



ROUTE & MÉDECINE

COUP DE FLASH !

CANNABIS ET ALCOOL : MÊME COMBAT !

Le gouvernement déclare le cannabis ennemi public numéro un. Une campagne est lancée pour combattre ce produit, un renforcement des dépistages sur la route est annoncé. Je n'aborde pas ici le sujet de la dépénalisation de cette drogue, je partage évidemment l'objectif de combattre les effets délétères de ce produit, tant au plan individuel que sociétal.

Je suis toutefois contrit quand je lis qu'avec 900 000 consommateurs réguliers, le cannabis est la drogue la plus consommée en France. Pour mémoire, le monde médical considère comme « drogue » une substance psychoactive susceptible de modifier le comportement et de générer une dépendance. L'alcool, quoique licite possède bien ces caractéristiques, Santé Publique France estime que 10 % des adultes en boivent quotidiennement : le propos gouvernemental est donc doublement erroné.

Revenons à la sécurité routière ! L'étude S.A.M. (Stupéfiants et Accidents Mortels) réalisée sous la houlette de l'Office Français des Drogues et Toxicomanies montre que le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 1,8 après avoir consommé du cannabis, par 8 pour toutes les alcoolémies non nulles et par 14,5 avec l'association des deux toxiques : lors des contrôles, la moitié des usagers positifs au cannabis le sont aussi à l'alcool. C'est dire, qu'il ne faudrait pas, tant en santé publique qu'en sécurité routière, que le cannabis fasse écran de fumée face aux méfaits de l'alcool.

Mon propos n'est évidemment pas de remettre en question les dangers de la « fumette » et la nécessité d'actions déterminées pour les contrecarrer. Il est juste invitation à mettre dans le même sac l'alcool, banalisé en France et souvent valorisés par ceux qui nous dirigent. Cannabis et alcool : même combat !

Docteur Philippe Lauwick

 @PhilippeLauwick

www.acmfpermicomed.fr

SOMMAIRE

Supplément
Sant'évasion
N° 560 - 2021
Trimestre 3

-
- 02 Deux-roues motorisés : vitesses pratiquées, représentation et rapport à la règle**
 - 04 Hommage à Claude Tarrière**

Deux-roues motorisés : vitesses pratiquées, représentation et rapport à la règle

Les corrélations entre vitesse et accidentalité sont validées par toutes les données scientifiques internationales. Les deux-roues motorisés circulent souvent à des vitesses supérieures à la moyenne des autres usagers de la route alors même qu'ils sont plus vulnérables. Le comité des experts du Conseil National de la Sécurité Routière a analysé ces éléments avant de proposer des pistes pour réduire la mortalité de cette catégorie d'usager de la route. Le texte ci-dessous est extrait du rapport « Sécurité des deux-roues-motorisés : vers un usage adapté à leur vulnérabilité » disponible sur le site du C.N.S.R. (<https://conseilnational-securiteroutiere.fr/les-travaux/#les-rapports-dexperts>).

Vitesses pratiquées

Les vitesses pratiquées par les usagers de 2RM sont en moyenne supérieures à celles des autres usagers de la route.

Depuis les années 2000, l'observatoire des vitesses de l'ONISR¹⁵ publie des statistiques générales sur les vitesses pratiquées par catégories d'usagers et selon les types de réseaux routiers empruntés. Jusqu'en 2015, les chiffres ont toujours montré que les motocyclettes circulaient à une vitesse moyenne supérieure aux autres catégories de véhicules et qu'elles respectaient moins les vitesses maximales autorisées (VMA). En 2016, une étude du département du contrôle automatisé de la délégation à la sécurité routière [DISR, 2016], a analysé les procès-verbaux pour excès de vitesse dressés par les forces de l'ordre avec des contrôles fixes et mobiles : les conducteurs de motos lourdes présentent les taux d'excès de vitesse les plus importants notamment lorsque les VMA sont à 50, 70 et 90 km/h. Les conducteurs quinquagénaires et les jeunes conducteurs de motos de 34 ch présentent les taux d'infraction les plus élevés. Depuis 2016, on ne dispose plus de statistiques générales sur les

