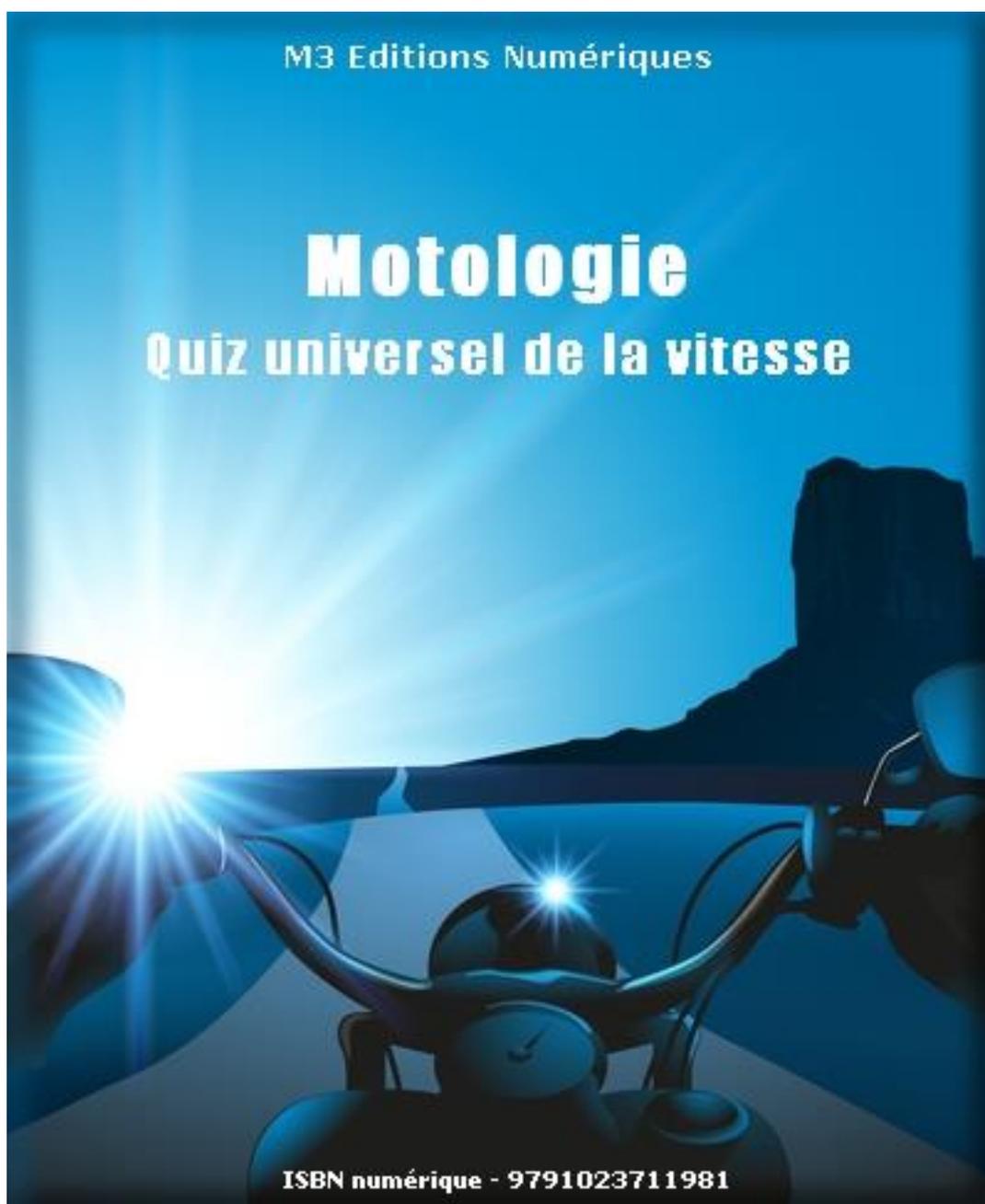


Didier Reuter
Version 4.00 – Copyright 2006-2016

Digest 12

Quiz universel de la vitesse



www.bookiner.com
Gratuit

DIGEST 12 de la MOTOLOGIE

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 ?

La 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 ?

Pour 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'utilisateur 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'utilisateur 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» ?

La 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 ?

La 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 ?

Même 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 ?

Agir 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'usager 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 ?

En 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'assistanat, 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 ?

