

Lettre d'information Santé & Conduite

n° 32 - 8 octobre 2018

Actualités > sécurité routière > protection et détection du piéton

France

> **Mise en œuvre des décisions du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) concernant : 1- les piétons et 2- l'alcool.**

18 septembre 2018.

1- Les piétons

Le décret n° 2018-795 du 17 septembre 2018 relatif à la sécurité routière publié au Journal officiel du 18 septembre 2018 modifie le code de la route permettant la mise en œuvre de trois décisions importantes prises lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018. Deux d'entre elles visent à renforcer la sécurité des piétons sur les passages protégés, la troisième à lutter plus efficacement contre la conduite en état d'alcoolémie.

Pour en savoir plus, lire le communiqué de presse de la sécurité routière sur [le site internet du ministère de l'Intérieur](#).

> **Sécurité des piétons : le code de la route évolue.** CEREMA. Article du 18 septembre 2018.

"Le gouvernement vient de publier un décret sur la sécurité routière, qui renforce notamment les sanctions lors du non-respect des priorités accordées aux piétons. Le flyer du Cerema qui récapitule les règles a été mis à jour, et est disponible en téléchargement.

Le [décret n°2018-795 du 17 septembre 2018](#) relatif à la sécurité routière, a renforcé les sanctions au cas d'infraction du non-respect des priorités accordées aux piétons: désormais 6 points seront retirés sur le permis de conduire au lieu de 4 auparavant. Cette mesure prend effet à partir du 18 septembre 2018.

L'Article R415-11 est donc modifié comme suit : "*Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre.*

Le fait, pour tout conducteur, de ne pas respecter les règles de priorité fixées au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. Tout conducteur coupable de cette infraction encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.

Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de SIX POINTS du permis de conduire."

> La brève pédagogique de la série: "**Le code de la route évolue en faveur des piétons et des cyclistes !**" a été actualisée en conséquence :



Le code de la route évolue en faveur des piétons et des cyclistes !

Plus qu'une courtoisie, c'est une obligation... Tout conducteur est tenu de céder le passage au piéton qui s'engage de façon régulière (en respectant les règles qui sont les siennes) dans la traversée d'une chaussée ou qui manifeste clairement son intention de le faire.

Cette règle vient compléter le principe de prudence, également inscrit dans le code de la route, qui indique que tout conducteur doit faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables. Une façon d'exprimer que le plus protégé (par sa carrosserie) doit faire attention au plus fragile (piéton, cycliste).

Un piéton veut traverser : je lui cède le passage

Les réflexes à adopter

Page de [téléchargement des flyers](#) sur le site du Cerema

> **Ville de Metz: le Cerema participe à l'expérimentation d'un nouveau capteur pour sécuriser les traversées des piétons. 12 juillet 2018.**

Résumé:

La prise en compte des piétons aux carrefours à feux n'est pas toujours complètement satisfaisante. Lorsque qu'un nombre important de piétons se présente au carrefour, les temps de vert peuvent ne pas être suffisants pour permettre la traversée de tous, en toute sécurité. La ville de Metz a sollicité le Cerema pour expérimenter un nouveau capteur thermique permettant d'adapter la durée de traversée du passage piéton.

[Lire l'article en ligne](#)

> **Comment améliorer la sécurité des piétons? IFSTTAR**

Résumé:

Alors que le nombre de victimes de la route a largement baissé ces dernières années, les piétons restent en proportion, des usagers particulièrement exposés tant dans les pays développés que dans les pays émergents. L'amélioration de la sécurité de ceux que l'on appelle « usagers vulnérables »

s'appuie à l'Ifsttar sur des nombreuses disciplines scientifiques en considérant différentes échelles d'analyse.

Accéder au "[Dossier thématique : la sécurité des piétons](#)" et au [PDF interactif](#)

2- L'alcool

> Extension de l'usage de l'éthylotest anti-démarrage (EAD)

En 2017, 1 035 personnes ont perdu la vie dans un accident de la route impliquant un conducteur au-dessus des seuils autorisés d'alcoolémie. En 2016, les forces de l'ordre ont constaté 132 894 délits d'alcoolémie soit 22,3% des délits routiers (+2,2% par rapport à 2015).

