

Profilage neuro-cognitif et trajectoires antisociales en milieu routier tri-bande : analyse de l'anosognosie civique et du narcissisme positionnel du Squatteur de la Voie Centrale (SVC)

Fontaine-Kruger B. 1, Achebe-Rondelet S. 2, Osei-Garnier K. 3

1 Laboratoire de Psychopathologie des Comportements Routiers (LPCR), Université de Charleroi-Fictive 2 Centre d'Analyse des Personnalités en Milieu Cinétique (CAPMC), Université de Bruxelles-Fictive 3 Unité de Neuropsychologie Autoroutière Comparée (UNAC), Université de Lomé-Fictive

DOI : 10.9999/icf.2025.svc.0.93 · icf.news/article-squatteur-voie-centrale · Terrain : E42/E19, axe Charleroi-Mons

RÉSUMÉ

La présente étude examine les corrélats psychopathologiques du comportement de Squat de la Voie Centrale (SVC) sur les autoroutes à trois bandes, à partir de 450 sujets interceptés sur l'axe E42/E19 Charleroi-Mons.

Mots-clés : SVC · SBDF · ISA · SJP · narcissisme positionnel · anosognosie civique · doigt d'honneur (marqueur diagnostique) · SCID-5 · mobile-home polonais (données manquantes) · E42/E19

1. Introduction

L'autoroute à trois bandes constitue un terrain d'observation clinique d'une richesse exceptionnelle. Elle offre ce que peu de dispositifs expérimentaux permettent : une situation contrainte, répétée, anonyme, à vitesse élevée, dans laquelle les structures de personnalité des sujets s'expriment sans filtre social, sans témoin connu, et sans possibilité de rationalisation a posteriori autre que "je ne savais pas que c'était interdit de rester au milieu."

Cette dernière affirmation, recueillie dans 67 % des entretiens post-interception, a été codée par les auteurs comme **anosognosie civique** — incapacité à percevoir l'impact de son propre comportement sur les autres usagers — et constitue le point de départ théorique de la présente étude.

Le terrain retenu, l'axe E42/E19 Charleroi-Mons, présente une densité de SVC parmi les plus élevées de Belgique, ce que les auteurs attribuent à des facteurs environnementaux, culturels et infrastructurels qu'ils n'ont pas eu le temps d'analyser mais qu'ils mentionnent pour paraître complets.

2. Cadre théorique

2.1 Le comportement SVC et le Mur Mobile Infranchissable

Le SVC se définit comme le maintien systématique et injustifié d'un véhicule sur la bande médiane d'une autoroute à trois voies, en l'absence de tout obstacle sur la bande de droite, pendant une durée supérieure à 90 secondes. Ce comportement produit un effet que les auteurs désignent comme le **Mur Mobile Infranchissable (MMI)** : la combinaison d'un SVC sur la bande centrale et d'un véhicule légèrement plus rapide sur la bande de gauche crée une formation à deux éléments qui ne peut être dépassée ni par la gauche (risque d'infraction), ni par la droite (infraction caractérisée), et ne peut être signalée que par appels de phares, au risque d'un doigt d'honneur diagnostiquement informatif.

2.2 Le Syndrome de la Bande Droite Fantôme (SBDF)

Le SBDF désigne la distorsion cognitive par laquelle le conducteur SVC perçoit la bande de droite comme une zone structurellement inaccessible aux véhicules légers, réservée en permanence aux convois exceptionnels, aux poids lourds bi-trains, et à une catégorie floue de véhicules "lents" dont le sujet exclut systématiquement son propre véhicule, quelle que soit la vitesse à laquelle il circule. La bande de droite est physiquement présente. Elle est vide. Le sujet SVC ne la voit pas.

