

16^E CONGRÈS
MÉDECINE
GÉNÉRALE
FRANCE



VOYAGEZ DANS L'UNIVERS DE LA MÉDECINE GÉNÉRALE

Organisé par COLLEGE
de la MÉDECINE
GÉNÉRALE



congresmg.fr
f t in y #CMGF2023

En partenariat avec leGeneraliste

CONDUITE ET SANTE: Une réflexion à mener



Isabelle MARCHALOT

i.marchalot@asso-pierrenoal.com

Ingénieur formation projet en réadaptation

Association PIERRE NOAL

Nb: Ce diaporama ne questionne pas la stratégie d'évaluation interprofessionnelle des patients fréquentant les SSR, suite à une maladie neurologique dégénérative ou avérée. La structuration de l'évaluation est déjà largement cadrée et débattue par vos confrères MPR.

La conduite : une occupation de vie majeure, synonyme de liberté et d'autonomie



Une occupation que nous avons hâte d'acquérir et appréhendons de perdre : Et pourtant, tous responsables.



**Santé et conduite,
posez-vous
les bonnes
questions
et parlez-en**

Le titre de document sert données à titre indicatif. Impression: DLA



Patient conducteur, j'en parle à mon généraliste



qui m'informe d'une incompatibilité santé/conduite
et le trace dans mon dossier.

Arrêt de la cour de cassation. 25 02 1997

qui me prescrit si besoin des examens
complémentaires...



qui m'examine (traitement, maladie,
symptômes, etc.)

« Champ visuel »
« Acuité visuelle »



**Constat des généralistes :
Pas toujours facile de repérer les
personnes à risques et encore moins
de les accompagner.**

Ce permis octroyé en situation de conduite, devons nous le réévaluer ?
Et si oui quand? comment?



Une réflexion est nécessaire sur le type d'évaluation susceptible de vous apporter des indicateurs d'une conduite à questionner.

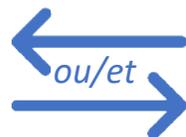
FOCUS SUR L'ÉVALUATION ERGOTHERAPIQUE EN SITUATION DE CONDUITE

2 types

Sur Route (ESR)



Sur Simulateur de Conduite (ESSC)



EVALUATION SUR ROUTE: ESR

Evaluation en fonctionnement réelle

1 champ d'expertise : Maitrise de véhicule et de l'environnement

6 critères observables : variabilité de l'environnement



Indicateurs de performance : intervention du moniteur sur le volant, habileté motrice, habileté opératoire. Peu de chiffrage.

EVALUATION SUR SIMULATEUR DE CONDUITE : ESSC

Evaluation en fonctionnement simulée

2 champs d'expertises dissociés

Maitrise du véhicule

Maitrise de véhicule et de l'environnement

6 critères observés



17 +/- 4 Indicateurs de performance

Test 1 et 2 : Gestion trajectoire rectiligne et sinueuse

Objectifs

- ❖ *Mesurer le maintien d'une trajectoire*
- ❖ *Observer la capacité à atteindre et maintenir une vitesse donnée*

Retour au prescripteur

Maitrise du véhicule (Trafic nul)

	Test 1 Gestion trajectoire rectiligne	Test 2 Gestion trajectoire sinueuse
Nombre d'impact(s)	0<l<3 3≤l<6 6≤l	0<l<3 3≤l<6 6≤l
80km/h atteint puis maintenu	0 Non maintenue N	0 Non maintenue N



Test 3 : Freinage d'urgence

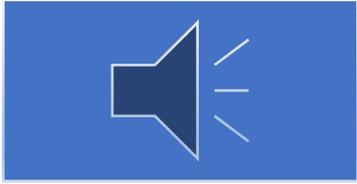
Objectifs

- ❖ Observer le fonctionnement en situation extrême (Gestion peur sous pression)
- ❖ Mesurer la réactivité
- ❖ Mesurer la force développée sur la pédale de frein
- ❖ Mesurer le temps où cette force peut être exercée

Retour au prescripteur

Test 3 Freinage d'urgence	
Pic de force (Kg ou N)	$N \geq 300 \text{ N} / 30 \text{ Kg}$ $200 \leq N < 300 \text{ N}$ ou $20 \leq N < 30$ $N < 200 \text{ N} / 20 \text{ Kg}$
Temps de maintien du pic de force (s)	$T > 5 \text{ s}$ $4 \leq T < 5$ $T \geq 3$
Distance de freinage (m)	$D < 26$ $26 \leq D < 32$ $D \geq 32$
Temps réaction moyen (s)	$T < 0.8$ $0.8 \leq T < 1$ $1 T > 1.2$





FIN DE L'ÉVALUATION

- *Si test 1 – 2 – 3 non performant*
- *Si Primo permis*

Test 4 : Prise d'informations auditives



Objectifs

- ❖ Analyser Qualitativement la Performance dans la Tache
- ❖ Observer l'extraction d'informations auditives dans une tâche complexe

Retour au prescripteur



Test 4 : Maitrise du véhicule & de l'environnement, lors de distracteurs auditifs (Trafic normal)

Analyse qualitative : des habiletés motrices – des habiletés opératoires – de la sécurité – de l'indépendance lors de stimuli auditifs.