Pour lutter contre l'abus d'alcool au volant, et contre la récidive, le CISR du 9 janvier 2018 a pris la décision de favoriser l'usage de l'éthylotest anti-démarrage (mesure 11), en complétant le dispositif existant .

En effet, en dépit de son efficacité prouvée, notamment pour lutter contre la récidive, ce dispositif est trop peu utilisé.

Désormais, le préfet a la possibilité, après le contrôle d'un conducteur présentant une alcoolémie supérieure à 0,8 g/L (et inférieure à 1,8 g/l), de l'obliger à ne conduire que des véhicules équipés d'un EAD et, ce, pour une durée pouvant aller jusqu'à six mois. Le tribunal, au moment où le contrevenant lui sera présenté, pourra décider de prolonger cette obligation, pour une durée pouvant aller jusqu'à cinq ans. Le tribunal pourra également choisir de moduler l'amende encourue jusqu'à un maximum de 4 500 euros.

Cette mesure, véritable alternative à la suspension du permis de conduire qui était auparavant la seule option dont disposait le préfet, permettra ainsi à des contrevenants de pouvoir continuer à conduire et de conserver leur activité professionnelle à titre d'exemple.

[Lire sur le site securite-routiere.gouv.fr](#)

Sécurité routière > Législation

France

> Lutte contre les rodéos motorisés.

L'Assemblée nationale a adopté un texte qui classe les rodéos urbains dans la catégorie des délits et non plus dans celle des infractions.

Rapport n° 673 (2017-2018) de Mme Jacqueline EUSTACHE-BRINIO, sénateur, fait au nom de la commission des lois, déposé le 18 juillet 2018.

44 p. Lire en [PDF](#)

Les conclusions de la Commission des lois:

Réunie le mercredi 18 juillet 2018, sous la présidence de M. Philippe Bas, président, la commission des lois a examiné le rapport de Mme Jacqueline Eustache-Brinio, rapporteur, et établi son texte sur la proposition de loi n° 641 (2017-2018) renforçant la lutte contre les rodéos motorisés, adoptée par l'Assemblée nationale le 4 juillet 2018 après engagement de la procédure accélérée.

Source d'insécurité grave pour les usagers de la route, de nuisances pour les riverains, mais aussi de danger pour ceux qui s'y livrent, les rodéos motorisés constituent un véritable fléau de délinquance routière, en progression depuis plusieurs années. En 2017, 8 700 rodéos ont été constatés par les forces de police, sur l'ensemble du territoire national. La gendarmerie nationale a quant à elle procédé à 6 614 interventions pour des rodéos motorisés, contre 5 335 en 2016, soit une hausse de 24 % en un an.

L'arsenal législatif actuel demeure toutefois insuffisant pour réprimer de manière efficace ces comportements dangereux, soit parce que les outils existants sont difficiles à mettre en oeuvre, soit parce qu'ils sont insuffisamment dissuasifs.

Répondant à une attente forte de la population et des élus locaux, la proposition de loi soumise à l'examen de la commission vise à réprimer de manière expresse la participation aux rodéos motorisés, en créant un délit autonome et en prévoyant des peines dissuasives et efficaces. Dans un souci de prévenir, le plus en amont possible, l'organisation des rodéos motorisés, elle incrimine par ailleurs le fait d'inciter directement à la participation à un rodéo, de l'organiser ou d'en faire la promotion. Enfin, la proposition de loi prévoit plusieurs peines complémentaires, en particulier la confiscation obligatoire du véhicule utilisé dans le cadre d'un rodéo.

