
Lettre d'information Santé & Conduite

N°31 - août-septembre 2018

Éducation & sécurité routières

> Le rôle des psychologues dans le contexte de la sécurité routière.

Béatrice Degraeve, Catherine Gabaude, Sébastien Laurent, Laurence Paire-Ficout.
IFSTTAR: TS2-Lescot. In Le Journal des psychologues **2018/8** (n°360); p. 14-18
DOI : 10.3917/jdp.360.0014

Article en accès réservé, à [télécharger ICI](#)

Résumé:

Que ce soit en matière de formation, d'évaluation, de rééducation ou encore en tant qu'acteurs de la recherche, les psychologues ont un rôle important à jouer dans le domaine de la sécurité routière.

Les auteurs en font ici la démonstration, tout en posant un regard critique sur les modalités d'intervention et l'opérationnalisation des pratiques professionnelles actuelles, soulignant ainsi la nécessité [...].

Plan de l'article:

Le rôle des psychologues et la problématique du permis de conduire:

- Les apports dans le cadre de la formation à la sécurité routière
- Leur rôle dans l'examen psychotechnique prévu dans le cadre du contrôle médical de l'aptitude à la conduite

La recherche en psychologie pour améliorer l'évaluation et l'accompagnement des conducteurs:

- L'aptitude à la conduite automobile : une activité complexe à évaluer
- De la détection à la réhabilitation : vers une approche pluriprofessionnelle

La recherche en psychologie pour identifier et répondre aux difficultés d'accès au code de la route:

- La question de l'accès au permis pour tous

- L'apport de la psychologie pour faciliter l'obtention du code de la route

> **Comportements dans l'espace routier : le rôle des attentes sociales.**

Varet, F., Degraeve, B., & Granié, M.-A. (2018). *Le Journal Des Psychologues*, 8(360), 24–29.

<https://doi.org/10.3917/jdp.360.0024>

Accéder au [preprint](#)

Résumé :

La mobilité ne se résume pas à une simple activité physique, mécanique ou technique, elle est aussi éminemment sociale.

A travers cet article, nous cherchons à montrer comment le social s'imisce au sein de l'espace routier et quelles en sont les implications en termes de prise de risque et d'accès au permis.

Nous verrons notamment que la culture du pays d'appartenance influence les comportements des individus sur la route. Par ailleurs, au sein d'une même culture, les traits individuels jouent également un rôle.

Ces normes sociales qui conditionnent le comportement routier (comme le rapport à la règle et au risque) sont acquises dès la petite enfance.

Cependant, selon le sexe de l'enfant, elles ne sont pas internalisées ni transmises de la même façon.

La socialisation des parents (et in fine, le comportement des individus dans l'espace routier) sont largement impactés par les stéréotypes associés à chacun des sexes.

Au final, cet article questionne le rôle des stéréotypes pour expliquer l'écart de réussite entre hommes et femmes au permis de conduire.

Il est invité à orienter les dispositifs d'éducation et de prévention vers une dévalorisation contextualisée de la valeur sociale associées à la prise de risque (afin de dissocier masculinité et prise de risque au sein de l'espace routier).

Mots-clés : social, valeurs, normes, socialisation, genre, stéréotypes, comportements, risque

> **Bad behaviour or societal failure? Perceptions of the factors contributing to drivers' engagement in the fatal five driving behaviours.**

Paul M. Salmon et al. *Applied Ergonomics* Vol.74, 01/2019, Pages 162-171.

A noter, une importante bibliographie à la fin de l'article.

[Lire le PDF en texte intégral](#)

Résumé:

"Les cinq comportements fatals" sont connus pour être les facteurs qui conduisent aux comportements les plus graves en terme de sécurité routière: alcool- drogues- médicaments, distraction au volant, vitesse excessive, non-port de la ceinture de sécurité. Cependant, on en sait très peu sur les facteurs qui mènent les conducteurs à s'engager dans un type de comportement.

Cet article présente les conclusions d'une étude qui a rassemblé et a analysé des données sur les facteurs qui mènent les conducteurs à ces choix.

L'étude a recherché l'origine des perceptions des causes des comportements des

conducteurs.

Les résultats dressent une carte du modèle d'ergonomie du système de transports routiers dans le Queensland, Australie.

