

Examen psychotechnique DES CONDUCTEURS

Ces quelques instruments très faciles à faire apprendront aux débutants la manière de conduire en sécurité. Les vétérans du volant pourront également se livrer à cet examen qui leur réservera des surprises.

LES accidents d'automobile ne sont pas toujours des événements soudains. Généralement ils se préparent de loin, puis ils arrivent. Les accidents mortels se produisent même lorsque les conditions paraissent idéalement bonnes à l'observateur éventuel : bonne visibilité, ligne bien droite, sol en bon état, bien sec. Des voitures se brisent contre des portes, des barrières, des trains traversant une route ou une rue. D'autres quittent le pavé et montent sur les trottoirs, frappent les arbres et les poteaux, heurtent les piles de ponts, tout cela en plein jour et par temps clair.

Les causes de ces accidents sont en général obscures. Les rapports sur les accidents se bornent à dire que le conducteur a perdu le contrôle de sa voiture ou que la voiture a cessé d'obéir à son conducteur. Mais, dans presque tous les cas, l'examen du véhicule, si son état le permet, révèle qu'aucune panne mécanique n'est la cause de l'accident.

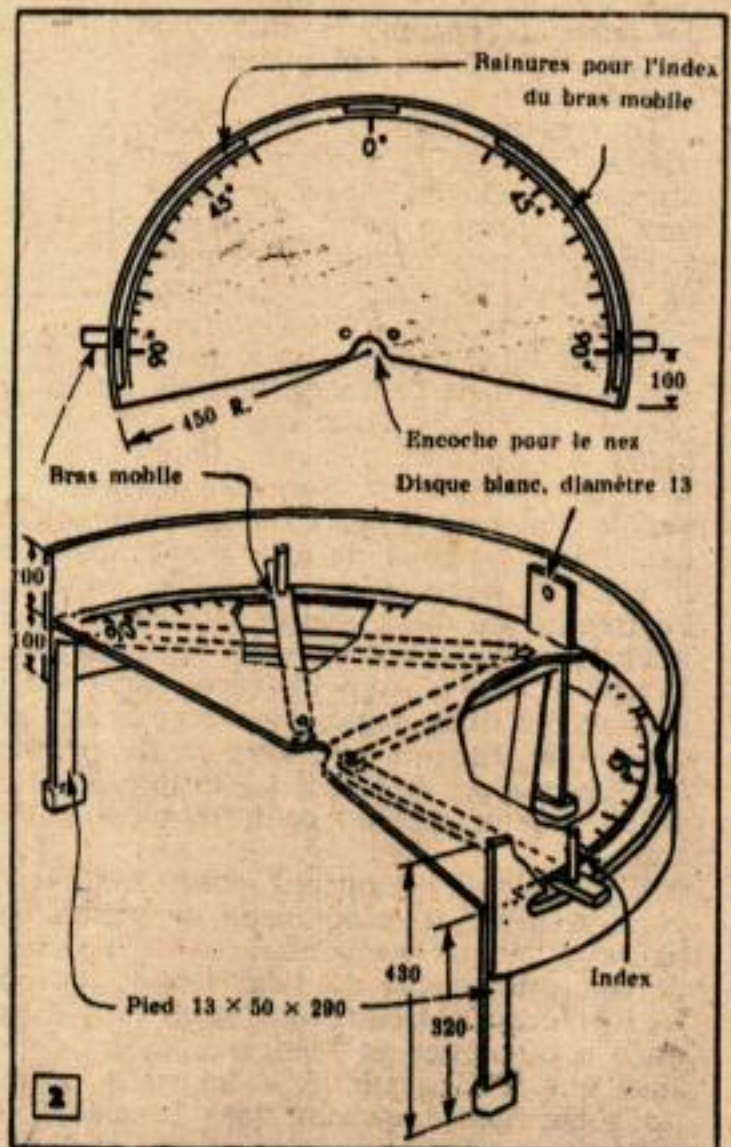
Partout où il y a des voitures en grand nombre et très rapprochées, toutes allant à une vitesse appréciable et dans les deux sens, les circonstances présentes du trafic peuvent donner lieu en une fraction de seconde, à une collision qui se solde par des morts ou des blessés plus ou moins graves.

