme d'«offensivité» du mental telle que l'usager peut ressentir le besoin de «bouffer» la route, «d'attaquer» le virage, «d'avaler» les autres usagers devant lui, tout en sachant qu'il contrôle largement l'ensemble des facteurs physiques, psychiques, environnementaux et routiers et/ou les considère largement à sa portée.

**Il est ainsi possible de définir 3 degrés positifs dans le cadre du «temps d'avance» en matière de vitesse pratiquée en corrélation avec chacun des niveaux réels de maîtrise globale du sujet :**

- . Degré M+2 = Surtemps d'avance (domination totale du sujet sur la vitesse pratiquée)
- . Degré M+1 = 1 temps d'avance (domination mentale du sujet sur la vitesse pratiquée)
- . Degré M0 = Temps ok (contrôle mental normal sur la vitesse pratiquée)

Ces 3 degrés sont considérés comme positifs, car ils assurent une sécurité supérieure et/ou équivalente aux compétences réelles de maîtrise du sujet par rapport à la vitesse pratiquée, même en dépassement de la vitesse légale autorisée. Ces 3 degrés dans la pratique de la vitesse n'affectent nullement l'insécurité, quelle que soit la vitesse compteur, et ne sauraient être assimilables à de la délinquance routière ou à de l'irresponsabilité pour tout dépassement de la vitesse légale. En fait, ces degrés qualifient la vitesse pratiquée à partir du niveau réel de maîtrise globale du sujet. En d'autres termes, quel que soit le niveau de maîtrise globale du sujet, le sujet qualifie son comportement routier en matière de vitesse pratiquée s'il justifie de l'un des 3 degrés positifs et notamment M+1 et M+2.

**Exemple 1 :** Si le sujet dispose d'une maîtrise minimale de niveau 45 (selon Test «3S»), le fait qu'il assure un degré M+2, signifie qu'à la vitesse pratiquée (ex. 70 km/h sur route au lieu de 90 km/h), il se sent en parfaite sécurité en dominant l'ensemble des paramètres du pilotage sur l'environnement.

**Exemple 2 :** Si le sujet dispose d'une maîtrise globale de niveau 75 (idem Test «3S») et qu'il assure un degré M+1 à partir d'une vitesse intuitive de 180 km/h au lieu de 130 km/h sur route ouverte ou autoroute, il entretient là une sécurité plus que normale ou suffisante.

Le sujet qualifie son pilotage ou sa conduite dans la vitesse lambda pratiquée, dès lors qu'il associe à son niveau réel de maîtrise globale l'addition du (M) positif du «temps d'avance». Plus le (M) est important, plus l'usager qualifie son pilotage ou sa conduite dans la vitesse lambda pratiquée. Un niveau minimal de maîtrise associé à un M+2 vaut largement un niveau de maîtrise correct établi à M et bien davantage que ce même niveau de maîtrise couplé à un Mx négatif.

## 57. En quoi la démaîtrise influe-t-elle sur la vitesse ?

**L**orsque la vitesse pratiquée est non harmonisée aux compétences réelles et/ou habituelles de l'utilisateur, il devient évident que moins celui-ci dispose d'une maîtrise suffisante en temps réel, plus la vitesse pratiquée tend à prendre le dessus sur le contrôle de l'esprit, faisant que ce dernier subit alors davantage les effets de la vitesse qu'il ne les domine véritablement. L'utilisateur est alors en démaîtrise.

La démaîtrise correspond à la fois à un état d'altération dans la mise en œuvre des décisions, synchronismes et pratiques relevant habituellement du niveau de maîtrise globale du sujet, et à un « temps de retard » par rapport au contrôle de la vitesse pratiquée.

**La démaîtrise fait forcément descendre le niveau opérationnel de maîtrise globale du sujet en fonction des principales causes suivantes :**

- . Faible mobilisation de telle compétence et/ou facteur(s)-clé(s) (vigilance, anticipation...) ;
- . Baisse de tonus, fatigue ;
- . Présence gênante et parasitante de douleurs, envies naturelles... ;
- . Confusion dans la décision par perte momentanée de discernement, lucidité ;
- . Baisse significative du (*rme*) ;
- . Présence dominante d'un ou de plusieurs couples à risque ;
- . Perte de réflexes et d'automatismes due à une non pratique.

Si couramment le niveau opérationnel de maîtrise globale de l'utilisateur se voit particulièrement bien adapté à la pratique de telle vitesse lambda, la démaîtrise intervient dans cette pratique dès lors que chute momentanément ce niveau de maîtrise, quelle qu'en soit la cause. De la même façon, la démaîtrise intervient lorsqu'à un niveau x de maîtrise globale permettant la pratique assurée de telle vitesse lambda, le sujet augmente la pratique de sa vitesse et perd ainsi, peu ou prou, le contrôle mental et/ou de compétence exercé initialement.

**Les 4 états les plus fréquents de la démaîtrise sur route ouverte concernent :**

**1. La démaîtrise fugace ou ponctuelle :** le sujet perd partie ou totalité du contrôle de la situation malgré sa maîtrise existante sous la pression d'une émotion, de la déstabilisation liée une situation imprévue et/ou de la baisse de son (*rme*).