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. 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 ?

Dans 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 ?

La 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 ?

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.

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 ?

Un 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 ?

Celui 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 maléficaes 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 ?

Pour 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'assistanat, 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 ?

La 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 manoeuvre 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^e, XIV^e et XV^e 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^e 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 ?

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 (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 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 ?

En 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 ?

La 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 ?

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.

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'accommodent 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 ?

La 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 ?

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 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 ?

Face 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 ?

Le 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 ?

Est-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 ?

Réduire 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 ?

Est-il incongru d'associer la pensée dominante en matière de restriction de vitesse sur route en ce début du XXI^e, 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 habitudinaire...) 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'assouvissement 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 ?

Considérant 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 ?

Rien 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, 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 ?

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 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 ?

Dans 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 (réhivitoire) 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 ?

Dans 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.

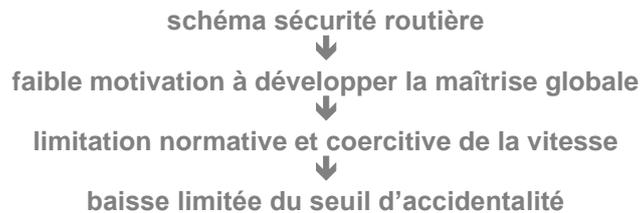
Même si l'accident est toujours possible, à tout moment pour tout usager de la route, selon les voies impénétrables de sa propre destinée, l'usage de la vitesse n'est pas directement lié au risque objectif et la prise de risque n'est pas inévitablement liée à l'accident. C'est la non maîtrise de la vitesse 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.

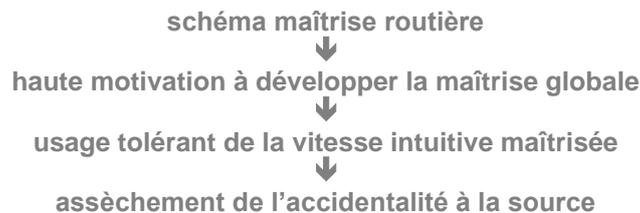
L'individualisme de la pratique de la vitesse est l'une des raisons qui expliquent qu'il ne sert à rien de vouloir associer développement de la maîtrise globale et limitation de la liberté d'exercice de la vitesse sur route ouverte. Vouloir jouer sur les deux tableaux en essayant de combiner le *mieux* 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^e 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 légal 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 ?

La 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^e millénaire de l'ère chrétienne !

41. Quid de la relativité fondamentale de la vitesse ?

La 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 ?

Sans 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 ?

Il semble évident que la représentation théorique et/ou plus moins fantasmagorique 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 ?

Dans 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 (*A_x*), il est nécessaire de rajouter (*A*) ou (*A_x*). 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 dédouble 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 ?

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, 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 ?

La 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

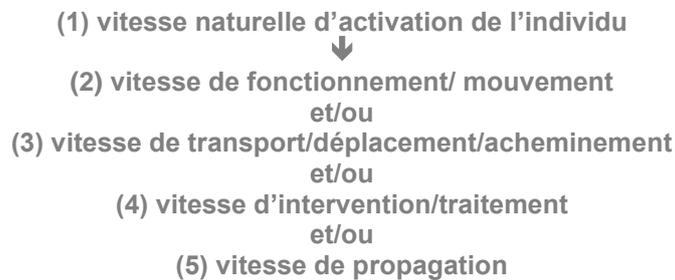


vitesse naturelle d'activation du vivant
vitesse de fonctionnement/mouvement
vitesse de transport/déplacement/acheminement
vitesse d'intervention/traitement
vitesse de propagation

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 ?

En 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*)[↑], découle directement la positivité de (*EMV*)⁺ 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 ?

Par 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 ?

Sur 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 ?

Lorsque 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 » ?

La 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 ?

En 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 ?

Dans 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 (Δ) 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 (Δ) 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 ?

Si 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 V_n = 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^e 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 ?

Face 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 ?

Si 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^{er} 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 ?

Le 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'usager (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 jonction en temps réel des 8 paramètres selon 3 entrées principales :

- . Le pilote en situation normale ;
- . La présence de couple(s) à risque rédhibitoire(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'efficace 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^e 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^e, 3/7^e ou 7/7.

En ce domaine, les agents et représentants de la sécurité routière atteignent rarement le 7/7 !