Les déplacements en zigzag sur des routes, en dehors des tracés, sont une des fautes les plus courantes chez les conducteurs imprudents. Dès qu'ils voient une trouée devant la voiture qui les précède, ils se précipitent comme des flèches. Seule l'habileté de certains conducteurs à les voir venir et à faire les manœuvres utiles au bon moment, peut détourner le danger.

Des organisations soucieuses de ne confier leurs voitures qu'à des conducteurs habiles et prudents, soumettent les candidats à une série d'examens destinés à mettre en évidence et à mesurer les insuffisances physiques et mentales qui leur sont dangereuses et qui, souvent, ne leur sont pas connues. L'essai de l'étendue du champ de vision (fig. 1) permet de voir à quelle distance un objet situé à droite ou à gauche du conducteur reste invisible pour ce dernier lorsqu'il regarde devant lui. Cet essai détermine le degré d'insuffisance visuelle connue sous le nom de « vision étroite » ou « vision dans un tunnel ». Un tel défaut est un obstacle sérieux au pilo-



EXAMEN DU CHAMP DE VISION



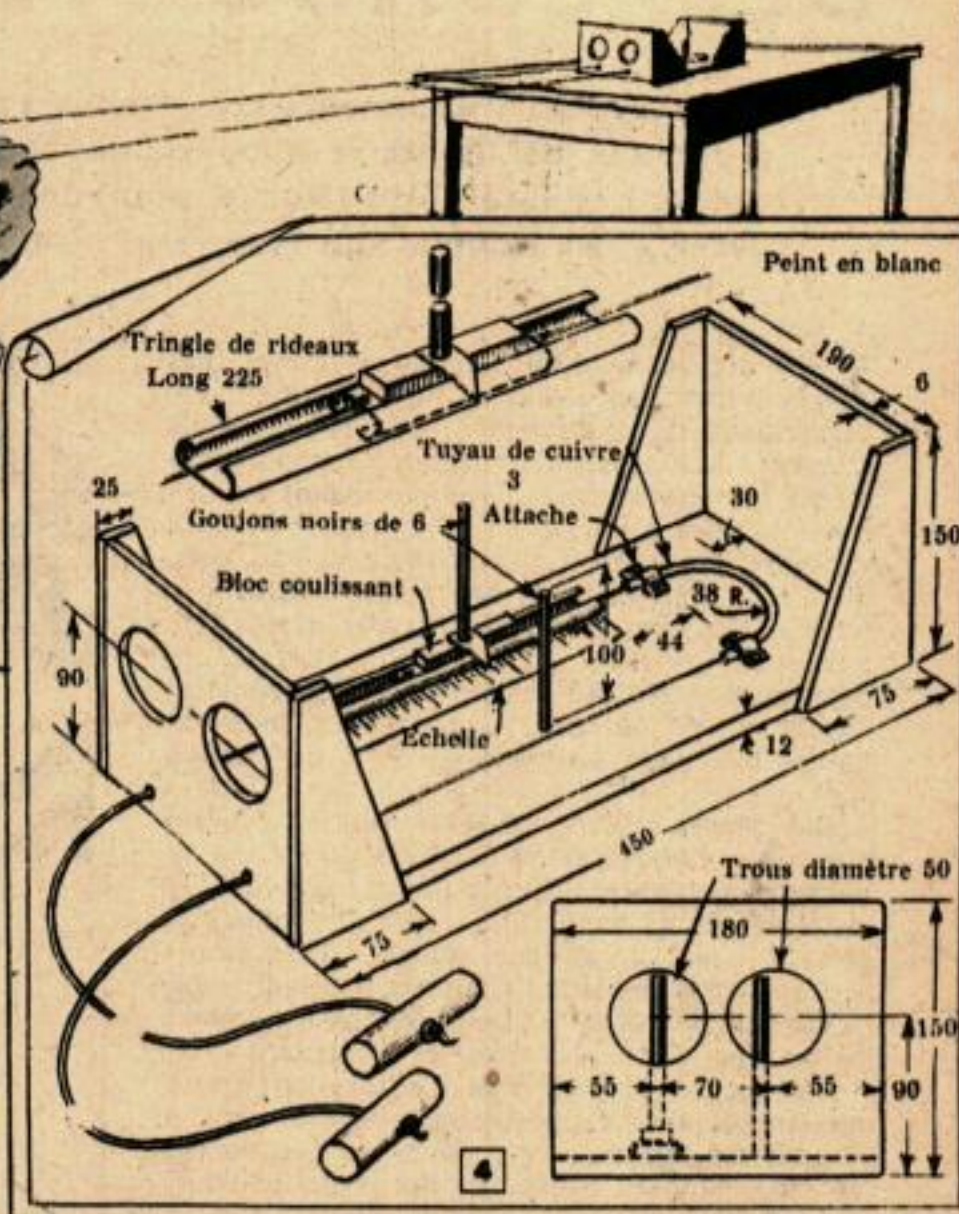
ESSAI DE PERCEPTION DES DISTANCES



tage des voitures à moins que le conducteur ne s'entraîne à prendre les plus grandes précautions à l'approche des croisements de rues, lors du dépassement des autres véhicules ou lors de la circulation dans des endroits encombrés où il y a des passants et des enfants au milieu de la rue.

