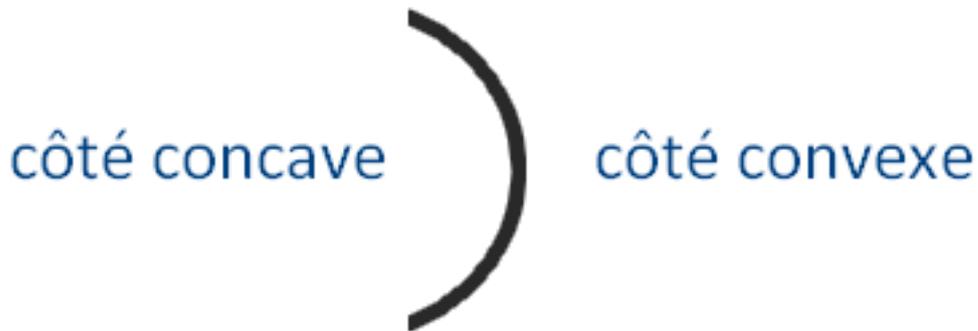


Morphopsychologie de la ROUTE criminogène



La plupart de nos routes en France sont dorénavant “convexes” par l’augmentation de matières adhésives et de l’économie de gaspillage d’énergie perdue dans la nature, si je puis dire. A présent, qu’elles sont si adhésives, se pose un autre problème, c’est celui qui invite à dépasser des limites de vitesses autorisées. Ces chauffeurs fous, seraient dans mon hypothèse, en “interaction” avec les routes lorsque celles ci sont dans une armature convexe, plus que plates.

On peut expliquer cela par la question du Sein qui lui même inconsciemment restera toute la vie sur Terre, convexe. Si nos routes de France deviennent convexes de plus en plus, c’est en raison, de la pression du managring de la part belle entre l’Etat et les entreprises privées étrangères. Il s’agit, plus précisément, de l’ingénierie des ponts et chaussées, dépassée par l’ingénierie de l’Autre.

C'est alors que nos véhicules s'affolent, roulant inconsciemment sur un trop – de – Sein, par une liberté d'exercer une vitesse drastique, mais surtout obsessionnelle – compulsive, d'une part et d'autre part, de type Border Line érotomaniacale, et hystéroïde. Nous sommes bien donc dans une dimension comportementale où le stimulus est alors recouvert entièrement par la jouissance véritable symptôme des temps modernes. Mais plus exactement, je dirais qu'il s'agit plus de Stimulus que de Stimulis, car c'est bien évidemment tout le circuit jouissance – stimulus qui est englobé et avalé dans la rétro action du stimulus. Peu importe; ce qui compte est de bien comprendre qu'un trop de sein supporte une auto – excitation libidinalement forcément narcissique - ouverte. Le Moi et le Non Moi s'interposent et se superposent à l'infinie, sur autant de niveaux inconscients. Car sur la route, on pourrait dire qu'il n'y a que du "fonctionnel" alors qu'il y a des voitures, par exemple, extrêmement stylisées et tournées vers un mixte narcissique : voitures Anima (inconscient féminin) et Animus (inconscient masculin) en immixtion.

Plus, messieurs - dames , vous construirez des routes ultra performantes, dans une inclinaison infime convexe, plus vous aurez sur elles, des chauffeurs fous criminologiquement, en relation d'objet avec la route, comme avec le Sein de LA Femme. Généralement, il s'agit d'individus qui, surexcités, ont un Moi développé au niveau d'un narcissisme phallique, ou qui ont un Moi atrophié pour des raisons d'emplois précaires, comme certains chauffeurs de transport en commun, de camion, de livreurs de camionnettes, etc ... Ils "foncent" dites vous ? Et bien oui, il fut un temps où l'un d'eux tua sur le champ, Roland Barthes, ce linguiste – quasi - sociologue, ancien ingénieur à l'époque de Boris Vian, de "L'Écume des Jours", du Jazz, de Sartres, et des caves à Saint Germain des Près, à Paris. Car l'hypothèse que je formule ici, est que logiquement Barthes aurait été tué probablement sur une route justement convexe.