Si elle a salué l'initiative et reconnu l'utilité de cette proposition de loi, qui permettra de sanctionner les rodéos motorisés à la hauteur du risque qu'ils engendrent, le rapporteur a toutefois estimé que, pour être applicable et efficace, un tel texte devrait s'accompagner d'une révision de la doctrine d'intervention des forces de l'ordre et d'une mise à niveau de leurs équipements, en vue de favoriser l'interpellation des individus.

La commission des lois a donc décidé de confier à son rapporteur le suivi de l'application de ces dispositions au cours des prochains mois, en vue d'en évaluer l'utilité et l'efficacité.

La commission des lois a adopté la proposition de loi sans modification.

Sécurité routière > Législation

France

> **Décret n°2018-795 du 17 septembre 2018 relatif à la sécurité routière.**

Premier ministre/ Sécurité routière (DSR).

Lire au Journal officiel

Le décret a introduit quelques mesures nouvelles dans le code de la route :

- Le préfet de département peut prononcer une mesure restreignant la conduite aux seuls véhicules équipés d'un dispositif d'anti-démarrage par éthylotest aux personnes ayant commis une infraction liée à la conduite sous l'influence de l'alcool. Une peine d'interdiction

de conduire un véhicule non équipé d'un tel dispositif aux personnes ayant commis une infraction liée à la conduite sous l'influence de l'alcool peut être prononcée.

- Le nombre de points retirés aux conducteurs en cas de non-respect des règles de priorité de passage accordées aux piétons passe de 4 à 6 points.
- Le transport d'occupants en surnombre dans un véhicule est sanctionné de trois points : "les passagers d'un véhicule à moteur sont transportés sur des sièges dans la limite du nombre de places assises mentionné sur le certificat d'immatriculation du véhicule. Chaque siège ne peut être occupé que par une seule personne".
- Obligation de s'écarter et de ralentir sa vitesse en présence de professionnels intervenant en bord de route ou d'usagers en détresse : "tout conducteur circulant sur le bord droit de la chaussée doit à son approche réduire sa vitesse [...] et changer de voie de circulation après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger. Si le changement de voie n'est pas réalisable, le conducteur doit s'éloigner le plus possible du véhicule en demeurant dans sa voie".
- Extension des infractions constatables sans interception.

Mots-clés: insécurité routière; alcool; EAD; infraction sans interception; passager; loi; décret; usager en détresse; bande d'arrêt d'urgence; BAU; priorité; piéton; usager vulnérable.

Parutions

France

> **Bilan de la sécurité routière en France, année 2017.**

ONISR (Observatoire national interministériel de la sécurité routière). 189 p.

Résumé:

Le bilan a pour but de faire connaître l'accidentalité et d'en comprendre les composantes à travers notamment des analyses thématiques et transversales. Il s'agit également de mettre en évidence les enjeux majeurs de la sécurité routière. En 2017, le focus Outre-mer a été enrichi et de nouvelles études marquantes ont été ajoutées.

[Lire le Bilan 2017](#)

> **ACMF. Parution du [Cahier "Route et Médecine" #543](#)
[Juillet-août 2018.](#)**

Belgique:

> **Seniors.**

Rapport de recherche N° 2018-T-09-FR. Heike Martensen & Louise Schinckus.
Dossier thématique Sécurité routière n°1, 2ème édition [2018]. Institut VIAS - Centre de
Connaissance Sécurité Routière. 51 p.

[Lire l'étude en ligne](#)

> **Faut-il proposer des cours théoriques sur le Code de la route pour les seniors ?**

Dossier réalisé par Louise Vanderkelen. Libre Belgique. Publié le mercredi 03 octobre 2018 à
09h29. [en ligne](#)

Réponse à la parution du rapport Seniors, Institut VIAS (cf. notice ci-dessus).

Résumé:

"En 2017, une personne sur quatre tuées lors d'un accident de la route avait 65 ans ou plus. Bianca Debaets (CD&V) propose aux seniors bruxellois de suivre des cours de mise à niveau des connaissances du Code de la route. Rassurant ou stigmatisant ?