Cette étude s'ajoute au consensus croissant: l'accident routier est créé par un tissu de facteurs interagissants qui recouvrent tous les niveaux de systèmes de transports routiers. On conclut qu'il y a une gamme de facteurs divers qui influencent potentiellement l'engagement des conducteurs dans les cinq comportements fatals connus pour jouer un rôle causal direct dans des accidents de la route.

Tandis que beaucoup de ces facteurs résident dans le système de transports routiers, des questions de société plus larges ont aussi de l'influence sur le comportement du conducteur.

La considération des facteurs contributifs et des questions de société identifiées est prioritaire pour développer la stratégie, les politiques et interventions de sécurité routière.

Québec

> Sur le chemin de l'école : perceptions de parents et d'enfants du primaire face au risque routier lors de la mise en place d'un Trotibus au Québec.

S. Godillon et M-S Cloutier.

In revue *Enfances, familles, générations*. A paraître dans le numéro 30 (2018).

[**Accéder au texte intégral**](#)

Résumé:

Cadre de la recherche : Dans les pays occidentaux, la marche pour se rendre à l'école est en forte diminution depuis la fin des années 1990.

Cette diminution des déplacements à pied modifie le rapport des enfants aux espaces publics. Pour enrayer la diminution de la marche vers l'école, les Pedibus sont un programme d'incitation à la marche vers l'école sous la forme de l'organisation d'un ramassage scolaire pédestre sous la supervision d'un adulte.

Objectifs : Ces programmes ont fait l'objet d'évaluations, mais peu de recherches ont ciblé les différenciations des perceptions des parents et des enfants.

L'objectif de cet article est d'analyser les différences de perceptions entre les parents et les enfants sur le risque routier lors de la mise en place d'un Pedibus afin d'interroger l'apprentissage de l'autonomie et le rapport aux espaces publics.

Méthodologie : Pour répondre à ces questionnements, nous nous appuyons sur une recherche concernant la mise en place de projets Trotibus, programme de Pedibus au Québec financé par la Société Canadienne du Cancer (SCC-Québec).

Une enquête a été auto-administrée par Internet auprès de 189 parents et d'un de leurs enfants âgés de 5 à 11 ans avant ou au tout début de leur participation à un Trotibus.

Résultats : Les résultats montrent un plus grand sentiment de sécurité de la part des enfants lorsqu'ils marchent sur un espace sécurisé pour les piétons et une plus forte confiance dans les autres usagers quant au respect des piétons.

Pour les parents, le Trotibus a des bienfaits éducatifs quant à l'apprentissage de la mobilité piétonne.

Les enfants et les parents mettent en avant les dimensions de sociabilité de ce programme.

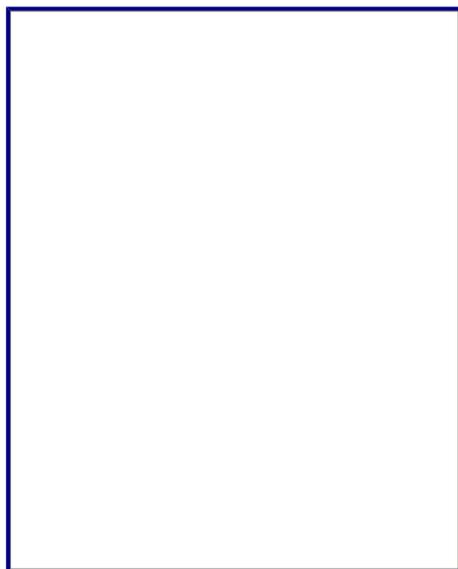
Conclusions : Les résultats permettent de mieux comprendre la familiarisation du trajet scolaire par les enfants et leurs perceptions de la sécurité routière sous divers scénarios (marcher sur le trottoir, traverser, jouer dans la rue, etc.) ainsi que de documenter les différences entre les attentes des parents et des enfants.

Contribution : L'accompagnement par les adultes interroge le rapport à la ville et l'acquisition de l'autonomie. Si les parents craignent de laisser leur enfant marcher seul pour un trajet connu entre le domicile et l'école à l'âge où s'expérimente la mobilité autonome, les enfants risquent d'acquérir plus tardivement les compétences pour se déplacer en sécurité et expérimenter les espaces publics des villes

Aptitude médicale à la conduite automobile

Brochure: « Le médecin et son patient conducteur »
Association Prévention Routière/ MACSF. 2018.44 p.