Notons que la rue Caulaincourt, me terrifie, lorsque je dois la traverser, comme tant de nombreuses routes à Paris, en période de grandes consommations électriques, parce que justement, elles ont une certaine inclinaison arcée convexe, et jamais concave. Je militerais bien pour que les routes à Paris soient moins performantes, plus rugueuses, plus habitées d'une âme de routes anciennes, plus crénelées, irrégulières, mais pas que cela se ressente par une mauvaise suspension de nos bus parisiens (qui est un autre problème d'entretien ou de maintenance) .

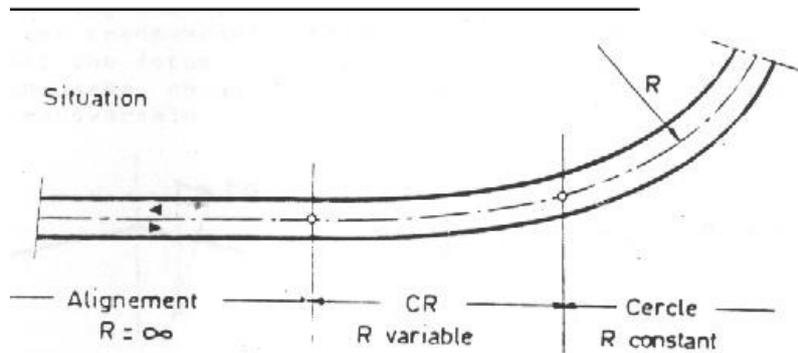
Plus les routes construites de demain seront performantes, plus des conduites de véhicules divers s'appuieront inconsciemment sur le Sein de La femme ; pour conclure sur cet exposé, l'obsession du Sein conduit à l'objet dont on se coupe en partie, pour quitter le sein maternel qui est Le Tout, vers le Pas tout qui est le sein, comme objet, le sein de la femme, ce qui nous conduit ici à dire, que la jouissance d'une plus value phallique s'effectue continuellement sur la séparation à ce sein de la femme. La conduite suit les constructeurs, qui eux mêmes suivent la conduite, sans comprendre qu'au sein de cette boucle infernale, il s'agit de la convexité des routes qui pousse inconsciemment le conducteur vers un auto – érotisme phallique de plus en plus fou. À ce sujet, notons ce précieux document ci dessous par le lien url https://fr.slideshare.net/ademLoup/nehaua-cours-de-routes-i-chapitre-6-caractristiques-gomtriques-des-routes?from_action=save ...

Nous pouvons aussi, noter cet extrait sur la réalité mathématique de la convexité d'un point de vue différent du mien :

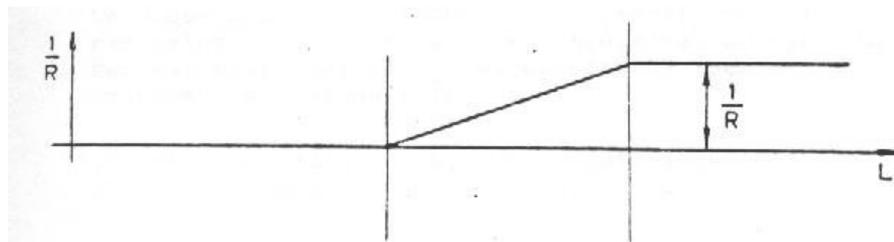
Chapitre 6. : Caractéristiques géométrique des routes

Représentation schématique des variations suivantes : Courbure, forme de la chaussée, accélération transversale.

a- Tracé en situation.



b- Variation de la courbure.



c- Variation de la forme superficielle de la chaussée.

d- Variation de l'accélération transversale pour la voie extérieure (tourner à gauche).