Tout défaut dans la vision latérale se mesure au moyen de cet instrument. On en trouve le détail dans les figures 1 et 2. Il permet de mesurer pour chaque œil l'angle de vision. L'appareil est entièrement en contreplaqué et l'intérieur est peint d'une couleur noire mate. Le sujet met le nez dans l'encoche centrale (fig. 1) et regarde le disque blanc que l'on voit sur la figure 2. Un aide déplace alors l'un des bras articulés de la position marquée 90° vers le centre de l'appareil, très lentement, en demandant au sujet de dire à quel moment, il verra le bâtonnet blanc qui se trouve à l'extrémité du bras. Noter le chiffre de la graduation et refaire un essai analogue pour l'autre œil. Le champ de vision total est la somme des deux angles ainsi lus. Il est bon de refaire plusieurs épreuves et de prendre la moyenne des lectures. Le champ total de vision est, en général, compris entre 140 et 170° .

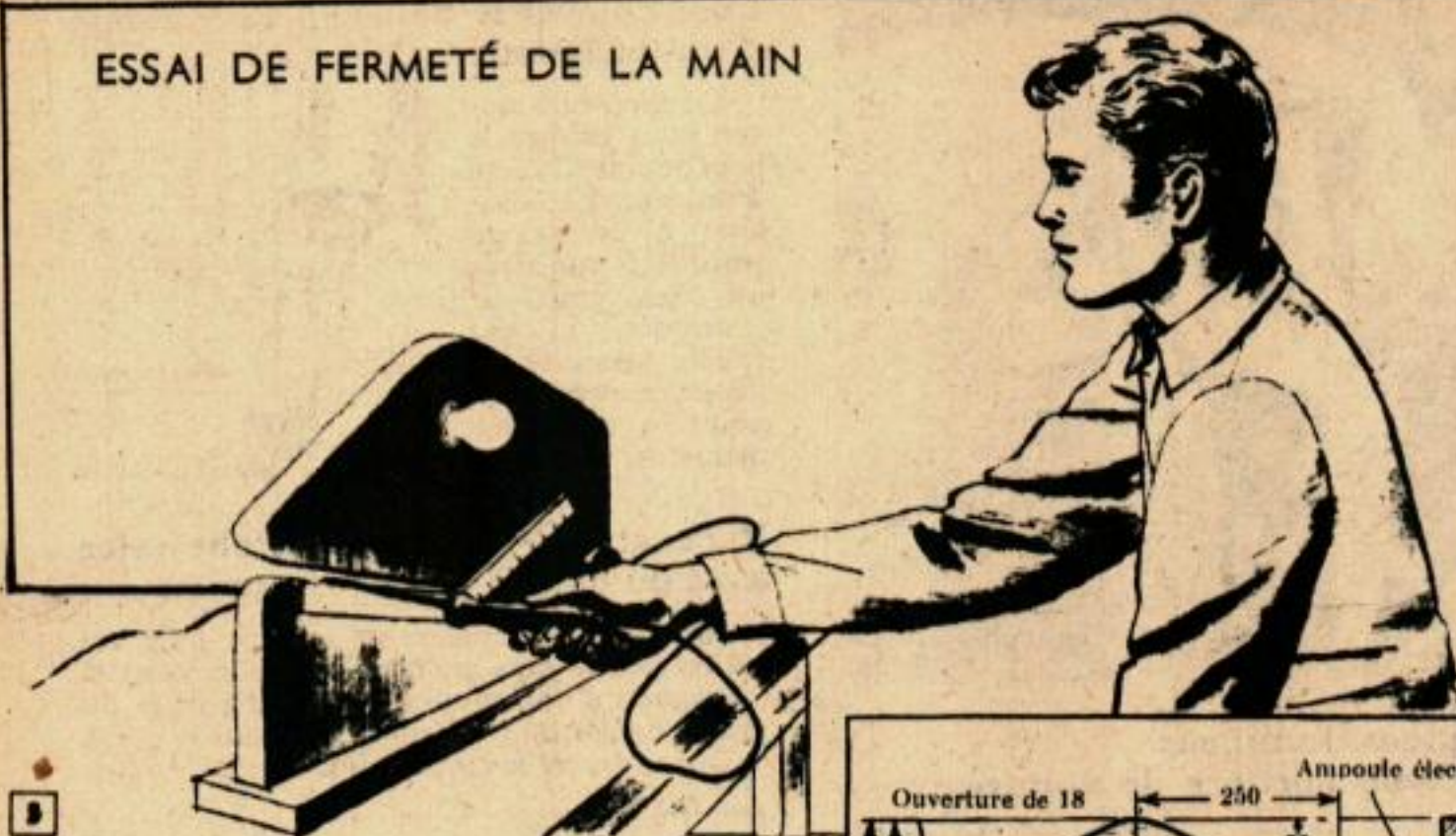
Vient ensuite l'appareil pour mesurer la perception de la profondeur de vision. La figure 3 montre sa construction. Il permet de voir comment le candidat voit et apprécie les distances, la facilité avec laquelle il détermine la dimension et l'éloignement des objets ainsi que la longueur libre devant lui et sur les côtés. Les situations dans lesquelles un conducteur peut se trouver et au cours des-



