

**Sujet 1 :** Conformément à l'article 7 de l'arrêté n° 827 CM du 27 avril 1984 relatif à l'exploitation des établissements d'enseignement de la conduite des véhicules à moteur, une auto-école peut se voir retirer son agrément en cas de non respect de la déontologie de la profession.

Le candidat s'attachera à développer la notion de déontologie propre à aux établissement d'enseignement de la conduite.

**Sujet 2** : l'arrêté n° 99 du 10/02/03 fixe les modalités de l'épreuve pratique du permis de conduire les véhicules de la catégorie A et de la sous-catégorie A1.

Le candidat décrira les modalités de l'épreuve pratique du permis de conduire les véhicules de la catégorie A et de la sous-catégorie A1 (motocyclettes).

**Sujet 3 :** L'article 136 de la délibération n° 85-1050/AT du 24 juin 1985 portant réglementation générale sur la police de la circulation routière prévoit que tous les candidats au permis de conduire doivent subir un examen médical.

Le candidat précisera les modalités et objectifs de cet examen médical.

**Sujet n°4 :** L'article 136 de la délibération n° 85-1050/AT du 24 juin 1985 portant réglementation générale sur la police de la circulation routière prévoit des examens médicaux périodiques pour les détenteurs de permis de conduire.

Le candidat précisera quelles sont les catégories de permis de conduire concernées et la fréquence des visites médicales en fonction de l'âge du conducteur.

De même, il déterminera quelles sont les circonstances dans lesquelles la visite médicale occasionnelle est envisagée pour un conducteur ?

# LES RISQUES D'ACCIDENTS MORTELS

POUR LA PREMIÈRE FOIS, LES EFFETS DU CANNABIS SUR LA CONDUITE VIENNENT D'ÊTRE SCIENTIFIQUEMENT DÉMONTRÉS.

D'après l'enquête SAM<sup>1</sup> (Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière), conduire sous l'effet du cannabis multiplie par 1,8 le risque d'être responsable d'un accident mortel. Financée par le ministère de la Santé et coordonnée par l'Observatoire français des drogues et des toxicomanies (OFDT) en association avec la Délégation interministérielle à la Sécurité routière, et la Mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie (MIDLIT), l'enquête SAM a été acceptée pour publication au *British Medical Journal*. L'étude démontre pour la première fois l'existence d'un « effet dose », c'est-à-dire que le risque augmente avec la concentration de THC (principe actif du cannabis) dans le sang.

## LES JEUNES SONT LES PRINCIPALES VICTIMES

Le nombre de victimes imputable au cannabis serait de l'ordre de 220 morts<sup>2</sup> par an sur les routes, dont une grande part a moins de 25 ans. Ces accidents résultent d'abord d'une plus grande responsabilité du conducteur sous influence du cannabis, mais également d'une plus grande vulnérabilité. La consommation conjointe de cannabis et d'alcool (effective chez 40% des conducteurs positifs au cannabis) entraîne une cumulation des effets et une multiplication des risques. Le conducteur positif au cannabis et à l'alcool multiplie ainsi par 14 le risque d'être responsable d'un accident mortel. Enfin, l'étude confirme la forte dangerosité de l'alcool au volant. Conduire sous l'emprise de l'alcool multiplie le risque d'avoir un accident mortel par 8,5. Ces résultats constituent



une base scientifique essentielle pour l'action des pouvoirs publics dans le domaine de la Sécurité routière et dans le cadre du Plan gouvernemental de lutte contre les drogues illicites 2004-2008.

1. Les auteurs de l'article sont Bernard Laumon, Blandine Gadegku, Jean-Louis Martin, Marie-Berthe Biecheler et le groupe SAM (Stupéfiants et accidents mortels).
2. Calculé sur la base d'un nombre annuel d'accidents mortels de 4500, alors qu'au moment de l'étude SAM il était de 6000.