**2. La démaîtrise occasionnelle :** le sujet perd le contrôle d'une partie ou totalité de sa maîtrise existante sous l'effet dominant d'un couple à risque réhibitoire (ex. : alcoolémie occasionnelle).

**3. La démaîtrise occasionnelle récurrente :** le sujet perd régulièrement le contrôle d'une partie ou totalité de sa maîtrise existante dans des conditions similaires, par la présence dominante d'un couple à risque ou d'une association de couples à risque réhibitoires (ex. : alcoolémie régulière).

**4. La démaîtrise permanente :** le sujet ne dispose pas de la compétence nécessaire par rapport à la vitesse engagée et/ou à la pratique de l'engin et se place en permanence sous la domination omniprésente d'un ou de plusieurs couples à risque réhibitoires produisant la constance d'une occurrence du risque.

Sans référence à la vitesse pratiquée, il n'existe pas de démaîtrise mais seulement une incapacité, une incompétence et/ou un défaut de maîtrise.

## 58. Quel rapport entre démaîtrise et « temps de retard » ?

**L**a démaîtrise se caractérise par 4 états significatifs associés à 5 degrés de « temps de retard ». Le « temps de retard » correspond à une perte, une déficience, une insuffisance, une baisse de réactivité et/ou un décalage de synchronisme opérationnel réduisant l'efficacité du pilotage ou de la conduite par rapport au contrôle adéquat de la vitesse lambda pratiquée.

Selon le même principe que pour le « temps d'avance » rapporté à la vitesse, le « temps de retard » induit une échelle d'occurrence du risque selon 5 degrés négatifs.

**Ainsi à tout niveau réel de maîtrise globale, l'échelle graduelle négative du «temps de retard» amplifie ou non les effets de la démaîtrise en interagissant directement sur la déqualification du pilotage ou de la conduite :**

- . Degré M-1 = Faible temps de retard dans le pilotage/conduite
- . Degré M-2 = Effet sensible sur le pilotage/conduite
- . Degré M-3 = Perturbation du pilotage/conduite
- . Degré M-4 = Irresponsabilité du pilotage/conduite
- . Degré M-5 = Dangerosité du pilotage/conduite

**Signification de l'impact du «temps de retard» sur l'état de démaîtrise de l'utilisateur :**

. **Degré M-1** : L'impact sur l'état de démaîtrise est léger et n'affecte pas vraiment le discernement, la qualité des manœuvres et le synchronisme des gestes dans la vitesse lambda pratiquée, sauf à prendre quelques micro-décisions légèrement sur ou sous-dimensionnées par rapport au traitement habituel de la situation. Les automatismes naturels de pilotage ou de conduite assurent pleinement leur office.

. **Degré M-2** : L'impact sur l'état de démaîtrise commence à perturber le discernement, à modifier le rythme des réflexes, à créer un temps de réponse retardé, à altérer la pertinence d'analyse de la situation, ainsi qu'à favoriser une prise inopportune de micro-décisions dans la vitesse lambda pratiquée, sans toutefois altérer le principal des automatismes naturels de pilotage ou de conduite.

. **Degré M-3** : L'impact sur l'état de démaîtrise altère directement la qualité, la fluidité, la propreté et l'enroulement même du pilotage ou de la conduite par des à-coups inhabituels, des changements significatifs de rythme et de vitesse, des micro-décisions objectivement décalées et/ou risquées parasitant globalement les automatismes naturels de pilotage ou de conduite.

. **Degré M-4** : L'impact sur l'état de démaîtrise génère de véritables dysfonctionnements dans le pilotage ou la conduite, d'autant plus qu'une tendance destructurante court-circuite la plupart des automatismes habituels de contrôle de la situation, mettant ainsi l'utilisateur en position objective de perte de contrôle vis-à-vis de la vitesse de son engin, voire de l'engin lui-même, entraînant une possibilité de risque à la moindre situation imprévue, contraire ou hostile.

. **Degré M-5** : L'impact sur l'état de démaîtrise produit une telle probabilité de risque à tout moment, que l'utilisateur devient carrément dangereux et doit arrêter immédiatement son pilotage ou sa conduite.

De toute évidence, l'état de démaîtrise n'implique pas les mêmes effets selon qu'il est affecté parallèlement de degrés plus ou moins élevés dans l'échelle négative du «temps de retard».

## **59. A quel moment l'occurrence du risque survient-elle ?**

**E**n matière d'occurrence du risque, le pire est atteint avec la configuration de démaîtrise permanente associée au degré M-5.

Si tous les états de démaîtrise couplés à M-1 font partie des impondérables du pilotage et de la conduite, c'est à partir de M-3 que l'occurrence du risque devient permanente et que l'insécurité routière se doit d'être constamment combattue par des règles fortes, et ce d'autant plus qu'elle s'applique à des niveaux de maîtrise faible, minimal et juste suffisant. Le signal orange ressort du degré M-2 obligeant à chaque fois l'utilisateur de la route à apporter de lui-même et rapidement la solution à son problème. Il existe ainsi une hiérarchie dans l'importance de la démaîtrise en situation routière, validant le fait que la responsabilité humaine de l'utilisateur doit légitimement se pondérer de manière différenciée face à de telles situations.