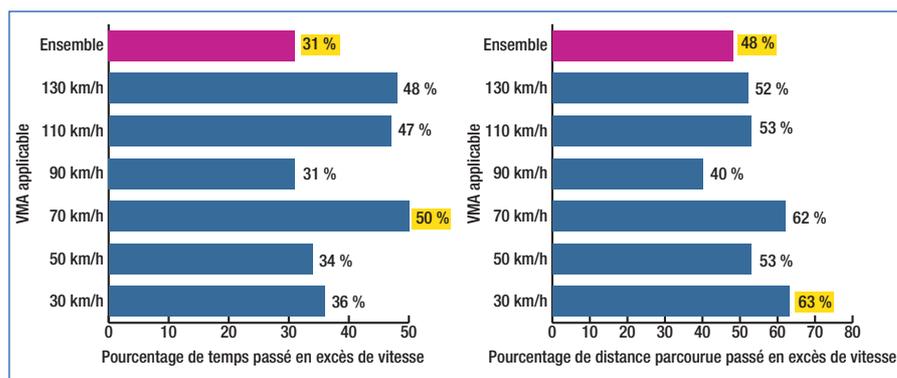


Fig. 5 - Temps passés et distances parcourues au-dessus de la VMA à partir des vitesses recueillies dans DYMOA (Source : Cerema, 2018).

vitesses pratiquées par les motocyclettes mais plusieurs études fournissent des éléments factuels pertinents.

Le projet DYMOA¹⁶ [Serre *et al*, 2018] a permis de mesurer les vitesses pratiquées d'une flotte instrumentée de motocyclettes en situation de conduite réelle. L'analyse du recueil réalisé sur la région normande (412 parcours et 513 000 mesures) a mis en évidence des vitesses pratiquées par ces motards supérieures à la VMA pour un tiers du temps de conduite et sur la moitié de la distance parcourue (fig. 5).

Ce même recueil a permis d'analyser les situations d'incidents caractérisées par des dépassements de seuils dynamiques (accélération, décélérations, jerks) des motos instrumentées en comparaison avec un panel d'automobiles. Les analyses ont montré que les motards utilisent leurs motos avec des niveaux de sollicitation importants, tant en accélération qu'en décélération, et toujours supérieurs à ceux observés pour les automobiles (fig. 6, p.3).

En milieu urbain, une étude sur les vitesses pratiquées des 2RM dans les carrefours à feux parisiens [Cerema,

15. <https://www.onisr.securite-routiere.interieur.gouv.fr/contenus/etudes-et-recherches/comportements-encirculation/observations/observatoire-des-vitesses>

16. DYMOA : Diagnostic d'Infrastructures et Dynamique du Véhicule pour les Motos et les Autos

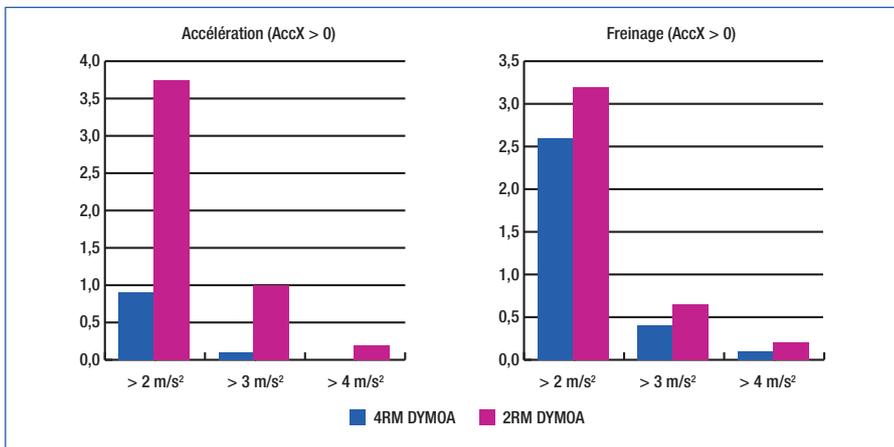


Fig. 6 - Niveaux d'accélération et de décélération mesurés pour les 2RM (motos lourdes) et 4RM (automobiles) dans le projet DYMOA (Source : Ifsttar, 2019).

2014] a montré que les motocyclettes adoptent des vitesses pratiquées plus rapides que les scooters et ont tendance à moins respecter la VMA, notamment quand le feu est jaune ou vert.