En 2017, une personne sur quatre tuées lors d'un accident de la route en Belgique était un senior : c'est bien plus qu'en 1992, où seulement une personne sur six (17 %) décédées à la suite d'un accident avait 65 ans ou plus. C'est ce que révèle [une étude](#) de Vias, l'institut belge pour la sécurité routière, publiée ce lundi.

L'année dernière, 259 personnes de plus de 65 ans ont été victimes d'un accident de la route en région bruxelloise. La plupart d'entre elles étaient impliquées en tant qu'usagers faibles (115 piétons) mais un nombre non négligeable de 102 seniors étaient en voiture, révélait La DH lundi.

"Les seniors sont surreprésentés dans certains types d'accident. C'est notamment le cas lors de situations complexes comme des carrefours, lorsqu'il faut tourner à gauche en particulier", commente Benoît Godart, porte-parole de l'institut..."

Pathologies > traumatologie > fracture cheville droite

Hong Kong

> **Return to car driving is safe 6 weeks after operative treatment of right ankle fractures.**

Sean W. L. Hoe; Michael Yam; M. L. Chan; Ernest B. K. Kwek.

In revue Archives of Orthopaedic and Trauma Surgery. P 1–7. Mis en ligne: 18/09/2018

[PDF de l'article](#)

Résumé:

Il n'y a aucun consensus clair à propos de patients atteints de fractures chirurgicalement traitées de la cheville droite .

Ni sur leur capacité à reprendre la conduite automobile; ni comment mieux évaluer leur aptitude à la conduite.

Par un programme d'évaluation rigoureux de conduite consistant en tests sur route et hors routes, nous visons à déterminer si ces patients peuvent réussir à conduire de nouveau.

Mots-clés: conduite automobile; permis de conduire; fracture; cheville droite; Score SMFA; temps de réaction; freinage

Pathologies > traumatologie > trauma crânien

> **Réhabilitation des traumatisés crâniens : quel programme à l'UEROS ? Description de l'expérience de Limoges.**

J.Hamonet-Torny; P.Fayol; P.Faure; H.Carrière; J-J.Dumond. In revue Annals of Physical and Rehabilitation Medicine

Vol.56, n°3, 04/2013, Pages 174-192.

Lire l'article en [PDF](#)

Résumé:

Les unités d'évaluation, de réentraînement et d'orientation sociale et professionnelle (UEROS), créées en 1996, sont actuellement des dispositifs fondamentaux pour la réinsertion socio-professionnelle des patients cérébrolésés. À ce jour, elles sont au nombre de 30 sur le territoire français. Elles ont en commun leurs objectifs de prise en charge, mais leurs moyens d'évaluation et de réentraînement varient en fonction de l'expérience locale.

L'objectif de cet article est de décrire les programmes et les outils mis en application au sein de l'UEROS de Limoges. Il apparaît que l'UEROS de Limoges propose une réhabilitation holistique, dont les spécificités sont la place de la psycho-éducation et le type d'approche de la réinsertion professionnelle.

Mots-clés : Traumatisme crânien ; cérébrolésion; UEROS ; psycho-réhabilitation ; psycho-éducation ; réinsertion sociale ; réinsertion professionnelle.

Pathologies > troubles du sommeil + diabète

> **Prise en charge du syndrome d'apnées obstructives du sommeil chez la personne vivant avec un diabète : contexte, dépistage, indications et modalités de traitement.**

Position de la Société Francophone du Diabète (SFD), de la Société Française de Recherche et Médecine du Sommeil (SFRMS) et de la Société de Pneumologie de Langue Française (SPLF).

Anne Laure BOREL et al. In revue Médecine des Maladies Métaboliques. Vol.12, Suppl. 1.

Septembre 2018.P. S1-S21

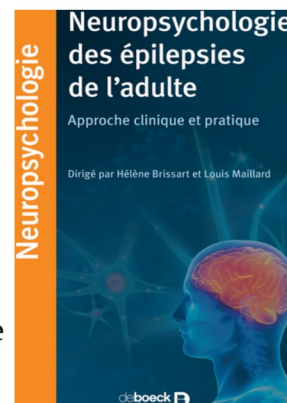
(En attente du texte intégral de l'étude)

Pathologies > Épilepsie, troubles cognitifs

> Neuropsychologie des épilepsies de l'adulte: Approche clinique et pratique.