### **Faible responsabilité**

1. Démaîtrise fugace M-1
2. Démaîtrise fugace M-2

3. Démaîtrise ponctuelle M-1
4. Démaîtrise ponctuelle M-2

#### **Forte responsabilité**

5. Démaîtrise récurrente M-1
6. Démaîtrise récurrente M-2
7. Démaîtrise permanente M-1
8. Démaîtrise permanente M-2
9. Démaîtrise fugace M-3
10. Démaîtrise ponctuelle M-3

#### **Très forte responsabilité**

11. Démaîtrise récurrente M-3
12. Démaîtrise fugace M-4
13. Démaîtrise ponctuelle M-4
14. Démaîtrise permanente M-3
15. Démaîtrise récurrente M-4
16. Démaîtrise permanente M-4
17. Démaîtrise fugace M-5
18. Démaîtrise ponctuelle M-5
19. Démaîtrise récurrente M-5
20. Démaîtrise permanente M-5

Il est dès lors clair que les enjeux sécuritaires ne sont pas du tout les mêmes en matière de vitesse lambda pratiquée selon les configurations résultant des 4 états de démaîtrise, des 3 degrés positifs de «temps d'avance» et des 5 degrés négatifs de «temps de retard». Il apparaît même évident, sauf pour les plus intégristes de la sécurité routière traditionnelle, que la problématique de la vitesse relève sur le fond d'une approche bien plus complexe que la simple référence au dépassement illégal des vitesses moyennes autorisées. A chaque fois, il s'agit d'une large combinatoire reposant sur des centaines de paramètres, dont les sources et les causes n'ont souvent rien à voir entre elles. Vouloir associer de manière indifférenciée les degrés positifs et négatifs, ainsi et surtout les états de maîtrise et de démaîtrise, par le biais des seules conséquences visuelles ou virtuelles constatées (notamment radar et télémétrie) relève d'un simplisme intellectuel tendant vers l'imbécillité, voire d'un effarant outrage à citoyen, pour les usagers concernés.

Même si tout état de démaîtrise et/ou tout degré négatif peut produire ponctuellement un même fait d'accidentologie, il n'y a toutefois pas de comparaison possible entre l'intention et la nature de la responsabilité humaine face à une démaîtrise fugace associée à un degré M-1 et une démaîtrise permanente ou récurrente associée à un degré M-4. D'un côté, il est clair que la pratique de la vitesse lambda porte le signe (+) de la non ou faible occurrence du risque lorsqu'elle associe la maîtrise et les degrés positifs, et de l'autre, le signe (-) de l'occurrence du risque possible, probable ou réel avec l'association de la démaîtrise et des degrés négatifs. A partir de ce type d'éclairage, il ressort assez clairement l'existence d'un coussin amortisseur entre l'efficacité attendue de la maîtrise opérationnelle du sujet et la forte démaîtrise pouvant apparaître chez celui-ci. Ce coussin amortisseur, commun à tous les usagers de la route, apparaît notamment en situation légère de démaîtrise dans les degrés M-1 et M-2.

Il est ainsi fréquent que l'usager de la route, pilote ou conducteur, avale du kilomètre sans en avoir pleinement conscience et se «réveille» subitement en n'ayant aucunement la mémoire de ce qu'il a fait durant les précédentes secondes ou minutes. Durant ce laps de temps, ce sont ses automatismes naturels d'apprentissage et de pratique expérimentée qui ont travaillé à la place de sa conscience décisionnaire. Ces mêmes automatismes sont omniprésents en démaîtrise M-1 et M-2, faisant que la gravité de la démaîtrise en matière de vitesse pratiquée ne devient véritablement saillante qu'à partir de M3. Nul être humain ne peut être parfait de maîtrise dans les 100% du temps consacré à la pratique routière, notamment si celle-ci s'avère longue, technique et/ou contraignante. Le problème du décalage et du non ajustement en temps réel des réflexes et du synchronisme nécessaire au pilotage et à la conduite est plus alarmant face à toute vitesse lambda. Il concerne tous les degrés négatifs de M-3 à M-5 à partir de l'état de démaîtrise ponctuelle récurrente et permanente.



Dans ce type d'état, la démaîtrise réduit fortement la capacité d'action, d'analyse et/ou de traitement lucide des situations routières en favorisant la présence intrusive de couples à risque dans le comportement du sujet. C'est en général à partir de ce moment-là que se dessine le phénomène des accidents. En dehors du manque de compétence, de volonté à l'effort ou de motivation à respecter autrui, la démaîtrise humaine est le plus souvent accentuée par la pression du groupe d'appartenance et/ou par l'effet incident des règles du système dominant. Ainsi en privilégiant la faible et la moyenne maîtrise ainsi que la vitesse limitée par rapport à d'autres champs du possible, c'est non pas la maîtrise routière que l'on construit mais la démaîtrise routière que l'on entretient.