A travers cette publication, déclinée également sous forme [d'articles en ligne](#), l'Association Prévention Routière et la MACSF ont souhaiter sensibiliser les professionnels de santé pour prévenir les patients conducteurs des accidents de la route.
La brochure est disponible sur le site internet de l'[Association Prévention Routière](#)



Actualités > événements

> Bruxelles, Belgique, rappel:

Journée d'étude du 20 septembre 2018 de 8h30 à 16h15. -« Cérébrolésion et co-construction des compétences: personnes cérébrolésées, familles et professionnels».

Cette journée d'étude organisée par EBIS aura comme objectif de :

- Comparer les modèles européens d'éducation thérapeutique dédiée aux personnes cérébrolésées et à leurs aidants proches ;
- En évaluer l'impact de la co-construction des compétences sur la participation sociale
- Dégager des recommandations au niveau européen en matière d'éducation thérapeutique.

U.L.B. Université Libre de Bruxelles Campus du Solbosch - Bâtiment S (Institut de Sociologie) Salle Dupréel.

Avenue Jeanne. 44 - B 1050 Bruxelles

ebis.secretariat@skynet.be

> PARIS: rappel: Congrès "Route et médecine", vendredi 12 octobre 2018, FIAP Jean Monnet, Paris 14ème .

Le 7ème congrès "Route et médecine", organisé par le Collège français de médecine du trafic (CFMT-ACMF), se tiendra le vendredi 12 octobre 2018.

[Découvrir le pré-programme](#)

[S'inscrire](#)

> Parution du Cahier Route & médecine # 543, juillet-août 2018.

[Lire sur Calaméo](#)

Sommaire:

Évaluation de l'aptitude médicale à la conduite: quels enjeux? État des lieux en France:

- affections médicales incompatibles avec la conduite automobile
- la place du médecin traitant
- la place du médecin du travail

7ème Congrès Route & Médecine 2018:

- pré-programme:

Comité interministériel de la Sécurité routière (CISR)

La création du **Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR)** remonte au 15 mai 1975 (décret n°75-360). Cette instance interministérielle est chargée de définir la politique du gouvernement dans le domaine de la sécurité routière, d'assurer sa mise en œuvre et de veiller à son application.

Le Mandat 2017-2020

Le quatrième mandat a débuté en janvier 2017.

Le [décret n°2016-1511 du 8 novembre 2016](#) fixe désormais les missions, la composition et les modalités d'organisation et de fonctionnement du nouveau CNSR.

Les évolutions les plus significatives visent à conforter l'instance dans son

rôle de conseil du Gouvernement. C'est là sa mission première, il a pour vocation de formuler des recommandations concrètes, d'identifier des orientations qui feront diminuer l'accidentalité.

Il doit exercer cette mission dans une approche plus prospective orientée vers les évolutions technologiques (de l'assistance à la conduite au véhicule autonome), les enjeux économiques et sociaux liés à l'évolution sociétale.

Désormais le Gouvernement dispose d'une liberté clairement affirmée de suivre ou non les recommandations adoptées par le CNSR puisque les représentants de l'État ne prennent plus part aux votes. Le Délégué interministériel à la sécurité routière se limitera en séance à exprimer la position du Gouvernement sur le contenu de chaque recommandation avant sa mise aux voix.

La composition du CNSR passe de 52 à 67 membres titulaires afin d'assurer une représentation optimale des différents porteurs d'intérêts.

Ainsi le collège des personnalités qualifiées, notamment étrangères, est étoffé tout comme est renforcée la présence des professionnels du secteur des entreprises (nouvelles technologies et engagement vis-à-vis du risque routier professionnel) et de la santé (urgentistes du secours à victimes). Le collège des associations est davantage centré sur les usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes, jeunes, familles).

La place et le rôle du Comité des experts, qui assiste le CNSR dans ses travaux, sont formalisés de manière plus soutenue en insistant sur ses apports scientifiques et technologiques.

L'arrêté du 28 novembre 2016 précise les conditions de nomination de ces 15 experts, les garanties d'indépendance qui entourent leur sélection et les conditions d'exercice de leurs missions en appui du CNSR.

