



ROUTE & MÉDECINE

COUP DE FLASH !

LA RAISON DU PLUS FAIBLE

Les phénomènes de mobilité sont, ces derniers mois, particulièrement impactés par la pandémie de Covid19, et ce tant au point de vue des motifs de déplacement que de leurs nombres et distances, et enfin de leurs modes avec l'émergence rapide des modes dits doux.

Les transports en commun semblent à ce jour délaissés, apparaissant peu sûrs face au risque de contagion. Une météo exceptionnellement clémente depuis le mois de mars a permis un report vers d'autres transports, la marche et surtout les deux-roues semblent les grands gagnants. Ce n'est pas sans raison que fleurissent les pistes cyclables initialement qualifiées de provisoires et dont la pérennité semble de plus en plus souvent évidente.

Une exacerbation des tensions se fait jour, se traduisant par des propos et surtout des comportements trop souvent violents, source d'accidents parfois graves, toujours évitables : **la cohabitation des différents usagers ne se fait pas sans heurt**, chacun considérant souvent que l'outil de déplacement qu'il utilise est victime de celui des autres ! Les automobilistes affirment que les cyclistes occupent trop d'espace, ces derniers dénoncent les voitures qui mordent sur leur pré carré et les piétons se déclarent insécurisés par la pullulation des deux-roues en tous genres ! Et nous ne parlons pas des bus et poids lourds...

Nous pourrions assurément gagner en sécurité et sérénité si chacun faisait sien le principe citoyen de **respecter l'autre** en se souvenant que sur la route, le plus faible est le plus léger et le moins rapide. Un piéton est plus vulnérable qu'un cycliste, lui-même plus qu'un automobiliste etc, etc. La cohabitation a vocation à être plus durable que le virus qui l'a propulsée, apprenons donc à vivre ensemble : le camion n'a pas vocation à manger le piéton sans autre forme de procès. **La raison du plus faible doit être la meilleure.**

Docteur Philippe Lauwick

 @PhilippeLauwick

www.acmfpermicomed.fr

SOMMAIRE

Juillet-Octobre 2020

- 02 LES FORMATIONS DISPENSÉES PAR L'ACMF EN 2020 & 2021**
- 03 LIMITATION DE VITESSE ET ENVIRONNEMENT**
- 04 MICHÈLE MUHLMANN-WEILL, FIGURE DE LA MÉDECINE ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EST DÉCÉDÉE**

Les formations dispensées par l'ACMF en 2020 & 2021

Devenir médecin agréé pour le contrôle de l'aptitude à la conduite

Vous vous sentez concerné(e) par les enjeux de mobilité et de sécurité routière, vous souhaitez diversifier votre exercice en pratiquant une activité d'expertise dans ce domaine : la **formation initiale** validante de trois demi-journées est pour vous.

Au cours de celle-ci, vous apprendrez à connaître les grands enjeux de la sécurité routière et les problèmes médicaux en lien avec l'aptitude à la conduite.

- Un focus particulier sera fait sur les problèmes d'alcool et stupéfiants ;
- Les textes relatifs à la réglementation en matière d'aptitude à la conduite ainsi qu'un guide d'examen clinique vous seront présentés.

À l'issue de la formation, vous pourrez demander un agrément au préfet de votre département, qui vous permettra d'examiner les conducteurs soumis à visite médicale obligatoire (chauffeurs professionnels, usagers de la route atteints par certaines pathologies, auteurs de certaines infractions, ...).

La formation sera programmée fin 2020 ou début 2021 à Paris en fonction de la situation sanitaire (vendredi 17 h/20 h, samedi 8 h 30/12 h-13 h 30/17 h).

Les frais d'inscription* seront de 485 €.

Renouvellement de l'agrément de médecin de commission médicale

En cette période de crise sanitaire, ACMF-PERMICOMED a mis en place des **formations continues distancielles** pour les médecins du permis de conduire.

La prochaine session est prévue le **Mercredi 25 novembre 2020 de 19 h 30 à 22 h 30**.

Pour mémoire, les tarifs d'inscription* 2020 sont les suivants :

- 105 € si vous avez acquitté la cotisation PERMICOMED 2020 (36 €) ;
- 162 € si vous n'êtes pas adhérent de PERMICOMED.

