



Lettre d'information Santé & Conduite

N° 26 - décembre 2017

Actualités > Direction de la Sécurité Routière

France

Les actualités de la sécurité routière. Infolettre n° 137 - 22 décembre 2017.

Lire ici : <http://securiteroutiere.mailperformance.com/infolettre/archives/20171222-Infolettre%20de%20la%20Sécurité%20routière/index.html>

La Fondation sécurité routière.

Depuis sa création, la Fondation sécurité routière était soutenue à part égale par l'État et les constructeurs pour financer les programmes de recherche dans le domaine de la sécurité routière.

Durant cette période, 34 projets de recherche ont ainsi été soutenus. Après 10 années de soutien à ces travaux, la FSR, conformément à ses statuts, doit aujourd'hui se dissoudre. Pour poursuivre ces travaux, l'IFSTTAR assurera pendant quatre ans la coordination d'un projet avec des laboratoires de recherche publics et privés (Cerema, CEESAR, IFSTTAR, LAB et VEDECOM) intitulé « Sécurité des occupants des véhicules autonomes et des autres usagers de la route dans le cadre de l'arrivée du véhicule autonome ».

La Délégation à la sécurité routière (DSR), l'Association des maires de France (AMF) et le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) ont travaillé en étroite collaboration pour éditer un guide intitulé "**Les maires et la sécurité routière : 8 leviers pour agir**".

Ce guide propose et détaille 8 leviers essentiels à disposition des élus pour mettre en œuvre des actions de sécurité routière locales concrètes et efficaces.

[Lien vers l'ouvrage en PDF](#)

Conseil national de sécurité routière (CNSR). 4 nouvelles commissions ont été créées pour la période 2017-2020 :

1 - Usagers vulnérables:

La commission Usagers vulnérables a pour objectif d'englober le traitement des risques auxquels se trouvent exposés les piétons, les bicyclettes, les engins de déplacement personnels (EDP) et les deux-roues motorisés.

2 - Éducation routière et risque routier professionnel:

La commission Éducation routière et risque routier professionnel aborde le continuum éducatif ciblé sur les jeunes et la formation initiale, la formation continue, ainsi que la prévention et les actions dans le monde professionnel, pour disposer d'une approche globale de l'impact économique et social de la sécurité routière.

3 - Véhicules, Technologies innovantes, Infrastructures

Les missions de la commission Véhicules, Technologies innovantes, Infrastructures portent tant sur l'impact et les limites des évolutions technologiques sur la sécurité routière que sur les questions relatives aux infrastructures routières. Certaines technologies peuvent être intégrées aux véhicules pour améliorer la sécurité routière comme l'Enregistreur de Données de la Route pour une meilleure compréhension des mécanismes d'accidents et le limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée (LAVIA). D'autres agissent comme des distracteurs (téléphone ou smartphone). Les avantages et inconvénients du développement d'outils technologiques embarqués, certains identifiés comme des aides à la conduite, sont soumis à son appréciation. La commission est en charge de la veille prospective sur ces sujets.

4 - Conduite et état de santé

La commission « Conduite et état de santé » porte sur des mesures en faveur de la réduction de la mortalité due aux addictions et aux troubles de la vigilance, mais aussi pour prendre en compte les enjeux liés au vieillissement de la population et aux déplacements des personnes à mobilité réduite.

Plus de détails: <https://www.conseil-national-securite-routiere.fr/les-commissions/>

Actualités > réglementation

France

In Veille législative - Novembre 2017 - Observatoire français des drogues et des toxicomanies (OFDT).

Mots-clés: alcoolémie; éthylotest; conduite automobile; accident; code de la route; prévention

- Arrêté du 8 novembre 2017 modifiant l'arrêté du 30 octobre 2016 relatif aux modalités de prescription et de mise en œuvre du dispositif d'anti-démarrage par éthylotest électronique sur proposition des commissions médicales en charge du contrôle médical de l'aptitude à la conduite.

[Lien vers l'arrêté en PDF](#)

- Restitution de permis contre éthylotest antidémarrage : le Finistère, 4e département à expérimenter ce dispositif.

[Lire l'article sur service-public.fr](#)

Arrêté du 6 octobre 2017 modifiant l'arrêté du 19 février 2010 relatif aux modalités de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire des catégories B et B1.

Publics concernés: candidats au permis de conduire, établissements d'enseignement de la conduite, délégués au permis de conduire et à la sécurité routière, inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, forces de l'ordre.