2.3 Le Syndrome du Justicier Passif (SJP)

Le SJP désigne une variante encore plus sévère du trouble, observée chez les conducteurs occupant la bande de gauche à une vitesse légèrement inférieure à celle des véhicules qui les suivent. Le sujet SJP est persuadé que sa vitesse — quelle qu'elle soit — est objectivement "suffisante", et qu'aucun usager sur Terre ne dispose d'un motif légitime de circuler plus vite que lui. Sa réhabilitation par thérapie cognitivo-comportementale a échoué dans 100 % des cas documentés.

3. Méthodologie

3.1 Protocoles d'interception

Le sujet SVC, par définition, ne se déplace pas pour les autres. Le convoquer en laboratoire était donc exclu. Les auteurs ont développé deux protocoles d'interception in vivo.

Le Piège du Faux Chantier (PFC) consiste à rabattre artificiellement les trois bandes vers une voie de sortie unique, où attendent trois psychologues cliniciens équipés de la SCID-5. Les sujets interceptés présentaient, au moment de l'entretien, un niveau d'irritabilité classé "élevé" sur l'Échelle de Réactivité Émotionnelle Autoroutière (EREA), ce qui a légèrement compliqué la passation mais n'en a pas invalidé les résultats.

Le Drone d'Intervention Neuropsychologique (DIN) est un dispositif aérien équipé d'un haut-parleur, survolant le SVC à hauteur réglementaire et transmettant les questions directement par le toit ouvrant. Ce protocole a produit des données de qualité variable, plusieurs sujets ayant répondu en croyant parler à un radar automatisé, ce qui a introduit un biais de désirabilité sociale dans les réponses.

3.2 L'Indice de Solipsisme Autoroutier (ISA)

L'ISA mesure la capacité du sujet à intégrer, lors du visionnage de son propre rétroviseur central, l'information selon laquelle les 42 véhicules effectuant des appels de phares dans son dos sont composés d'êtres humains dotés d'une conscience et d'impératifs horaires. Un ISA de 0 indique une intégration complète. Un ISA de 1 indique une imperméabilité totale. La moyenne dans le corpus s'établit à **0,88**, avec un pic à **0,97** chez les sujets présentant simultanément un SJP.

Fig. 1 — Vue depuis le rétroviseur intérieur d'un véhicule bloqué derrière un SVC. La file de phares visible correspond à ce que le sujet SVC devrait percevoir (ISA théorique = 0). ISA observé dans le corpus : 0,88.

4. Résultats

4.1 Corrélations principales

La corrélation entre le SVC et les traits de personnalité narcissique pathologique s'établit à **r = 0,93** ($p < 0,0001$). La corrélation avec les traits antisociaux s'établit à **r = 0,89** ($p < 0,0001$), indépendamment. Le **Profil Combiné Optimal (PCO)** — narcissisme positionnel ET indifférence antisociale simultanés — est observé dans **61 %** du corpus.

4.2 Le doigt d'honneur comme marqueur diagnostique

L'extension unilatérale du majeur en réponse à un appel de phares réglementaire — observée chez **78 %** des sujets SVC après un tel signal — indique simultanément : l'absence de reconnaissance de sa propre responsabilité, la projection de cette responsabilité sur l'usager qui signale, et une réactivité émotionnelle disproportionnée à un signal neutre. Ces trois éléments correspondent aux critères diagnostiques de la personnalité antisociale selon le DSM-5. Les auteurs proposent d'intégrer "a répondu à un appel de phares par un doigt d'honneur" comme critère B7 facultatif dans la révision du DSM-6, sous réserve d'approbation par l'APA, qu'ils n'ont pas encore contactée.

4.3 Le gradient national

L'analyse des plaques d'immatriculation révèle une distribution géographique des SVC "surprenante dans son homogénéité" : les plaques belges et françaises sont représentées de façon strictement proportionnelle à leur présence sur l'E42/E19. Le comportement SVC est **transnational et non discriminant**. L'hypothèse d'une localisation culturelle est rejetée.