quelles il a besoin d'apprécier exactement les distances devant lui sont, par exemple, le dépassement d'une autre voiture sur la route, les virages au milieu d'une circulation intense, le remisage de la voiture dans un espace restreint, etc.

Suivre les indications de détail de la figure 4 pour construire l'appareil. Le dispositif glissant doit être réalisé avec précision pour que le fonctionnement en soit facile et précis. On pose l'appareil sur une table et l'on place le candidat devant, mais à une distance de 3 m, assis sur un tabouret assez bas afin que ses yeux soient à peu près au niveau des trous percés sur le panneau avant. Dans cette position, le patient doit voir les bâtonnets verticaux au centre des trous. Si ces conditions ne sont pas remplies, l'essai est défectueux et on juge mal de la valeur du candidat. Celui-ci tire lentement les ficelles et amène la baguette mobile en une position telle qu'elle lui paraisse exactement à la même distance que la baguette fixe. Pour ce faire, il ne peut se guider que sur les dimensions apparentes des baguettes telles qu'il les voit

ESSAI DE FERMETÉ DE LA MAIN



à travers les trous circulaires. Le résultat est parfait si l'on trouve, en lisant la règle graduée, que la baguette mobile est exactement en face de l'autre. On fait la moyenne sur cinq essais et elle sert à juger le candidat.

Si, lors de l'un quelconque des essais, la baguette mobile est à plus de 25 mm de l'autre, on conclut à un manque de jugement que l'examiné constate lui-même et qui le met en garde contre ses insuffisances, plus que les remarques de l'examineur. Il faut d'ailleurs noter que de nombreux facteurs jouent un rôle dans la conduite du candidat, tant lors de l'examen en chambre que dans le pilotage réel d'une voiture, dans les conditions de visibilité, de circulation, etc. Ces examens psychotechniques ne sont pas destinés à exclure ou à accepter des candidats, mais plutôt à permettre au sujet de se rendre compte lui-même des dangers résultant d'une déficience physique.

L'examen de fermeté de la main est intéressant bien que n'ayant aucun rapport avec l'habileté dans la conduite des voitures. C'est un examen qui fait partie de l'ensemble des tests auxquels on peut soumettre un individu, mais on n'en tire aucune conclusion relativement au rejet de l'individu en tant que conducteur. Les figures 5 et 6 montrent ce dont il s'agit. Le candidat est prié de faire passer la tige au milieu de la fente sans toucher les bords de cette dernière. Si un contact se produit, la lampe s'allume et l'on marque un point. On fait l'essai trois fois de suite. Ces trois appareils sont identiques à ceux que l'on utilise dans l'Armée américaine et dans différentes administrations pour l'entraînement des chauffeurs, mais, bien entendu, ces séances d'entraînement comportent, outre ces examens, une instruction générale sur la conduite des voitures.