Dir. Hélène BRISSART, Louis MAILLARD. Ed. DeBoeck. 08/2018.256 p.

[Lien vers le site de l'éditeur](#)



Résumé:

Cet ouvrage détaille le rôle du neuropsychologue dans la prise en charge des patients épileptiques, dans le diagnostic et la remédiation des fonctions cognitives atteintes.

Qu'elle soit due à un alcoolisme, la prise d'un médicament, un terrain génétique favorable, un AVC, un traumatisme crânien, etc., l'épilepsie nécessite une intervention neurologique et neuropsychologique.

L'examen neuropsychologique est utile au diagnostic (évalue les fonctions supérieures : langage, capacités visuelles et spatiales, fonctions exécutives et mémoire) et spécialement à la latéralisation hémisphérique de la zone épileptogène.

La remédiation neuropsychologique permet quant à elle, après la prise en charge médicale ou chirurgicale, de travailler les fonctions cognitives altérées par les crises et de travailler à une meilleure gestion psychologique du stress déclencheur de crise.

> La remédiation cognitive chez les patients présentant une épilepsie.

H. Brissart, N. Forthoffer. Neuropsychologie des épilepsies de l'adulte: Approche clinique et pratique. 08/2018. Chapitre d'ouvrage: p.183.

Résumé:

L'épilepsie est une des affections neurologiques chroniques les plus fréquentes. Elle entraîne des troubles cognitifs chez 20 à 50 % des patients présentant une forme partielle, structurale, c'est-à-dire en rapport avec une lésion cérébrale identifiée ou présumée.

Les troubles cognitifs sont particulièrement fréquents dans les épilepsies temporales et concernent plus spécifiquement la mémoire et les capacités langagières.

Ces troubles cognitifs sont bien décrits dans la littérature mais peu de thérapeutiques sont proposées aux patients afin d'y remédier.

Produits psychoactifs > addictions

International

> Alcohol use and burden for 195 countries and territories, 1990-2016: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study 2016.

In revue The Lancet. Auteurs: GBD 2016 alcohol collaborators. 23/08/2018. 20 p.

[Article en texte intégral](#)

Résumé:

La consommation d'un verre d'alcool par jour seulement suffit à augmenter le risque de développer l'un des 23 problèmes de santé liés à l'alcool.

Plusieurs centaines de chercheurs à travers 195 pays, financés par la Fondation Bill et Melinda Gates, ont réalisé une importante étude portant sur 195 pays et 25 années, publiée dans *The Lancet*. Ils concluent sur l'importance de réévaluer les recommandations de santé publique sur l'alcool.

La consommation d'alcool est un facteur de risque majeur de décès et d'invalidité, mais son association globale avec la santé demeure complexe compte tenu des effets protecteurs possibles d'une consommation modérée d'alcool.

Des chercheurs ont voulu évaluer les niveaux de consommation d'alcool et leurs effets sur la santé dans 195 pays entre 1990 et 2016.

A partir de 694 sources de données sur la consommation d'alcool au niveau individuel et populationnel, ainsi que 592 études prospectives et rétrospectives sur le risque de consommation d'alcool, ils ont produit des estimations de la prévalence de la consommation d'alcool et de la mortalité et morbidité attribuée à l'alcool.

Au total, boire un verre par jour pendant un an augmente le risque de développer l'un des 23 problèmes de santé liés à l'alcool (cancers, maladies cardiovasculaires, cirrhose, accidents...) de 0,5% et ce chiffre augmente rapidement à 7% pour deux consommations quotidiennes.