Le nouveau cadre réglementaire étant fixé, le [décret du 20 janvier 2017](#) portant nomination du président et des membres du CNSR (titulaires et suppléants) a été publié au journal officiel du 21 janvier 2017.

Le décret nomme Monsieur Yves Goasdoué, député de l'Orne et maire de Flers, en qualité de président du CNSR.

Sur ces bases, la séance plénière d'installation du CNSR s'est déroulée le 23 janvier 2017 en présence du ministre de l'Intérieur.

Le nouveau CNSR pourra ensuite débuter ses travaux ; ceux-ci devraient s'articuler autour de quatre commissions dont les intitulés et champs de compétences traduiront les thématiques prioritaires à traiter dans le cadre du mandat couvrant la période 2017-2020:

- **Usagers vulnérables,**
- **Éducation et risque routier professionnel,**
- **Véhicules, technologies innovantes, infrastructures,**

- **Conduite et état de santé.**

[Voir le site officiel](#)

Pathologies > produits psychoactifs > alcool & médicaments

> Baclofène et alcoolisme : un second groupe d'experts rend un avis favorable... sous conditions

[Par](#) Camille Gaubert le **06.07.2018** , Sciences et Avenir Santé.

Le baclofène doit-il être indiqué pour soigner l'alcoolisme ? Après l'avis défavorable rendu par une premier groupe d'expert, une seconde commission consultative missionnée par l'Agence du médicament rend un avis favorable... sous conditions.

[Lire l'article](#)

Pathologies > Alcool

> Evaluation of safe streets treatment option to reduce recidivism among repeat drunk driving offenders.

Tina L. Freiburger, Alyssa M. Sheeran. 25/07/2018, Research Article.

Mots-clés: conduite en état d'ivresse, récidive, correspondance de score de propension, récidivistes.

Résumé:

Boire et conduite pose une question significative aux États-Unis. Les récidivistes sont particulièrement problématiques car ils sont responsables d'une forte proportion des délits de conduite en état d'ivresse et sont plus enclins à continuer de boire et d'avoir de mauvais comportements de conduite.

Cette étude examine l'efficacité du *Programme d'options de traitement des rues sûres (SSTOP)* dans le Comté d'Outagamie, Wisconsin, afin de réduire la récidive parmi des récidivistes. Les résultats indiquent que les participants de SSTOP avaient significativement moins de condamnations, moins de peines postérieures à l'incarcération, et ont globalement été condamné à moins de jours de prison pour des délits ultérieurs ; ils étaient moins susceptibles d'être convaincu d'Opérating While Intoxicated (OWI) (**conduite sous influence d'alcool**) par rapport au groupe de comparaison.

Les pistes pour la recherche future sont aussi discutées.

Véhicule autonome > expérimentations

France:

> L'étude: des véhicules encore loin d'être autonomes . 05/07/2018

Fondation MAIF, et UTAC-CERAM. [Lire le communiqué de presse 4 p.](#)

Extrait:

Paris, le 05 juillet 2018 – Systèmes automatisés, intelligence artificielle, connexions cellulaires ou wifi, les progrès sont rapides et les véhicules autonomes mettent l'industrie en ébullition.

Mais si ces voitures sont annoncées pour 2020 (niveau 3 classification SAE*), elles suscitent la méfiance chez la moitié des français (étude Opinion Way réalisée en 2017 pour Dekra Automotiv).

Comment distinguer les vraies innovations, fiables et sécuritaires, de celles favorisant le confort au risque de désengager le conducteur ?

Afin d'apporter au grand public une vision neutre et objective sur les capacités réelles de ces équipements, l'UTAC-CERAM et la Fondation MAIF ont testé les véhicules à conduite partiellement automatisée actuellement commercialisés, supposés être les plus performants du marché.

Tour d'horizon des bénéfices et limites de ces voitures nouvelle génération.

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 (DSR), à l'initiative de cet Extranet.

*Cet espace s'adresse principalement aux **professionnels : médecins, psychologues, infirmiers, pharmaciens, chercheurs**, au **personnel de la DSR 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>

Pour faciliter nos statistiques de lecture de la Lettre, nous vous remercions de bien vouloir vous inscrire individuellement.