Il est même possible de dire que la gestion actuelle de la sécurité routière traditionnelle entretient, par analogie, une forme de démaîtrise sociétale de niveau M-2, M-3 dans tous les pays démocratiques concernés. Si la bonne maîtrise signifie domination du sujet par l'utilisateur et contrôle de la vitesse lambda pratiquée, la forte démaîtrise signifie spirale de perte d'effort et de goût à bien faire, absence de motivation à respecter autrui et crainte à s'exprimer pleinement, en favorisant toute forme de condition accidentogène.

## 60. La distance de freinage est-elle vraiment décisive ?

L'un des grands principes de justification de la normalisation collective de la vitesse est de considérer le temps et la distance de freinage comme essentiels à l'exercice de la vitesse en fonction des situations.

Si dans l'absolu, chaque usager pouvait freiner hyper rapidement et précisément sur le champ sans craindre de heurter l'obstacle ou tomber, alors toutes les vitesses seraient permises. Ce n'est naturellement pas le cas en l'état actuel de la technologie. Aussi sous l'angle précis de la distance de freinage rapportée à la vitesse pratiquée, il est très informatif sur le principe mais parfaitement superfétatoire dans la communication sécuritaire de considérer uniquement les distances courtes de freinage associées à des vitesses réduites. Ces lapalissades médiatiques et formatives, lorsqu'elles servent à justifier les vitesses autorisées à partir d'hypothèses d'accident et de virtualité de situation, sont parfaitement relatives sur le fond car la réalité se révèle souvent bien différente.

En premier lieu, la réalité routière est rarement aussi linéaire et prévisible que veulent bien la représenter les médias, les politiques et les personnels liés à la sécurité routière, en intégrant forcément des différentiels de contextes et de comportements entre usagers. La démonstration est aisée à comprendre si l'on prend, par exemple, un même endroit stratégique circulant (passage clouté, croisement, intersection...) normalement signalé en fonction d'une plage de temps donnée (un mois, 6 mois, une année) et, que l'on comptabilise le nombre de véhicules et piétons croisés sans accident avec le nombre d'accidents matériellement réalisés. Il y a fort à parier que le rapport moyen tend davantage en moyenne vers le 1 sur 50.000, ou plus, faisant ainsi que 49.999 situations de vitesse et de freinage se sont réalisés sans aucun impact.

Dans un cadre routier normalement sécurisé, il est ainsi clair qu'entre la simplicité de démonstration d'un cas d'école visuel et la présence d'éléments décisifs dans le pilotage ou la conduite, à un moment  $t$ , l'évidence de la distance parcourue en fonction de la vitesse lambda pratiquée ressort d'une combinaison unique de plusieurs dizaines de paramètres sources. La conjonction de ces paramètres amplifie ou réduit la distance, provoque l'impact ou permet de l'éviter. Il peut s'agir notamment de la compétence ou de la non compétence des usagers concernés, de leur capacité ou non d'anticipation, de l'optimalité ou non de leur (*rme*), de l'état technique général des engins, de la performance ou non du système de freinage, de l'état des pneumatiques, des conditions météo, de la présence ou non de signalisation, de la sécurité passive ou non des infrastructures, de la présence ou non de couples à risque, de la vitesse de l'engin A et de la cible B (si cette dernière est véritablement présente sur le lieu), du grip du revêtement routier, du temps de réaction psychique de l'utilisateur A et de celui de l'utilisateur B selon leurs degrés mutuels de concentration et de vigilance au moment  $t$ , de la qualité et de la précision de la décision personnelle en fonction de l'analyse de la situation, etc.

La dangerosité des distances de freinage reste donc foncièrement relative et théorique dans la très grande majorité des cas de vitesse linéaire, alors même que la maîtrise de la donnée de la distance

parcourue en freinage d'urgence reste naturellement une donnée essentielle. Tout bon pilote et conducteur le sait et le ressent en permanence, alors que cette conscience fait souvent défaut au mauvais usager. Ainsi, même à 50 km/h, il peut toujours manquer 50 cm dans un parfait freinage d'urgence pour éviter l'impact mortel, alors qu'en situation d'imprévu anticipée à temps, une distance de 300 mètres peut largement suffire et permettre d'éviter un impact ou un carambolage.

Entre ces deux extrêmes, il existe tout un «panier à sophisme» fait d'hypothèses, de cas d'école et de situations virtuelles et réelles dans le but de justifier le dogme de la vitesse autorisée. L'innocuité de la bonne distance de sécurité ne ressort pas systématiquement d'un parfait et sage suivi des préconisations réglementaires en s'obligeant à compter dans sa tête chaque seconde d'intervalle et/ou en estimant mentalement les mètres séparant son véhicule du précédent. Ce serait d'ailleurs plutôt un calvaire, une galère pour l'usager, que de mentaliser ainsi constamment sa sécurité virtuelle et relative, tout en faisant l'impasse durant ce temps de réflexion, sur la prégnance d'autres paramètres bien plus importants et décisifs.