La pratique de la remontée de file, qu'elle s'exerce dans le cadre des expérimentations en cours ou de manière illicite, incite les utilisateurs de 2RM à adopter des vitesses supérieures à celle du flot des autres véhicules. Cette pratique, en agglomération hors voie rapide à chaussées séparées, a été observée et évaluée par une équipe de l'Ifsttar à Marseille [Clabaux *et al*, 2017]. Ces travaux montreront que les 2RM en situation de remontée de file ont en moyenne 4 fois plus de risque d'être impliqués dans un accident, et 6 fois plus dans le cas des collisions avec piétons.

Représentations et rapport à la règle

Plusieurs chercheurs se sont demandé pourquoi, connaissant leur grande vulnérabilité, les conducteurs de 2RM circulent plus vite que les autres usagers. Des éléments de réponses sont donnés par des enquêtes portant sur de larges panels de motocyclistes. L'enquête Gema prévention réalisée en 2009¹⁷ (639 interviews de conducteurs de 2RM)

[TNS-SOFRES, 2009] a mis en évidence 5 profils d'usagers de 2RM (passionnés, modérés, transgressifs, sereins, stressés). Globalement, pour 20 % des motards la vitesse fait partie des facteurs qui contribuent au plaisir de la moto et pour 15 % circuler au-dessus de la VMA n'est pas perçu comme une source de danger. C'est ainsi que 53 % déclarent qu'ils leur arrivent de circuler entre 110 et 120 km/h sur route départementale (bidirectionnelle) et 36 % déclarent circuler entre 150 et 160 km/h sur autoroute. À cet égard, les motards appartenant au profil des « passionnés » sont ceux qui minimisent le plus le danger des comportements qu'ils ont tendance à adopter, en particulier ceux relatifs aux vitesses pratiquées :

– rouler à 110/120 km/h sur route départementale est pour 19 % d'entre eux sys-

tématiquement dangereux alors que 83 % déclarent circuler à de telles vitesses ;
– rouler à 150/160 km/h sur autoroute est pour 19 % d'entre eux systématiquement dangereux alors que 72 % déclarent circuler à de telles vitesses.

Plus récemment, les baromètres publiés chaque année par AXA Prévention apportent des éléments de comparaisons entre motocyclistes et automobilistes. Celui réalisé en 2018¹⁸ montre à quel point les usagers de moto lourde sont bien plus nombreux à déclarer pratiquer des vitesses élevées (tableau).

Les chercheurs décrivent des systèmes de représentation qui permettent de légitimer ces comportements par les automobilistes et les motards. Ainsi, pour les motards, circuler plus vite que les autres, ou au-dessus de la VMA, est une pratique souvent justifiée par un impératif de sécurité [Bellet *et al*, 2011]. Plus récemment, dans le département de l'Hérault, confronté à une forte sinistralité des 2RM, une étude de l'Université d'Angers [Gaymard *et al*, 2018] menée sur un panel de motards interrogés sous forme de focus groupes suggère que la vitesse élevée constitue une norme pour cette communauté. Une enquête complémentaire réalisée par le Cerema [Eyssartier, 2018] a montré que les seuils au-delà desquels la vitesse est considérée comme trop importante correspondent à des niveaux bien supérieurs à la VMA et qu'ils augmentent avec le kilométrage parcouru et la cylindrée de la moto.

Tableau - Excès de vitesse déclarés par les conducteurs ou les motards

| Déclaration des conducteurs | Automobile | Moto lourde (cylindrée > 125) | Moto légère (50 < cylindrée < 125) |
|--|------------|-------------------------------|------------------------------------|
| Effectue des excès de vitesse | 78 % | 86 % | 65 % |
| Circule en ville (VMA50) à plus de 65 km/h | 30 % | 56 % | 15 % |
| Circule sur route bidirectionnelle (VMA90) entre 120 et 130 km/h | 15 % | 48 % | 18 % |

Source : baromètre AXA Prévention 2018.

17. En 2009, la VMA est à 130 km/h sur autoroute et à 90 km/h sur route départementale bidirectionnelle.

18. <https://www.axaprevention.fr/chiffressecuriteroutiere-barometre-axaprevention-2018>

Une thèse récente effectuée à l'Ifsttar [Tamisier, 2017] a étudié l'apport de la « communication engageante » (qui s'appuie sur les concepts de persuasion et d'engagement) auprès de motocyclistes dans la perspective de la réduction de leur vitesse pratiquée. Cette méthode de communication s'est avérée efficace d'une part, dans l'intention et la réduction effective des vitesses, et d'autre part, pour une modification du style de conduite dans le sens d'une conduite plus souple et plus apaisée.