Évaluation de l'aptitude médicale à la conduite : enjeux et obligations pour le médecin praticien

Au cours d'une **formation d'une heure**, suivie d'un temps d'échange, un expert vous présentera le sujet :

- Cadre législatif et réglementaire, enjeux de mobilité et santé globale, dépistage et conduite à tenir face à un patient

présentant une inaptitude médicale à la conduite, aspects médico-légaux.

La formation aura lieu en visio-conférence le **Mercredi 9 décembre 2020 de 20 h à 21 h**.

Les frais d'inscription* seront de 50 €.

Une attestation de participation et un justificatif de règlement vous seront fournis à l'issue de chaque formation.

Pour tous renseignements et inscriptions, merci d'adresser un mail à permicomed@acmf.fr

Pour consulter tous textes ou documents de référence, rendez-vous sur le site **www.acmfpermicomed.fr**.

* Les frais d'inscription peuvent sous certaines conditions être pris en charge par le FAF-PM (**www.fafpm.org**).



Photo ACMF

Limitation de vitesse et environnement

Dans son rapport final sur l'évaluation de l'« **Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h** », le **CEREMA** réalise une analyse sur les effets environnementaux dont nous repreneons ci-dessous quelques éléments. Il en ressort notamment un bilan favorable sur les gaz polluants, tandis que le bilan sur les émissions sonores est plus mitigé (rapport disponible dans son intégralité sur www.cerema.fr).

Une synthèse bibliographique de l'ADEME (2014) montre que, **pour un abaissement de la vitesse maximale autorisée à 70 km/h au lieu de 90 km/h, les émissions de gaz à effet de serre (comme le CO₂) estimées à partir de méthodes microscopiques diminuent de 4 %**. Le nombre d'études réalisées pour montrer l'impact de l'abaissement des vitesses sur les émissions de CO₂ est faible et les résultats montrent des différences selon les types de modèles utilisés. Cette synthèse de l'ADEME (2014) met également en évidence une réduction des émissions/concentrations des polluants locaux et régionaux avec la diminution de vitesse, dans la mesure où celle-ci ne descend pas en deçà de 80 km/h. Les vitesses comprises entre 70 km/h et 90 km/h correspondent aux niveaux d'émissions optimales (les plus faibles) pour les oxydes d'azote et les particules notamment, la variation des émissions à ces vitesses étant très faible voire nulle. Pour un PL : plus la vitesse du véhicule diminue (à partir de 90 km/h), plus il émettra de Nox, pour un VL : plus la vitesse du véhicule diminue de 130 km/h à 70 km/h, moins il émettra de Nox.

La vitesse contribue également à l'émission sonore générée par une voie routière, et ce à l'instar d'autres facteurs (débit, taux de poids lourds, allure du flot, déclivité, interaction entre le pneumatique et la chaussée...). En effet, pour des vitesses de circulation supérieures à 50 km/h pour les véhicules



Photo Pixabay

légers et 70 km/h pour les poids lourds, le bruit émis par le contact entre le pneumatique et la chaussée (bruit de roulement) est considéré comme la source de bruit prédominante du véhicule. En première approche, le niveau de bruit émis par un véhicule varie proportionnellement en fonction du logarithme de la vitesse (augmentation approximative # 20 log v). **Toutes choses étant égales par ailleurs, le passage d'une vitesse maximale autorisée de 90 km/h à 80 km/h conduit à une diminution théorique de cette émission de l'ordre d'un 1 dB(A). D'un point de vue physiologique, une telle diminution n'est pas perceptible par l'oreille humaine**, qui commence à détecter une variation de niveau sonore à partir de 2 dB(A) Selon l'ADEME (2018), une synthèse bibliographique d'études de cas confirme, sur le terrain, cette réduction généralement faible des émis-

sions sonores avec la diminution des vitesses. La variation du niveau sonore dépend également du parc automobile. En effet, à vitesse égale, la diminution sonore moins importante sur les véhicules lourds couvre la baisse attendue sur les véhicules légers. Ainsi, une proportion importante de poids lourds peut masquer tout le bénéfice de la réduction de vitesse sur les véhicules légers (ADEME, 2018).