Toute chose égale par ailleurs, il n'existe aucune vitesse qui soit plus mortelle qu'une autre, sachant que toute vitesse peut être mortelle par malchance, incompetence et/ou inadéquation des décisions, même à 2 km/h en descendant d'un trottoir ou à 10 km/h en vélo. Aussi, la référence majeure à la distance de freinage est l'exemple type du raisonnement dogmatique, fallacieux et pipant tout véritable débat sécuritaire adulte en prenant l'usager pour un benêt et/ou en le culpabilisant et l'inhibant à la source même de toutes ses pulsions et décisions de vitesse intuitive.

## 61. A quel moment se produit le «trou» comportemental ?

**D**ans le prolongement des effets négatifs résultant de la normalisation et de l'inadéquation entre la vitesse autorisée et les principaux vecteurs d'influence de la pratique routière ( $ECT/rme/3S$ ) prédisposant à revendiquer l'usage d'une vitesse possible, il est évident que peut se créer, à la longue, un conflit psychologique majeur voire un comportement régressif chez l'usager.

A terme, le conflit psychologique et/ou psychosomatique peut prendre racine en chaque citoyen usager en favorisant, sans le vouloir, l'émergence et/ou la récurrence d'un ou de plusieurs couples à risque. Plus le différentiel de maîtrise non appliquée ( $\Delta$ ) est grand entre la demande de vitesse possible tolérante et l'offre de vitesse autorisée, plus il tend à amplifier la nature du conflit psychologique en créant des conditions latentes de démaîtrise, d'occurrence du risque et/ou d'entropie. Il ne s'agit ni de minimiser ni de masquer cette forme de réalité individuelle et collective, d'autant plus que l'importance du «trou» comportemental induit des conséquences latentes sur l'attitude dominante de l'usager. Le comportement de celui-ci ( $C$ ) s'en trouve forcément affecté et plus ou moins amplifié en fonction de l'intimité de son schéma décision/action face aux obstacles routiers rencontrés, à la nature du trajet, à la durée de la pratique routière, à l'existence ou non d'un confort ou d'une sécurité de conduite ou de pilotage, etc.

**vitesse possible tolérante - vitesse autorisée = conflit psychologique**

Il existe une corrélation évidente entre le différentiel de maîtrise ( $\Delta$ ) et le «trou» comportemental propre à l'usager. Par exemple, en roulant à 90 km/h de vitesse autorisée ( $V_n$ ), alors que toute chose égale par ailleurs la vitesse possible ( $V_P$ ) serait de 150 km/h, l'équivalence du niveau de maîtrise globale mobilisé n'est théoriquement que de 60% (0,60 de  $3S$ ), faisant ainsi que l'usager perd 40% de ses capacités en s'obligeant à rouler à 90 km/h. Ce «trou» comportemental de 40% contribue directement, en partie ou en totalité, à favoriser la démaîtrise et/ou l'émergence de couples à risque.

### . Tableau comparatif entre vitesse possible, vitesse normée et trou comportemental :

Vitesse de référence ( $V_r$ )	Vecteur le plus faible ( $k3S/ECT/rme$ )	Vitesse possible ( $V_P$ )	Vitesse normée ( $V_n$ )	Différentiel trou comportemental ( $\Delta\%$ )
150 km/h	1	150 km/h	90 km/h	40%

150 km/h	0,90	135 km/h	90 km/h	33%
150 km/h	0,80	120 km/h	90 km/h	25%
150 km/h	0,70	105 km/h	90 km/h	14%
150 km/h	0,60	90 km/h	90 km/h	0%
150 km/h	0,50	75 km/h	90 km/h	+20%
150 km/h	0,40	60 km/h	90 km/h	+50%
150 km/h	0,30	45 km/h	90 km/h	+100%

Il est clair que tout différentiel entre vitesse possible et vitesse normée crée automatiquement un trou comportemental qui, à l'idéal, peut être géré de manière positive par la volonté et le self-control de l'utilisateur, dès lors qu'il s'oblige à lutter constamment contre son naturel et la dominance de ses besoins du moment. Cependant, plus la durée de cet asservissement imposé s'accroît, plus il se crée forcément une usure, une intolérance et/ou une frustration qui doit obligatoirement s'épancher à un moment ou à un autre, ici, ailleurs ou autrement, en déportant la tension accumulée selon 3 grandes manifestations relevant du fonctionnement humain ordinaire.

### Les 3 résultantes négatives de la passivité bloquant toute forme d'affirmation naturelle :

- . Maux psychosomatiques habituels et vulnérabilité aux certains couples à risque ;
- . Agressivité latente dirigée vers les plus faibles, les autres au travail, sa famille, les animaux domestiques ou les objets pouvant générer ainsi de nouveaux conflits relationnels ;
- . Automutilation, critique de soi, mal être....

De manière encore plus radicalement négative, ce «trou» comportemental peut générer une tendance directe et immédiate favorisant l'émergence de couples à risques, ou pour le moins une soumission au système, elle-même source latente d'occurrence de risque possible face à la complexité et à l'imprévisibilité des obstacles routiers pour des sujets ne disposant pas d'une maîtrise suffisante en temps réel. L'inversion du différentiel est telle qu'elle favorise de manière délibérée la présence d'un risque probable, tant le niveau de maîtrise et/ou le vecteur le plus faible sont inadaptés à la vitesse normée ( $V_n$ ). Ainsi le signe (+) signifie que l'occurrence du risque est démultipliée par rapport à la pratique de la vitesse normée.