Objet: imposer une formation aux notions élémentaires de premiers secours aux candidats à l'examen pratique de la catégorie B.

Entrée en vigueur: le texte entre en vigueur le 1er janvier 2018.

Notice: le présent arrêté a pour objet d'intégrer l'évaluation des notions élémentaires de premiers secours à l'examen pratique de la catégorie B.

[Lire l'arrêté](#)

Actualités > Justice

France

La comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité, une procédure pénale de plus en plus utilisée.

Rodolphe Houllé, Guillaume Vaney. In Infostat Justice. n° 157. Décembre 2017.

La comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité (CRPC) tient, depuis sa création en 2004, une part croissante dans la réponse pénale. Elle concerne en 2016 environ 75 000 condamnés, représente 13 % des décisions correctionnelles de condamnation et un quart de celles issues de procédures simplifiées.

Un auteur sur deux condamné en CRPC en 2016 l'est pour une infraction à la circulation routière (-13 pts vs 2009).

Une place de plus en plus importante concerne les infractions relatives aux stupéfiants (+ 13 pts vs 2009).

[Lien vers le PDF](#)

Produits psychoactifs > cannabis

Suisse

Vente régulée du cannabis en Suisse : contexte et projets.

D. ZULLINO ; G. THORENS ; G. WIESBECK ; S. CATTACIN

In Congrès international d'addictologie de l'Albatros. 31 mai-2 juin 2017, Paris. P.28-30

On assiste dernièrement en Suisse à un renouveau d'intérêt autour de la question d'un marché régulé du cannabis. Cette discussion est facilitée par un contexte national et international particulier.

La Suisse est un pays très conservateur. Et, pourtant, elle a souvent été capable, au cours des dernières décennies, d'être pionnière dans le domaine des politiques des drogues. Cela peut s'expliquer notamment par son organisation fédérale qui permet aux cantons d'initier des projets pilotes qui ne rencontrent pas forcément un large consensus au niveau fédéral et, également, à certains cantons, de tester des modèles particuliers de politique, qui - du moment qu'ils se révèlent probants - seront, par la suite, adoptés par d'autres

cantons.

Au final, cela pourra aboutir à des développements de la politique spécifique au niveau fédéral.

Les lancements des projets de salles de consommation et de prescription médicale d'héroïne en sont des exemples. Développés par des cantons urbains, leur succès a permis la confirmation de la fameuse politique des 4 piliers (répression, thérapie, prévention et réduction des risques) et son inscription, ainsi que celle de la prescription d'héroïne médicale, dans les lois suisses.

Par ailleurs, nous assistons actuellement, dans un certain nombre de pays, à une prise de conscience de la faillite du modèle répressif et à la prise en considération de différents modèles de régulation du marché du cannabis qui s'accompagnent d'une pression croissante provenant de la société civile.

Ainsi, dans plusieurs pays, se déroulent actuellement des expériences de marché régulé, comme aux États-Unis, aux Pays-Bas, en Espagne et en Uruguay.

Source: OFDT : [Lire l'article](#)

France

Cannabis : quel rationnel pour dépénaliser ? In Revue du Praticien - Médecine Générale. Tome 31, n°987, Octobre 2017. p. 641-642

A. BENYAMINA ; L. BLECHA. Département de psychiatrie et d'addictologie, hôpital Paul-Brousse, AP-HP, Villejuif, France

Mots-clés: cannabis; Tétrahydrocannabinol; dépénalisation ; usage thérapeutique ; cannabinoïdes

Résumé :

- La consommation de cannabis à doses élevées et dès un âge jeune est un facteur de risque de schizophrénie et de conduites addictives.
- La dépénalisation, accompagnée de mesures concrètes (âge limite pour la consommation, teneurs en THC et en CBD, dispensaires pour la distribution du cannabis médical), permettrait d'instaurer une politique de réduction des risques.
- L'aménagement du cadre légal pourrait également faciliter la recherche sur les vertus thérapeutiques du cannabis et l'accès aux traitements de confort chez les patients les plus fragiles.

Source: OFDT

[Lire l'article](#)

Sécurité & éducation routière > activité de conduite

Simulation et Réalité Virtuelle pour l'apprentissage des Compétences Non-Techniques [CNT] en conduite et en médecine des situations d'urgence.

Jessy BARRE et al.

Projet ANR 10/2014- 05/2018. Coord. Jean-Marie BURKHARDT, Ifsttar. 7 p.