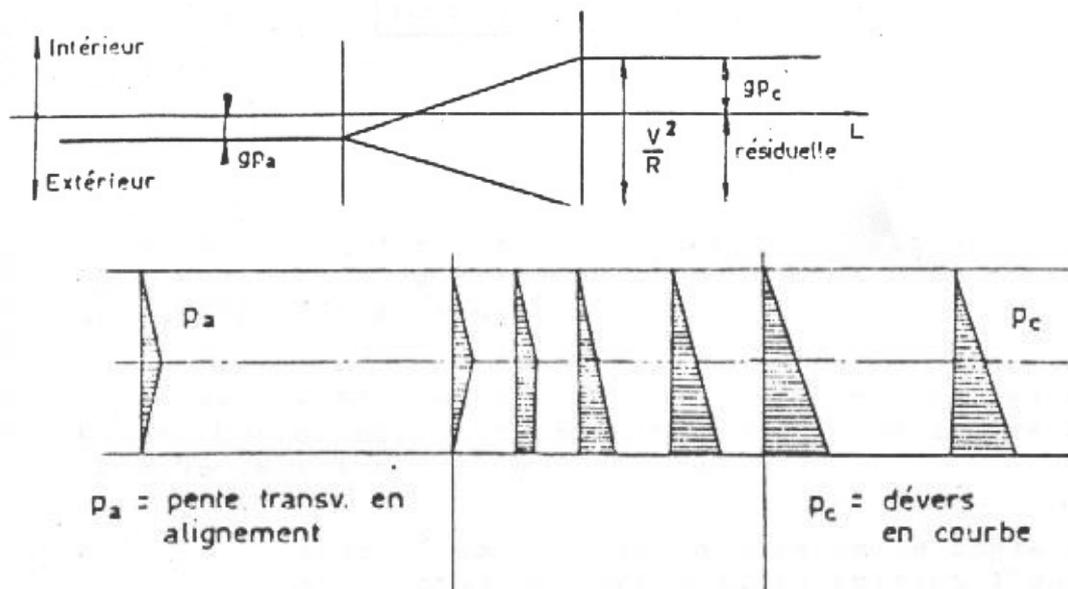


Figure 16 : (a, b ,c ,d) : Représentation schématique des différentes variations.

Chapitre 6. : Caractéristiques géométrique des routes

3 PROFIL EN LONG

3.1 Introduction:

Le profil en long est une coupe verticale passant par l'axe de la route, développée et représentée sur un plan à une certaine échelle (n'est pas une projection horizontale).

Dans le cas des autoroutes, dont les deux chaussées unidirectionnelles sont séparées par un terre-plein central, le profil en long déterminant est une coupe par le milieu du terre-plein (axe de référence). Le niveau de l'autoroute en cet endroit est la moyenne entre les niveaux des bords intérieurs des chaussées. Si les deux chaussées ne sont pas symétriques, on considérera chacune d'elles indépendamment avec son propre profil en long, placé au milieu de chaque chaussée.

Une autre conception consiste à considérer le profil en long théorique au droit des bords intérieurs des chaussées unidirectionnelles.

L'échelle des longueurs (en abscisse) est en général celle du plan de situation, tandis que l'échelle des hauteurs (en ordonnées) est généralement 10 fois plus grande pour accuser les déclivités qui sans cela seraient presque imperceptibles. Le profil en long est donc une représentation déformée.

Eléments géométriques du profil en long :

- Lignes droites (déclivités).- Arcs de cercle tangents aux droites, constituant les raccordements

verticaux (convexes et concaves).

Les droites ascendantes dans le sens du kilométrage sont appelées « Rampes », les descendantes « Pentes ». Rampes et pentes constituent les déclivités, exprimées en .rampes avec signe +, pente avec signe -.

Changement de déclivité : $m =$ différence de deux déclivités successives munies de leur signe.

Les changements de déclivité sont en réalité très faibles.Ex Rampe + 5% = angle 3° (sur horiz.)

Pente - 5% = angle 3° m = 10% 6°

Convexité

Concavité

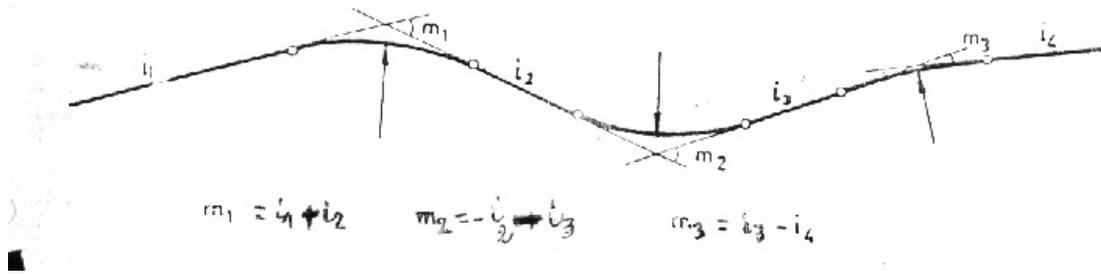


Figure 17 : Eléments géométriques du profil en long

Cours .de Routes I- Nehaoua Adel 2013 Page 27

Chapitre 6. : Caractéristiques géométrique des routes

3.2 Déclivités

- Déclivité minimum :

Les tronçons de route absolument horizontaux, dits « en palier » sont si possible à éviter, pour la raison de l'écoulement des eaux pluviales. La pente transversale seule de la chaussée ne suffit pas, il faut encore que l'eau accumulée latéralement s'évacue longitudinalement avec facilité par des fossés ou des canalisations ayant une pente suffisante.