A l'évidence dans cet exemple théorique, seul le conducteur disposant d'un vecteur considéré comme le plus faible égal à 0,60 pour une vitesse technologique de son engin limitée à 150 km/h est *a priori* adapté pour rouler dans la durée la plus longue à 90 km/h sans l'émergence d'aucun «trou» comportemental d'efficacité ou de non efficacité.

## 62. En quoi le «trou» comportemental favorise-t-il l'occurrence du risque ?

**S**i l'équation de la vitesse maîtrisée ( $EMV$ ) permet de déterminer l'existence d'un «trou» comportemental, elle concourt également à mettre en perspective la potentialité d'occurrence du risque, dès lors que la vitesse possible ( $VP$ ) se révèle inférieure à la vitesse normée ( $V_n$ ).

En général, la référence dogmatique à la vitesse autorisée condamne tout excès de vitesse, mais ne s'intéresse nullement au différentiel négatif (non efficacité) résultant de ce que devrait être légitimement la vitesse possible en cas de déficience de l'agrégat ( $ECT/rme/3S$ ) chez l'utilisateur docile. Ainsi celui qui utilise légalement la vitesse normée ( $V_n$ ) peut donc disposer d'un ( $ECT/rme/3S$ ) négatif sans être inquiet. Celui qui dispose d'un «trou» comportemental de non efficacité de +50% en roulant à une vitesse normée de 90 km/h au lieu de 60 km/h en vitesse possible ( $VP$ ) est excessivement plus dangereux que celui qui roule à 150 km/h en vitesse tolérante ( $VT$ ), dans la plénitude de ses compétences opérationnelles au lieu du 90 km/h autorisé.

Il s'en déduit logiquement qu'il vaut mieux rouler à vitesse tolérante avec un ( $EMV$ ) positif, qu'à vitesse autorisée avec un ( $EMV$ ) négatif.

**EMV+ avec VT = Sécurité**  
**EMV- avec Vn = Danger**

En d'autres termes, l'(EMV)+ favorisant une vitesse possible de la nature de la vitesse tolérante sans «trou» comportemental vaut hiérarchiquement bien davantage qu'un (EMV)- de la nature de vitesse autorisée avec un «trou» comportemental de non efficacité, même gommé par le système. Dans le même ordre d'idée, un (EMV)+ même accompagné d'un «trou» comportemental d'efficacité vaut toujours mieux qu'un (EMV)- avec un trou comportemental de non efficacité accompagnant une vitesse légale. L'idéal théorique en temps réel est atteint lorsque la vitesse possible (VP) devient égale à la vitesse autorisée (Vn) par la prise en considération du vecteur le plus faible.

### **Hiérarchie dans l'option de la pratique de la vitesse motologique :**

1. (EMV)+ sans trou comportemental
2. (EMV)+ avec trou comportemental d'efficacité
3. (EMV) équivalent à (Vn) avec 0 trou comportemental
4. (EMV)- avec trou comportemental de non efficacité

Il est donc évident par le biais de l'équation (EMV) que la vitesse normée (Vn) imposée comme unique possibilité de pratique routière n'est absolument pas l'option qualitative préférentielle pour l'utilisateur compétent et prend même la 4<sup>e</sup> place dans la hiérarchie de la vitesse tolérante possible. Lorsque la conscience collective résultant de l'application de cette équation aura bien intégré toute la relativité fondamentale de la vitesse légale, ainsi que la vacuité des mesures officielles unilatéralement mises en place en fonction de (Vn), la citoyenneté routière aura alors grandement progressé.

### **63. Est-il raisonnable de conserver l'équation sécuritaire actuelle ?**

**F**ace au caractère avancé de l'équation de la vitesse maîtrisée, la question sociétale actuelle est de savoir si pour maintenir la primauté traditionnelle de l'option de la vitesse autorisée (Vn) sur toute autre option motologique de vitesse tolérante (VT), il convient ou non de limiter la vitesse compteur (Vk) dans (T), restreindre ou non le niveau de maîtrise globale (3S) dans (C) et/ou favoriser ou non un environnement routier (E) globalement peu adéquat et restrictif

L'autre question est de savoir pourquoi l'on se complait à entretenir une relation médiane et peu qualitative (ECT/rme/3S) dans la collectivité des usagers de la route permettant ainsi de justifier politiquement toutes les mesures déjà mises en place en matière de sécurité routière ? Face au caractère avancé de cette équation, la prédominance de l'actuelle équation sécuritaire construite sur la base d'une normalisation collective indifférenciée et égalitaire doit-elle continuer à s'imposer comme seul et unique modèle de référence dans la pratique routière sachant pertinemment qu'à la source des usagers, elle génère et alimente en permanence une forme d'entropie latente propice à l'émergence de couples à risque comme à entretenir l'omniprésence d'une occurrence du risque ?