### POURENSAVOIR +

[www.equipement.gouv.fr](http://www.equipement.gouv.fr)  
Une synthèse de l'étude est disponible sur le site de l'OFDT : [www.ofdt.fr](http://www.ofdt.fr)

## LA MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE SAM

L'analyse a porté sur 10748 conducteurs, décédés ou non, impliqués dans 7458 accidents mortels survenus entre octobre 2001 et septembre 2003. L'échantillon témoin est composé de conducteurs non responsables de l'accident, ce qui permet de disposer d'une population dont les caractéristiques sont comparables à celles des conducteurs qui circulent sur les routes.

**Sujet n°5 : Le cannabis multiplie par deux les risques d'accidents mortels**

Au travers de l'article, le candidat démontrera les risques qu'encourent le conducteur lors de prise de stupéfiants. Il expliquera si cette étude est transposable à la Polynésie française.

*Revue de la sécurité routière (novembre décembre 2005)*

**Sujet n°6 :** L'arrêté n°1106 du 09 décembre 2005 portant modification de la délibération n°85-1050/AT du 24 juin 1985 portant réglementation générale sur la police de la circulation routière modifie le montant des amendes forfaitaires et instaure un régime d'amendes forfaitaires majorées.

Le candidats s'attachera à expliquer la différence entre une amende forfaitaire et une amende forfaitaire majorée tout en déterminant le montant de chaque classe avec des exemples d'infractions auxquelles elles se rattachent.

**Sujet n°7** : Les idées reçues sur l'examen du permis de conduire et l'inspecteur :

- « Il existe des quotas de réussite » ;
- « Si j'étais passé en premier, j'aurais eu mon permis » ;
- « J'ai pris des calmants pour m'aider à combattre le stress de l'examen » ;
- « Le permis, c'est du bidon ; c'est après qu'on apprend à conduire » ;
- « L'inspecteur n'y connaît rien ».

Le candidat commentera ces affirmations.



**Vous avez mené une étude sur des accidents impliquant des deux-roues motorisés à partir de « scénarios d'erreur ».**

**Quel était son objectif ?**

Nous avons analysé un échantillon de 80 cas d'accident impliquant des deux-roues. Chaque cas a fait l'objet d'une étude détaillée (recueil d'informations sur le terrain, entretiens avec les protagonistes sur le lieu même de l'accident, analyse des véhicules à la casse, historique des conducteurs...), dont l'objectif est de permettre une reconstruction

(cinématique) à la fois spatio-temporelle et causale de l'accident. Au travers de ce travail, nous pouvons analyser les difficultés rencontrées par les conducteurs. Notre rôle n'est pas de poser la question de la responsabilité des protagonistes, mais d'étudier la contribution de chacun à la fabrication d'un cas d'accident. Nous partons du principe qu'un accident n'est pas un événement qui s'écarte fondamentalement de la conduite « normale » mais, le plus souvent, le résultat d'une conjonction de dysfonctionnements qui vont mettre en échec les stratégies habituellement adaptables. Ces dysfonctionnements vont se traduire par des erreurs et des défaillances fonctionnelles en termes cognitifs, perceptifs, d'exécution de l'action et de décision propres à la fois aux conducteurs de deux-roues

et aux automobilistes impliqués dans ces accidents de deux-roues motorisés.

**Quelles sont les conclusions concernant les conducteurs de deux-roues motorisés ?**

Il existe une proportion importante de cas où le deux-roues est confronté à un comportement inattendu de la part de l'automobiliste. En contrepartie, ce dernier a un problème de détection du deux-roues. C'est ce que nous appelons une erreur d'interaction dans laquelle existe une complémentarité entre les problèmes des deux conducteurs. Très globalement, les conducteurs de deux-roues fonctionnent avec une trop grande confiance dans leur capacité à anticiper et à réguler. Et cela aussi bien pour l'interaction avec l'automobiliste que pour celle avec l'infrastructure. Ils ont tendance à rouler aux

limites admissibles par le système (accélération dans les virages, capacité de négociation, de trajectoire, de freinage...). De cette façon, ils ne se donnent quasiment aucune marge en cas de rencontre avec un imprévu.