Les travaux de l'Ifsttar [Coquelet, 2018] qui s'intéressent aux différences de sexe chez les conducteurs de 2RM apportent aussi un éclairage original sur l'accidentalité, les comportements à risques et les stéréotypes de sexe. Bien que les femmes représentent 27 % des conducteurs de 2RM, elles ne représentent que 4 % des tués (près de 25 % pour les automobilistes). Ces études, qui ont utilisé une version modifiée du *Motorcycle Rider Behavior Questionnaire* (MRBQ) [Elliot et al. 2007] auprès de 2 500 conducteurs (essentiellement des motos lourdes dont 10,5 % de femmes), identifient cinq typologies de comportements dangereux : deux liées aux erreurs (erreurs de conduite et négligences dans le port d'équipements de sécurité) et trois liées à la violation de la règle (ordinaires, agressives, prises de risques délibérées). Les principales observations relatives au sexe sont :

- une différence homme/femme pour les violations extrêmes et des prises de risque délibérées, plus importantes chez les hommes ;
- peu de différence pour les violations ordinaires, ces violations semblant faire partie d'une conduite perçue comme « normale » d'un 2RM ;
- des comportements à risques d'accident qui dépendent du type de 2RM : les motos de types roadsters et sportives sont associées à davantage de violations et de prises de risque délibérées.

HOMMAGE À CLAUDE TARRIÈRE

Un pionnier vient de nous quitter...



Né en 1933, Claude Tarrière obtiendra un CAP d'ajusteur mécanicien en 1948 puis entrera à l'ENP (École Nationale Professionnelle) de Nantes. Il y obtiendra son baccalauréat « mathématiques et techniques » en 1952. Après son entrée à l'ENP, il effectuera un stage de vacances comme ouvrier aux usines Renault de Boulogne-Billancourt. Œuvrant dans le milieu associatif de la JEC, alors que son orientation était choisie, « il serait ouvrier », les rencontres militantes lui font comprendre que « si ta volonté est de servir la classe ouvrière, alors, retourne en usine comme médecin du travail... ».

Il suivit ses études de médecine de 1954 à 1960. Dès la cinquième année, alors qu'il est interne en chirurgie à l'hôpital de Rueil-Malmaison, il commença à travailler à temps partiel au Laboratoire de Physiologie de Renault.

Docteur en médecine en 1960 et diplômé de médecine du travail la même année, Claude Tarrière est embauché chez Renault au retour de son service militaire. Ses convictions et son obstination à réduire les accidents de la route et leur gravité l'ont conduit à créer en 1969 l'Association Peugeot-Renault en collaboration avec les équipes de l'hôpital de Garches.

Cette association devient dans les années 1990 le Laboratoire d'Accidentologie, de Biomécanique et d'études du comportement humain dont la vocation est de contribuer à concevoir et fabriquer des véhicules plus sûrs.

Claude Tarrière eut l'idée de constituer une équipe de chercheurs, jeunes ingénieurs, jeunes médecins, techniciens, ultra-motivés pour inventer, innover, expérimenter, tester les premiers systèmes de protection des occupants de voiture et initier une nouvelle science : l'accidentologie.

C'est sous sa responsabilité que se développa l'étude du comportement au choc des véhicules, par des essais expérimentaux en grandeur réelle et l'usage de mannequins : la biomécanique des chocs était née.

Les équipes du « Docteur » sont depuis devenues une vraie famille. Il laisse un héritage immense, chez Renault, en France et dans la communauté internationale de la biomécanique des chocs et des sciences de l'accident : de nombreuses publications bien sûr, mais surtout un engagement et une conscience forte pour la sauvegarde des vies.

Claude Tarrière était un homme de passion et d'engagement, un scientifique et homme d'action, et surtout un visionnaire.

Claude, tu as toute notre reconnaissance, notre gratitude, reçois aussi celles de tous ces inconnus dont tu as contribué à sauver la vie sur les routes.

Marié à Françoise, ils sont parents de 6 enfants. Avec toute notre affection.

J.-Yves Le Coz

Professeur Jean-Yves Le Coz



1, Bd Pasteur – 75015 Paris – Tél : 01 47 04 09 01 – info@acmf.fr – www.acmf.fr
Retrouvez-nous également sur acmfpermicomed.fr