Dans la relative rigidité du système sécuritaire actuel, comment est-il possible de réduire efficacement le «trou» comportemental d'efficacité imposé aux meilleurs et combler parallèlement le «trou» comportemental de non efficacité des moins compétents, sans recourir à une forme de méthode de Coué considérant que tout va bien et/ou sans utiliser le conditionnement de masse, l'esprit de normalisation et/ou la soumission passive des citoyens usagers ?

Dans le cadre de l'actuel dogme dominant en matière d'équation sécuritaire normalisée, comment intégrer efficacement l'évidence des bienfaits de l'équation de la vitesse maîtrisée en matière de vitesse tolérante (VT), sans rompre avec un modèle politique et de pensée anachroniques ? Comment valoriser longtemps la formule sécuritaire traditionnelle en passant sous silence, ou en contestant l'objectivité de la formule suivante ? :

**vitesse tolérante + maîtrise globale adéquate + (ECT/rme) suffisant = EMV+**

**EMV+ sans «trou» comportemental ⇒ conditions sécuritaires réellement maîtrisées**

## 64. Quel est l'intérêt du sourcing causal ?

**S**i à la source de la problématique routière et de l'accidentalité préexiste toujours la présence du couple à risque, le raisonnement attaché à son interprétation et à sa justification se contente souvent d'une approche relativement partielle, apparente sur la forme et/ou erronée sur le fond.

La construction intellectuelle prévalant généralement dans le traitement des cas et des situations accidentogènes se positionne derechef sur la partie visible et apparente des faits et des conséquences, dans le cadre d'une causalité binaire relativement simple, voire manichéiste. En ce domaine, il est clair que l'on assiste à la condamnation «intégriste» ou de nature inquisitoriale de la vitesse, prise comme principal bouc émissaire, dans le cadre d'un jugement relativement pré-orienté, formaté et/ou conditionné sous l'influence collégiale, morale, légale et politique de la pensée dominante du moment. Dans la majorité des cas, il n'existe vraiment aucune vision globale à 360° de la situation qui prenne en considération équitable l'ensemble des faits apparents, cachés et latents, et encore moins d'approche globale allant de la source des faits à la finalité des conséquences.

C'est la culture omnipotente des institutions et les faiblesses chroniques dans l'organisation du système qui conduisent à ce constat de causalité souvent primaire ou pour le moins imparfait. Pourtant la manière la plus efficiente pour aborder une problématique complexe est de considérer qu'un raisonnement équitable repose sur plusieurs étapes distinctes et chaînées. Il s'agit du sourcing causal, c'est-à-dire d'un mode de raisonnement qui s'attache à définir d'abord la source des causes avant de ne voir que la résultante matérielle du fait. C'est un peu comme le principe de l'iceberg dans lequel la cause et la conséquence représenteraient ensemble la partie émergée (soit 10% du total) et le sourcing causal la partie immergée. Les étapes du sourcing causal permettent d'élargir la traditionnelle chaîne de causalité prenant traditionnellement en considération la cause ou le fait et ses conséquences, le plus souvent dans une forme de déduction (conséquence tirée d'un fait) ou dans une forme d'induction (cause probable déterminée suite à un effet constaté).

La chaîne traditionnelle de causalité entre un fait et sa conséquence est considérée de niveau 2/5 et s'apparente un peu au 1<sup>er</sup> degré du raisonnement. Le sourcing causal est bien plus complet et beaucoup moins exclusif en s'attachant à associer un déroulé logique entre les 5 segments distincts dans la vie d'un événement ou d'une chose, dont la cohésion d'ensemble forme une chaîne de raisonnement de niveau 5/5.

Chaîne traditionnelle de causalité → rapport 2/5  
Sourcing causal → rapport 5/5

**Les 5 étapes du sourcing causal de base intègrent l'origine du phénomène (source), les 3 principales étapes intermédiaires (cause, conséquence, effets) et la fin du phénomène (finalité) :**

Etape 1	Source
Etape 2	Cause/fait
Etape 3	Conséquence
Etape 4	Effets collatéraux et interactivités
Etape 5	Finalité

## 65. Vision globale ou vision étroite du phénomène vitesse ?

**L**e sourcing causal appliqué à la pratique routière et à l'accidentalité apporte une vision globale x fois plus complète et objective par la complétude du raisonnement attaché au phénomène considéré, à savoir : l'amont, le cœur du fait/événement (cause, conséquence), les effets collatéraux et «périmétriques», l'aval «terminal».

La démarche de sourcing causal est essentielle dans une société avancée. Elle est impossible dans une société fermée, de non culture et de non information et/ou avec des individus ayant un mode de pensée partisan, rigide, intolérant. L'utilisation du sourcing causal démultiplie l'objectivité du traitement des situations accidentogènes mais aussi judiciaires, marketing, stratégiques, psychologiques, en rendant ensuite bien plus légitimes et crédibles les positions prises, les analyses effectuées et les leçons

tirées. Le sourcing causal contribue à mettre de l'ordre dans l'esprit des citoyens usagers. Entre l'influence en temps réel de la personnalité du sujet via son (*rme*) en situation saine et normale, la vitesse pratiquée, le comportement en temps réel du pilote, l'état mécanique et technologique de son engin, les conditions climatiques, la luminosité diurne et nocturne, l'environnement routier et la gestion des infrastructures routières, ainsi que la prise en compte de l'influence ou non de couple(s) à risque, c'est ici au minimum 8 paramètres qui interfèrent directement dans l'analyse de toute situation routière.