4.4 Le cas des mobile-homes polonais

Un sous-groupe de 23 sujets conduisant des mobile-homes immatriculés en Pologne et circulant sur la bande centrale à 90 km/h présente un profil distinctif : ce n'est pas un ISA élevé, mais une **Cécité Infrastructurale Acquise (CIA)** — la croyance que toutes les autoroutes européennes fonctionnent selon les règles de la voie la plus confortable, quelle qu'elle soit. La SCID-5 n'a pas pu être administrée à ce sous-groupe, faute de version polonaise disponible. Les données manquantes ont été codées comme "structurellement absentes pour des raisons linguistiques, et non comme refus de coopération, ce qui est important à préciser pour la réputation des conducteurs polonais en général."

Une étude dédiée au profil psychologique des conducteurs de mobile-homes polonais squattant la bande centrale à 90 km/h est en cours de conception. Les auteurs recherchent un financement, un interprète, et un opérateur de drone acceptant de travailler à 120 km/h au-dessus de l'E42.

« *L'autoroute tri-bande est un scanner de personnalité gratuit, disponible 24h/24, financé par le contribuable pour des raisons infrastructurelles mais utilisable à des fins diagnostiques sans modification du protocole existant.* » Fontaine-Kruger B. et al., 2025 — Section 5 »

5. Discussion

Les résultats suggèrent que le SVC n'est pas un comportement de méconnaissance du code de la route dans la majorité des cas. Il est la manifestation visible, à 120 km/h, de structures de personnalité dont les corrélats cliniques sont bien documentés dans la littérature psychiatrique, et dont l'expression autoroutière présente l'avantage d'être directement observable sans dispositif d'imagerie cérébrale.

Les auteurs recommandent aux cliniciens souhaitant évaluer les traits narcissiques et antisociaux de leurs patients de les accompagner sur l'E42 entre Charleroi et Mons un vendredi à 17h30, et d'observer leur comportement sur la bande centrale. La SCID-5 pourra être administrée à l'arrivée, si le sujet a consenti à ne pas répondre aux appels de phares par un doigt d'honneur pendant le trajet.

6. Conclusion

$r = 0,93$ entre SVC et narcissisme positionnel. $r = 0,89$ entre SVC et traits antisociaux. ISA moyen : 0,88. Le doigt d'honneur valide le diagnostic.

La bande de droite est vide. Elle l'était depuis le début.

Les mobile-homes polonais feront l'objet d'une étude ultérieure, dès que la version polonaise de la SCID-5 sera disponible et qu'un interprète acceptera de monter dans un drone à 120 km/h au-dessus de l'E42.

Déclarations

Conflits d'intérêts : Les trois auteurs ont personnellement été bloqués derrière des SVC sur l'E42 pendant la période de collecte des données. Ils déclarent avoir maintenu une objectivité clinique totale, à l'exception d'un épisode non documenté survenu un mardi à 18h22 dont ils préfèrent ne pas préciser la nature exacte.

Financement : Les frais de drone ont été préfinancés par les auteurs et feront l'objet d'une demande de remboursement auprès du secrétariat de l'ICF. La demande a été rejetée. La demande de réexamen est en cours.

Note de la rédaction : Publié par l'Institut du Constat Fondamental — icf.news

Références

- Fontaine-Kruger B. (2023). Psychopathologie des comportements routiers en milieu autoroutier belge. *Journal of Road Psychopathology*, 1(1), 3–29.
- Achebe-Rondelet S. (2024). Narcissisme positionnel et anosognosie civique : une revue systématique. *African Journal of Kinetic Personality Studies*, 5(2), 44–68.
- Osei-Garnier K. (2022). L'indice de solipsisme comme outil diagnostique en milieu non clinique. *West African Neuropsychology Review*, 8(3), 101–124.
- American Psychiatric Association (2013). DSM-5. Washington : APA. Propositions d'amendement B7 soumises par les auteurs, non encore reçues par l'APA.
- Comité d'Éthique ICF (2025). Procès-verbal du troisième jeudi — point sur le DIN et les frais de drone. Non diffusé. Rédigé depuis un embouteillage.