**Et pour les automobilistes ?**

La principale difficulté est celle de la détection des deux-roues, en raison de leur gabarit et de leur comportement. Sans le vouloir, le motocycliste se met en situation de ne pas être détectable. Par ses niveaux de vitesse ou son positionnement (par exemple, en étant masqué derrière un autre véhicule, un panneau, un arbre...), il piège les automobilistes en créant une situation qui ne s'intègre pas dans leurs habitudes de stratégie de prise d'information.

1. Accidents de deux-roues à moteur, vers une meilleure compréhension grâce aux scénarios d'erreur, Inrets, novembre 2002.

### Sujet n°8 : Accidentologie des deux roues motorisés.

Le candidat expliquera les motivations d'une telle étude tout en dégageant ses principaux résultats, ainsi que les solutions pour enrayer un tel phénomène. Enfin, il tentera de faire un comparatif avec la Polynésie française.

*Revue de la sécurité routière (novembre décembre 2005)*



## 75 % DES VICTIMES DE LA ROUTE SONT DES VICTIMES LOCALES, PIÉTONS OU OCCUPANTS D'UN VÉHICULE IMMATRICULÉ DANS LE DÉPARTEMENT

### 6<sup>e</sup> Semaine de la sécurité routière LES TRAJETS DE TOUS LES JOURS SONT LES PLUS DANGEREUX

Parce que 3 victimes sur 4 sont accidentées près de leur domicile, la 6<sup>e</sup> Semaine de la sécurité routière a été consacrée aux « déplacements quotidiens de proximité ».

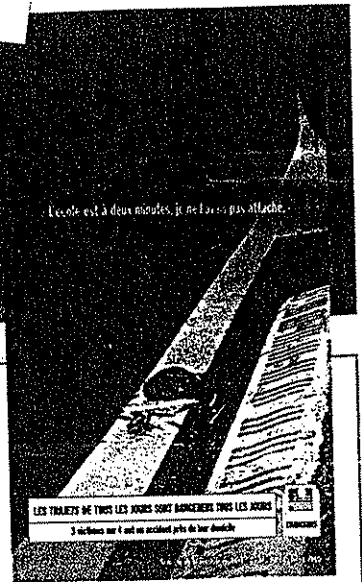
Du 17 au 24 octobre 2005, tous les acteurs de la sécurité routière se sont mobilisés pour sensibiliser le grand public aux risques encourus en cas de non-respect des règles de conduite. Se rendre au travail, emmener ses enfants à l'école, partir faire ses courses... autant de déplacements de la vie quotidienne dont on oublie trop souvent

les risques. Pourtant, 75 % des victimes de la route sont des victimes locales, piétons ou occupants d'un véhicule immatriculé dans le département.

Dans les trajets quotidiens de proximité, la conduite devient mécanique et laisse place à un sentiment de sécurité lié à l'habitude. Les contraintes de la vie professionnelle ou personnelle prennent souvent le dessus et les prises de risques, conscientes ou non, se multiplient.

Le quotidien mis en scène Pour sensibiliser les usagers, six thèmes de la vie de tous

les jours ont été illustrés par des affiches : les trajets domicile/travail, domicile/école, domicile/courses, liés aux activités sportives, aux sorties du samedi soir ou encore aux loisirs. Ils mettent en relief les différents facteurs d'accidents, à savoir la baisse de vigilance provoquée par la fatigue, par le sentiment de sécurité sur les trajets quotidiens ou encore par la consommation d'alcool, et le non-respect des règles de conduite jugées inutiles sur de petits trajets. Plus de 2 000 opérations ont été montées partout en France, invitant le grand public



à participer à différentes animations et forums réunissant acteurs locaux, services de l'État, collectivités territoriales, associations, et entreprises qui œuvrent au quotidien en faveur de la sécurité routière.

**POURENSAVOIR+**

Retrouvez sur le site Internet [www.securiteroutiere.gouv.fr](http://www.securiteroutiere.gouv.fr) une rubrique dédiée à la Semaine de la sécurité routière.

**Sujet n°9 : Les trajets de tous les jours sont les plus dangereux**

Le candidats développera les risques engendrés par les trajets quotidiens et quelles en sont les causes.

*Revue de la sécurité routière (novembre décembre 2005)*