- Déclivité maximum

Du point de vue technique, la déclivité max. dépend de l'adhérence entre pneus et chaussée, ainsi que la réduction des vitesses qu'elle provoque. Le problème de l'adhérence concerne tous les véhicules, tandis que pour la réduction des vitesses ce sont les camions (poids lourds PL) qui sont déterminants, car la plupart des VP ont une grande réserve de puissance.

Remarquons encore que les PL modernes sont munis de dispositifs de freinage puissants, leur permettant de descendre des pentes importantes. La seule restriction est que ces pentes ne soient pas trop longues ; (max . 1,5 – 2 km). Par conséquent, on peut se contenter de n'analyser que la question déterminante de la rampe maximum.

Dans le cas d'une route à deux voies, dont les deux sens de circulation sont sur la même chaussée, il est évident que l'on n'a pas à distinguer entre rampes et pentes, mais lorsque les sens de circulation sont séparés, comme dans une autoroute, il peut y avoir intérêt à adopter des profils en long différents pour chacune des chaussées à sens unique, en adoucissant les rampes au détriment des pentes.

Encore une remarque : Il faut éviter dans la mesure du possible, sur un itinéraire, de consentir une déclivité locale exceptionnellement forte, qui constituerait une sorte de « bouchon » pour les PL et réduirait considérablement la capacité de tout l'itinéraire.

Tableau 9 : Valeur de la déclivité maximale (B40)

- Rampe économique

Bien que les camions soient capables de gravir des rampes de l'ordre de 10 à 20 %, ils ne le font qu'à très faibles vitesses et moyennant une forte consommation de carburant. L'augmentation excessive d'une rampe a les inconvénients suivants, plus ou moins dépendants les uns des autres :

- Effort de traction considérablement accru - Consommation de carburant excessive - Faible vitesse

Déclivité minimum : $i_{\min} = 0,5 \%$, de préférence 1 %

VB (Km/h)	40	60	80	100	120	140
Imax (%)	8	7	6	5	4	4

Cours .de Routes I- Nehaoua Adel 2013 Page 28

Chapitre 6. : Caractéristiques géométrique des routes

- Coût élevé du transport
- Gêne du trafic. La rampe maximum admissible n'est donc plus une simple question technique, c'est un problème économique complexe. On ne peut d'ailleurs pas considérer isolément une rampe, car l'énergie consommée dépend d'une quantité de facteurs (valeur de la rampe, sa longueur, possibilité de lancement du camion, gêne du trafic, profil en fin de rampe, remise en vitesse par gravité, etc..). A chaque type de véhicule correspond une certaine rampe économique, qui dépend de l'effort de traction, de la résistance au roulement et notamment de la longueur de la rampe. La question se pose en fait de la façon suivante : « de combien une rampe donnée renchérit-elle les frais de traction d'un véhicule donné ? L'étude théorique de la rampe économique revient à rechercher un compromis entre le coût de la construction et les frais supplémentaires d'exploitation à long terme. - Déclivités pratiques maxima : Elles résultent de la combinaison des facteurs suivants :
- Conditions d'adhérence les plus défavorables
- Comportement des PL (vitesse minimum)
- Conditions économiques (coût des transports, coût de construction). En ce qui concerne le comportement des PL, les rampes à choisir doivent permettre aux PL de circuler à la vitesse minimum suivante : Sur toutes les routes ordinaires : $V_{\min} = V_B / 3$ Exceptionnellement sur autoroutes à deux voies : $V_{\min} = V_B / 2$ - Déclivités dans les sinuosités : Dans les alignements, la déclivité choisie se rapporte à l'axe de la chaussée. Dans une courbe en plan, il est nécessaire de considérer que le développement de la trajectoire du véhicule qui circule du côté intérieur d'une courbe

Si vous souhaitez visualiser l'intégralité de ce texte il vous suffit de m'en faire la demande par le biais du formulaire de contact