Dans ce type de sourcing causal, il convient de bien différencier ce qui ressort de la responsabilité et de la manœuvre de l'humain (pilote/ conducteur), de ce qui ressort de l'existant technique et du milieu d'accueil (environnement). Ainsi, 4 paramètres ressortent directement de la responsabilité, de la personnalité du pilote et de l'exercice de sa maîtrise globale et 4 paramètres concernent les conditions spécifiques de l'environnement routier et de la fiabilité de l'engin.

### **Ce sont au total 8 paramètres qui influencent en temps réel la qualité du pilotage :**

- . Traitement psychique habituel en temps réel des informations et des situations via le (*rme*) (pilote/conducteur) ;
- . Vitesse lambda pratiquée (pilote/conducteur) ;
- . Comportement de l'utilisateur (pilote/conducteur) ;
- . Présence ou non de couple(s) à risque (pilote/conducteur) ;
- . Etat mécanique et technologique de l'engin (environnement) ;
- . Conditions climatiques et leur gestion (environnement) ;
- . Luminosité diurne/nocturne et sa gestion (environnement) ;
- . Relief routier, ses infrastructures et leur gestion (environnement).

### **Sous l'angle accidentogène, la base du sourcing causal repose sur la prise en considération d'une conjonction en temps réel des 8 paramètres selon 3 entrées principales :**

- . Le pilote en situation normale ;
- . La présence de couple(s) à risque réducteur(s) ;
- . L'environnement routier et mécanique.

La vitesse lambda pratiquée n'apparaît pas comme une entrée principale en matière d'accidentologie mais comme un paramètre parmi les autres. Il est ainsi possible de dire que la vitesse prise isolément, sauf à de rares exceptions, n'est ni la source première, ni la cause principale de l'accidentologie, mais un paramètre d'amplification et d'accompagnement du risque, dès lors que préexiste un défaut d'efficacité chez le pilote ou le conducteur, la présence d'un ou de plusieurs couples à risque et/ou un environnement routier et/ou technique à risque, hostile ou dangereux. La vitesse intervient ainsi en 4<sup>e</sup> position dans le sourcing causal entre la cause et la conséquence.

C'est la raison pour laquelle la véritable réduction de l'accidentalité ne passe pas principalement par la partie émergée et apparente du problème (vitesse), mais par la partie immergée de l'iceberg, c'est-à-dire la présence de couples à risque pouvant affecter directement la personnalité, l'engagement du sujet, la technicité de l'engin et/ou les conditions environnementales de roulage. Entre la source humaine de l'accidentalité (comportementale et personnalité du sujet), la source environnementale (engin, conditions de roulage, infrastructures routières), la cause apparente (démaîtrise, couple(s) à risque), le facteur d'amplification (vitesse lambda, défaut de protection adéquate), la ou les conséquences (médicalisation, traumatisme, frais et débours, perte financière, décès...), les effets collatéraux induits (douleurs des familles, coûts économiques et sociaux pour la collectivité...) et la finalité en résultant (expérience individuelle, familiale et/ou collective), il convient d'éviter les amalgames trop faciles et réducteurs.

### **. Les 7 niveaux du sourcing causal :**

1. Source humaine (personnalité, comportementale du sujet)  
↓
2. Source environnementale (mécanique, conditions de roulage, infrastructures)  
↓
3. Cause apparente (démaîtrise, présence de couple(s) à risque, erreur)  
↓

4. Facteur d'amplification (vitesse lambda, équipement de protection inadéquat)  
↓
5. Conséquence(s) (médicalisation, traumatisme, décès, coûts financiers)  
↓
6. Effets collatéraux (douleur, coûts économiques et sociaux pour la collectivité)  
↓
7. Finalité (contribution à l'expérience personnelle et/ou collective)

Parmi les 7 niveaux du sourcing causal en matière d'accidentalité, plus l'interprétation repose sur l'aspect central du phénomène (cause, conséquence), plus elle tend à favoriser un type de raisonnement honnête, mais partiel et incomplet. La référence principale à l'étape 4 traduit pour le coup une vraie misère intellectuelle surtout avec la référence simpliste aux statistiques et/ou aux habituelles incantations hostiles à la vitesse. Pour que le raisonnement devienne crédible, adulte, objectif et utile, il doit nécessairement intégrer les étapes 1 et 2 en amont du phénomène, puis les étapes 6 et 7 en aval de celui-ci. Sans cette condition, le rapport à la pratique routière reste orphelin d'objectivité et de signifiant évolutionnaire. Dans l'argumentation développée, il devient même possible de déterminer la hauteur du raisonnement tenu par une expression du type 1/7<sup>e</sup>, 3/7<sup>e</sup> ou 7/7.

**En ce domaine, les agents et représentants de la sécurité routière atteignent rarement le 7/7 !**