L'alcool a causé 2,8 millions de décès en 2016. À l'échelle mondiale, la consommation d'alcool est le 7ème facteur de risque de décès prématuré et de maladie en 2016, représentant 2,2% des décès chez les femmes et 6,8% des décès chez les hommes, en majorité liés aux cancers.

Chez les personnes âgées de 15 à 49 ans, l'alcool est le principal facteur de risque de décès en 2016, avec 3,8% des décès chez les femmes et 12,2% des décès chez les hommes.

Dans cette population, les trois principales causes de décès attribuables étaient la tuberculose, les accidents de la route et les suicides.

France

> Étude Basis : quelles sont les pratiques des médecins généralistes dans 5 pays européens concernant la prise en charge des problèmes d'alcool ?

SFMG 2015. Didier Duhot. Pour le comité de pilotage BASIS: J-A. ArbesuPrieto, M. Beier, A. Rossi, B; Schulte, J. Zarco, H-J. Aubin, M. Bachmann, C. Grimm, L; Kraus, J; Manthey, E. Scafato, A. Gual, J. Rehm **Lire le [Lire le résumé de l'étude](#)** au format PPT

> Les addictions chez les jeunes (14-24 ans). Synthèse et recommandations.

Étude IPSOS. 06/2018, 8 p.

Résumé:

Le Fonds Actions Addictions, la Fondation Gabriel Péri et la Fondation pour l'Innovation Politique ont réalisé une enquête portant sur la perception des addictions chez les jeunes et sur l'acceptabilité des différentes mesures de prévention et de soins. Le groupe mutualiste VYV soutient également cette enquête.

L'enquête s'organise autour de 6 axes principaux d'observation et d'analyse :

1. - Niveaux de consommations déclarées de produits et de comportements potentiellement addictifs chez les jeunes

2. - Connaissances que les parents d'enfants de 14 à 24 ans, et la population générale, ont de ces consommations chez les jeunes du même âge
3. - Niveau de connaissance des risques encourus et de la dangerosité des produits et comportements
4. - Accessibilité de ces produits et comportements et notamment chez les mineurs
5. - Système d'attribution des responsabilités
6. - Degré d'acceptabilité des différentes mesures de prévention et de soins concernant ces consommations et ces addictions

Cette étude a porté sur :

- un échantillon de 2 005 individus représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus,
- un échantillon de 1 000 jeunes de 14 à 24 ans représentatif de cette population,
- un échantillon de 402 parents d'enfants de 14 à 24 ans, représentatif de cette population.

[Lire les conclusions de l'étude](#)

Mots-clés: facteur de risque; prévention; traitement; connaissance; risque; disponibilité de l'alcool; adolescent; jeune adulte.

Risque routier > étude

International

> **Speed and crash risk** . OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques).

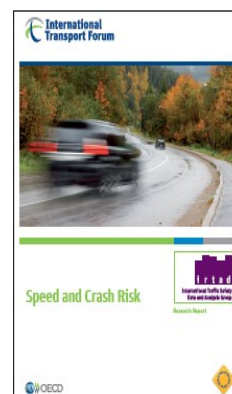
Rapport annuel. 07/2018. 82 p.

[Lire le PDF](#)

Résumé:

Cette étude vise à documenter objectivement la relation entre la vitesse des véhicules et le risque d'accident.

Le rapport évalue dans quelle mesure les changements récents des limitations de vitesse ou l'introduction à grande échelle du contrôle automatisé de la vitesse ont eu un impact sur les vitesses moyennes réelles et si l'impact de ces mesures sur la sécurité routière est conforme à ce que suggèrent les modèles théoriques de la relation entre la vitesse et les accidents. Les cas analysés proviennent de dix pays : Australie, Autriche, Danemark, France, Hongrie, Israël, Italie, Norvège, Suède et États-Unis. Le rapport a été préparé par le groupe de travail permanent de l'ITF (Forum international des transports) sur les données d'accidents et leur analyse (IRTAD).



Véhicule: "autonome" / "à délégation de conduite"

> Véhicule autonome: vers une autonomie du régime de responsabilité applicable?