Via FORM « Evaluation de la Qualité de la Performance dans la Tâche »

Test 4 (sur autoroute)			
Performance motrice	Performance opératoire	Sécurité	Indépendance

COTATION : Efficace – Interrogeable – Dégradée - Absente

Test 5 : Prise d'informations visuelles

Objectifs

- ❖ Analyser Qualitativement la Performance dans la Tache
- ❖ Observer l'extraction d'informations visuelles dans une tâche complexe



Maitrise du véhicule & de l'environnement, lors de distracteurs visuels (Condition difficile de circulation)

Retour au prescripteur

Test 5 (en ville)	
Gestion de stimuli visuels (feux, partage de la chaussée, maintien des espaces de sécurité)	
Feu grillé (o/n)	N O
Vitesse maintenue entre les intersections (50km/h)	$40 < V \leq 50$ $V \leq 40$ $V < 30$ ou > 50
Provoque Accident(o/n)	N O
Si provoque accident	
Vitesse lors de l'impact (km/h)	$V \leq 50$ $V > 50$
Temps réaction (s)	$T < 1$ $1 \leq T < 1.5$ $T > 1.5$ N/A
Distance de freinage (m)	$D < 12.5$ $D > 12.5$
Conscience du risque (o/n)	O N



Test 6 : Adaptation en situations de conduite variées

Objectifs

- ❖ Observer l'adaptation du patient face aux changements de son environnement (pluie, nuit, ville, campagne, etc.)
- ❖ Analyser la Qualité de la Performance de la conduite dans une situation de conduite changeante



Retour au prescripteur

Test 6 : Adaptation en situations de conduite variées (Condition normale de circulation)

Test 6 (Campagne et ville)			
Performance motrice	Performance opératoire	Sécurité	Indépendance

COTATION : Efficace – Interrogeable – Dégradée - Absent

Cette évaluation ESSC donne lieu à un CR remis par professionnel de santé, ergothérapeute:

- à la personne bénéficiaire de l'évaluation
- au médecin prescripteur

Evaluation Sur Simulateur de Conduite (ESSC)

NOM : _____ Prénom : _____
 Age : _____ Pathologie : _____
 Nom du médecin prescripteur : _____
 Acuité visuelle + date dernier CS ophtalmologie : _____
 Traitements en cours : _____
 Besoin en termes de conduite : _____
 Véhicule habituel : _____
 Date permis : _____
 Km/an parcourus : _____
 Comment était votre conduite avant ? : _____
 Comment gérez-vous vos transports actuellement ? : _____
 Conduisez-vous ? Si non depuis quand ? : _____

Configuration du simulateur

- Boîte manuelle
- Boîte automatique
- Pédale inversée
- Cercle au volant
- Boule au volant
- Accélérateur/frein à la main

Objectifs : Déterminer les habiletés en situation simulée et « Vérifier l'adéquation des aménagements sans se polariser sur le handicap » (directives 2000/56/CE du 14 09 2000).

Perception avant évaluation
 « Avant cet essai, comment percevez-vous ... ? »

Difficulté (/10) - Borg	
Fatigue (/5) - ENF	
Douleur (/10) - EN	
Capacité (/10) - MCRO	
Satisfaction (/10) - MCRO	
Conduite (/20) - ADSES	

Test 1, 2 et 3 : Maîtrise du véhicule (Trafic nul)

En trajectoire rectiligne – En trajectoire sinuouse – Lors d'un freinage d'urgence