Les conducteurs novices présentent un surrisque d'accident par rapport aux conducteurs

plus expérimentés. Indépendant de l'âge, cet effet, qui décroît largement durant les premiers mois post- permis, pourrait en partie être expliqué par l'acquisition et le développement « sur le tas » de compétences additionnelles de conduite, au cours des premiers temps d'autonomie sur la route.

Cette acquisition pourrait résulter notamment de l'expérience de situations critiques rencontrées durant cette période.

Les situations critiques rapportées par les jeunes novices adviennent essentiellement dans de bonnes conditions de conduite (par temps clair, le jour, en ligne droite) et impliquent généralement un autre usager de la route.

Une action d'un autre usager de la route est par ailleurs rapportée par les novices comme étant la cause majoritaire de la situation critique.

D'autres causes souvent rapportées sont notamment :

- la présence d'un obstacle sur la chaussée,
- une erreur de conduite du conducteur novice interrogé.

Après entraînement sur un simulateur de conduite, près de 90% des situations rapportées donnent lieu à la présence d'une amélioration.

Les améliorations les plus souvent citées sont :

- une meilleure exploration visuelle de la situation (plus large, mieux orientée),
- de meilleures stratégies comportementales d'appréhension de la route (ralentissement, évitement de zones à risques),
- une meilleure modulation des ressources attentionnelles,
- une meilleure compréhension et anticipation des situations
- une meilleure gestion du stress et de la confiance en ses capacités de conduite.

Il n'existe pas dans la littérature scientifique rapportée aux compétences de conduite de mention directe de la notion de Compétence Non-Technique (CNT).

Cependant, on trouve de nombreuses mentions des « compétences de conduite de haut niveau » (CCHN).

Or, ces dernières se définissent comme un « ensemble de compétences cognitives et perceptives de haut niveau, qui permettent au conducteur d'interagir de manière sûre et efficace avec l'environnement routier ».

Cette définition se rapproche de la définition classique des CNT , mais se focalise très nettement sur l'activité de conduite.

[LIRE ICI](#)

Analyse comparée des mouvements oculaires dans les environnements dynamiques : présentation et application des différentes méthodes à la prise de virage en conduite automobile.

J. NAVARRO, E.REYNAUD, C. GABAUDE. In revue Le travail humain. Presses universitaires de France. 03/2017. Vol.80. P.96.

[accès réservé: <http://www.cairn.info/revue-le-travail-humain-2017-3-page-307.htm>]

Mots-clés: mouvements oculaires; méthodologie d'analyse; situations dynamiques; conduite automobile; prise de virage.

L'oculométrie est une technique qui offre l'opportunité d'investiguer, au travers des mouvements des yeux, ce qui se trouve derrière les yeux : notre cerveau.

L'oculométrie moderne bénéficie, entre autres domaines, à la recherche en psychologie ergonomique.

Parmi la variété des situations étudiées en psychologie ergonomique, l'activité de conduite automobile a fait l'objet de nombreuses études dont un bon nombre font appel à l'oculométrie.

Les analyses des données oculométriques ont progressé à mesure du développement de cette technique, et sont aujourd'hui nombreuses et abouties en ce qui concerne l'analyse des parcours oculaires sur des images statiques.

En revanche, dans le cadre de l'étude de la conduite automobile, comme des activités dynamiques en général, les images présentées au conducteur sont dépendantes à la fois de l'environnement de conduite, mais aussi de ses propres actions sur le véhicule via le volant et les pédales, ce qui rend les techniques d'analyse habituelles des données oculométriques moins pertinentes.

Site Santé & Conduite

*Cet espace est un outil destiné à faciliter le partage d'informations et de ressources documentaires sur le thème de **l'aptitude médicale à la conduite automobile**.*

Il réunit des documents scientifiques, juridiques et des actualités sur différentes thématiques de santé et de sécurité routière.

Une veille documentaire est réalisée par le département Études et recherche de l'Institut national de sécurité routière et de recherches (INSERR), avec l'appui de la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR), à l'initiative de cet Extranet.

*Cet espace s'adresse principalement aux **professionnels : médecins, psychologues, infirmiers, pharmaciens, chercheurs**, au **personnel de la DSCR et de la DGS**, et **toutes autres personnes** concernées par les questions d'aptitude à la conduite et de sécurité routière.*

Il est ouvert au grand public.

Pour vous abonner à la Lettre d'information Santé & Conduite, ou abonner un ami, merci d'envoyer un mail en indiquant vos coordonnées et, si possible, votre profession ainsi que le lieu où vous exercez à: <http://medecins.inserr.fr/contact>