Marjolaine Monot-Fouletier, Marc Clément.

Recueil Dalloz, N°3, 2018, p. 129-137 .

Résumé:

"L'émergence des véhicules autonomes constitue un nouveau palier de développement technologique qui, s'il est promesse de moindre accidentologie, n'en pose pas moins la question de la gestion du risque de son utilisation. Le système complexe fait d'algorithmes permettant la circulation autonome interroge les mécanismes classiques de responsabilité, qui ne semblent pas adaptés au souci contemporain de garantir l'indemnisation des victimes: secrétant une responsabilité diffuse impliquant potentiellement les concepteurs et gestionnaires du système, l'autorité l'ayant habilité, le constructeur du véhicule, le "conducteur", la circulation autonome défie le cadre de la responsabilité en ce qu'elle bute sur l'exigence d'établissement d'une faute ou du moins d'une imputabilité. Dès lors, pour garantir les victimes du risque algorithmique, risque que l'on pourra qualifier de socialement conditionné, on devra envisager la mise en place d'un fonds d'indemnisation dont les modalités de fonctionnement permettront à la fois ne prise en charge équitable des dommages et une responsabilisation effective des différents acteurs du système complexe. "

(Cet article est accessible en texte intégral exclusivement aux organismes ou personnes abonnées au Recueil Dalloz)

> Le véhicule autonome : peut-on piloter rationnellement un projet d'utopie technicienne ?

Christophe MIDLER. In revue Le journal de l'école de Paris du management. N°132, 2018. 44 p.

[Article en accès réservé](#)

Résumé:

Plus que toute autre innovation, le véhicule autonome confronte les entreprises à une triple incertitude : technologique, d'écosystème et de marché. Comment piloter un projet permettant d'assurer un apprentissage raisonné sur ces différentes dimensions et d'éviter ainsi les écueils du techno-push?

Plan de l'article:

1. Une utopie à portée de main?
2. Plusieurs degrés d'autonomie
3. Quatre grandes fonctions
4. Encore des incertitudes
 1. Détection et analyse des situations de route
 2. Vitesse de la boucle
 3. La reprise en main par le conducteur
 4. L'hétérogénéité des cycles de vie de la mécanique, du hardware et du software
5. Quelle est la valeur de l'autonomie ?
 1. Le rapport entre le coût et la valeur

2. Les clients sont-ils prêts à payer pour la sécurité ?
3. L'importance de l'expérience d'usage
4. Un écosystème bouleversé
6. Manager une disruption systémique dans un grand groupe
 1. Partir des scénarios d'usage
 2. Trois scénarios pour le véhicule autonome
 3. Du développement d'un produit au déploiement d'un système
 4. Une organisation ambidextre

> **Automatisation progressive des véhicules automobiles: quelle place pour le conducteur?**

Jean-François FORZY, Jordan NAVARRO. *In revue* Le Journal des psychologues. 08/2018. n° 360. 78 p.

[Article en accès réservé](#)

Résumé:

Avec l'avènement du véhicule autonome, notre rapport à la mobilité va connaître une nouvelle révolution. Mais cette révolution dépasse le cadre du développement technologique et nécessite un examen approfondi des rôles respectifs de l'homme et de la machine. Cette exigence d'analyse psycho-ergonomique est d'autant plus nécessaire que l'automatisation introduit des problèmes jusqu'alors inexistantes.

Plan de l'article:

1. Automatisation croissante de la conduite
 2. Modélisations des relations homme-machine
 3. Les ironies de l'automatisation
 4. Les grands enjeux associés aux niveaux de délégation
 5. Conclusion
-

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 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>

Sonia Lepri

Chargée d'études - Ingénierie documentaire

Département Etudes de l'Institut national de sécurité routière et de recherche

sonia.lepri@interieur.gouv.fr

Tél: +33 1 86 21 58 86

Site Santé & Conduite (Inserr-Dsr): <http://medecins.inserr.fr/sante-conduite>

Cliquer sur «base documentaire»