Test 1	Test 2	Test 3	
Gestion trajectoire rectiligne	Gestion trajectoire sinuouse	Freinage d'urgence	
Nombre d'impact(s)	Pic de force (kg ou N)	Temps maintien pic de force (s)	Distance de freinage (m)
0 <= 3	0 <= 3	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 4	0 <= 4	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 5	0 <= 5	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 6	0 <= 6	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 7	0 <= 7	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 8	0 <= 8	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 9	0 <= 9	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 10	0 <= 10	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 11	0 <= 11	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 12	0 <= 12	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 13	0 <= 13	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 14	0 <= 14	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 15	0 <= 15	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 16	0 <= 16	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 17	0 <= 17	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 18	0 <= 18	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 19	0 <= 19	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 20	0 <= 20	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 21	0 <= 21	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 22	0 <= 22	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 23	0 <= 23	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 24	0 <= 24	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 25	0 <= 25	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 26	0 <= 26	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 27	0 <= 27	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 28	0 <= 28	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 29	0 <= 29	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 30	0 <= 30	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 31	0 <= 31	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 32	0 <= 32	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 33	0 <= 33	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 34	0 <= 34	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 35	0 <= 35	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 36	0 <= 36	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 37	0 <= 37	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 38	0 <= 38	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 39	0 <= 39	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 40	0 <= 40	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 41	0 <= 41	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 42	0 <= 42	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 43	0 <= 43	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 44	0 <= 44	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 45	0 <= 45	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 46	0 <= 46	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 47	0 <= 47	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 48	0 <= 48	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 49	0 <= 49	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 50	0 <= 50	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 51	0 <= 51	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 52	0 <= 52	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 53	0 <= 53	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 54	0 <= 54	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 55	0 <= 55	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 56	0 <= 56	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 57	0 <= 57	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 58	0 <= 58	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 59	0 <= 59	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 60	0 <= 60	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 61	0 <= 61	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 62	0 <= 62	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 63	0 <= 63	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 64	0 <= 64	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 65	0 <= 65	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 66	0 <= 66	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 67	0 <= 67	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 68	0 <= 68	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 69	0 <= 69	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 70	0 <= 70	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 71	0 <= 71	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 72	0 <= 72	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 73	0 <= 73	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 74	0 <= 74	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 75	0 <= 75	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 76	0 <= 76	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 77	0 <= 77	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 78	0 <= 78	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 79	0 <= 79	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 80	0 <= 80	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 81	0 <= 81	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 82	0 <= 82	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 83	0 <= 83	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 84	0 <= 84	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 85	0 <= 85	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 86	0 <= 86	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 87	0 <= 87	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 88	0 <= 88	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 89	0 <= 89	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 90	0 <= 90	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 91	0 <= 91	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 92	0 <= 92	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 93	0 <= 93	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 94	0 <= 94	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 95	0 <= 95	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 96	0 <= 96	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 97	0 <= 97	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 98	0 <= 98	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 99	0 <= 99	0 <= 3	0 <= 3
0 <= 100	0 <= 100	0 <= 3	0 <= 3

Test 4 : Maîtrise du véhicule & de l'environnement, lors de distracteurs auditifs (Trafic normal)

Analyse qualitative : des habiletés motrices – des habiletés opératoires – de la sécurité – de l'indépendance lors de stimuli auditifs.
 Via FORM « Evaluation de la Qualité de la Performance dans la Tâche »

Test 4 (sur autoroute)			
Performance motrice	Performance opératoire	Sécurité	Indépendance

COTATION : Efficace – Interrogeable – Dégradée – Absente

Test 5 : Maîtrise du véhicule & de l'environnement, lors de distracteurs visuels (Condition difficile de circulation)

Test 5 (en ville)	
Gestion de stimuli visuels (feux, partage de la chaussée, maintien des espaces de sécurité)	
Feu grillé (o/n)	N O
Vitesse maintenue entre les intersections (50km/h)	40 < V ≤ 50 V ≤ 40 V < 30 ou > 50
Provoque Accident(o/n)	N O
Si provoque accident	
Vitesse lors de l'impact (km/h)	V ≤ 50 V > 50
Temps réaction (s)	T < 1 1 ≤ T < 1.5 T > 1.5 N/A
Distance de freinage (m)	D < 12.5 D > 12.5
Conscience du risque (o/n)	O N

Test 6 : Adaptation en situations de conduite variées (Condition normale de circulation)

Test 6 (Campagne et ville)			
Performance motrice	Performance opératoire	Sécurité	Indépendance

COTATION : Efficace – Interrogeable – Dégradée – Absente

Perception après la conduite sur simulateur

« Et après cet essai, comment percevez-vous ... ? »

Borg (Difficulté /10)	
ENF (Fatigue /5)	
EN (Douleur /10)	
MCRO (Capacité /10)	
MCRO (Satisfaction /10)	
ADSES (Conduite /120)	

Adéquation des Dispositifs Médicaux de série proposés

SYNTHESE DE L'ERGOTHERAPEUTE

Evaluation réalisée en date du
 Par
 Ergothérapeute DE