Photo Pixabay

Michèle Muhlmann-Weill, figure de la médecine et de la Sécurité routière est décédée

Née à l'orée du conflit en 1939, Michèle Weill a été durement frappée par la deuxième guerre mondiale. Son père étant mort à Auschwitz. Ce lourd passé aurait compté dans sa vocation de se mettre au service des personnes souffrantes et de devenir médecin. Elle se marie en 1969 avec Jacques Muhlmann au passé d'enfant des maquis en Dordogne.

Spécialiste en anesthésie-réanimation, elle pratique son art en neuro-chirurgie au moment où ces services sont remplis chaque week-end par les accidents de la route dont la fréquence en France est à son maximum.

Maître de conférences des universités, elle prend en 1983 la direction du SAMU de Strasbourg qu'elle assurera 10 ans, s'engageant pour l'attribution et le fonctionnement du numéro 15. À ce titre, elle organise et participe personnellement au programme REAGIR, réaction gouvernementale aux trop nombreux accidents mortels, consistant à dépêcher un ingénieur de la route, un policier ou un gendarme, un sapeur-pompier secouriste et un médecin pour une enquête de causalité.

Son intérêt pour la prévention des accidents de la route la conduit à devenir médecin coordinateur de sécurité routière à la Préfecture du Bas-Rhin et s'investir dans ce domaine. Elle s'intéresse prioritairement aux facteurs humains : prise d'alcool et de médicaments, fatigue et hypovigilance ; elle précise les conditions médicales d'aptitude à la conduite.

Paradoxalement, c'est l'importance de l'accès à la conduite dans la capacité de socialisation et d'indépendance des han-



Photo ACMF

dicapés moteurs et des gens âgés qui mobilise son attention. Femme de conviction, elle va s'engager dans ce qu'elle a défini comme une « approche populationnelle » de santé publique dans le domaine de l'accidentologie routière. Persuadée que la prévention routière ne s'arrête pas aux seuls accidents de voiture, elle étend le champ de préoccupation aux piétons et autres moyens de déplacement, aux conséquences environnementales et sociales de la mobilité routière. Cette vision holistique est bien illustrée par cette conclusion d'un de ses nombreux écrits : *« Cette nouvelle culture de santé publique prenant mieux en compte les problèmes de l'amélioration de la santé et à la réduction des inégalités sociales dans le domaine de la santé ».*

Cette phrase résume bien l'engagement de Michèle Muhlmann-Weill dont le caractère volontaire est allié à un charisme exceptionnel et à un sourire irrésistible. Ils vont l'amener à la Délégation interministérielle à la Sécurité routière, au Conseil national de la Sécurité routière dont elle devient experte, à l'Automobile-Club Médical de France et à la Fondation Vinci dont elle est administratrice et à fonder et présider le Collège Français de Médecine du Trafic. Elle souhaitait qu'il rassemble les diverses spécialités médicales concernées par l'accidentologie routière.

Michèle Muhlmann-Weill a profondément marqué le domaine de la prévention routière où elle a continué d'être active bien après sa « retraite », surmontant des problèmes de santé avec une détermination, un courage et une dignité qui forçaient l'admiration. Nous n'oublions pas ses remarques affûtées, son acuité intellectuelle et sa détermination farouche. Nous garderons aussi le souvenir d'une consœur toujours alerte et gaie, à l'esprit visionnaire grand ouvert, dotée d'un sens rare de l'humain qui fait la marque des grands médecins.

Michèle est décédée à l'hôpital le 24 août, son époux le même jour dans un autre hôpital. Ils se sont rejoints dans la mort comme ils ont été unis dans la vie. Qu'ils reposent tous deux en paix. Ils l'ont bien mérité. Michèle, l'ACMF ne t'oubliera pas.

Médecin général (2s) Henri Julien

Membre de l'académie nationale de médecine.

Administrateur de l'ACMF.



13, rue Paul Valéry – 75116 Paris – Tél : 01 47 04 09 01 – info@acmf.fr - www.acmf.fr
Retrouvez-nous également sur acmfpermicomed.fr