



Les Aînés et la Sécurité routière

Entretiens
Jacques
CartierLyon



*Service public fédéral
Mobilité et Transports*

**26 &
27/11/2013**



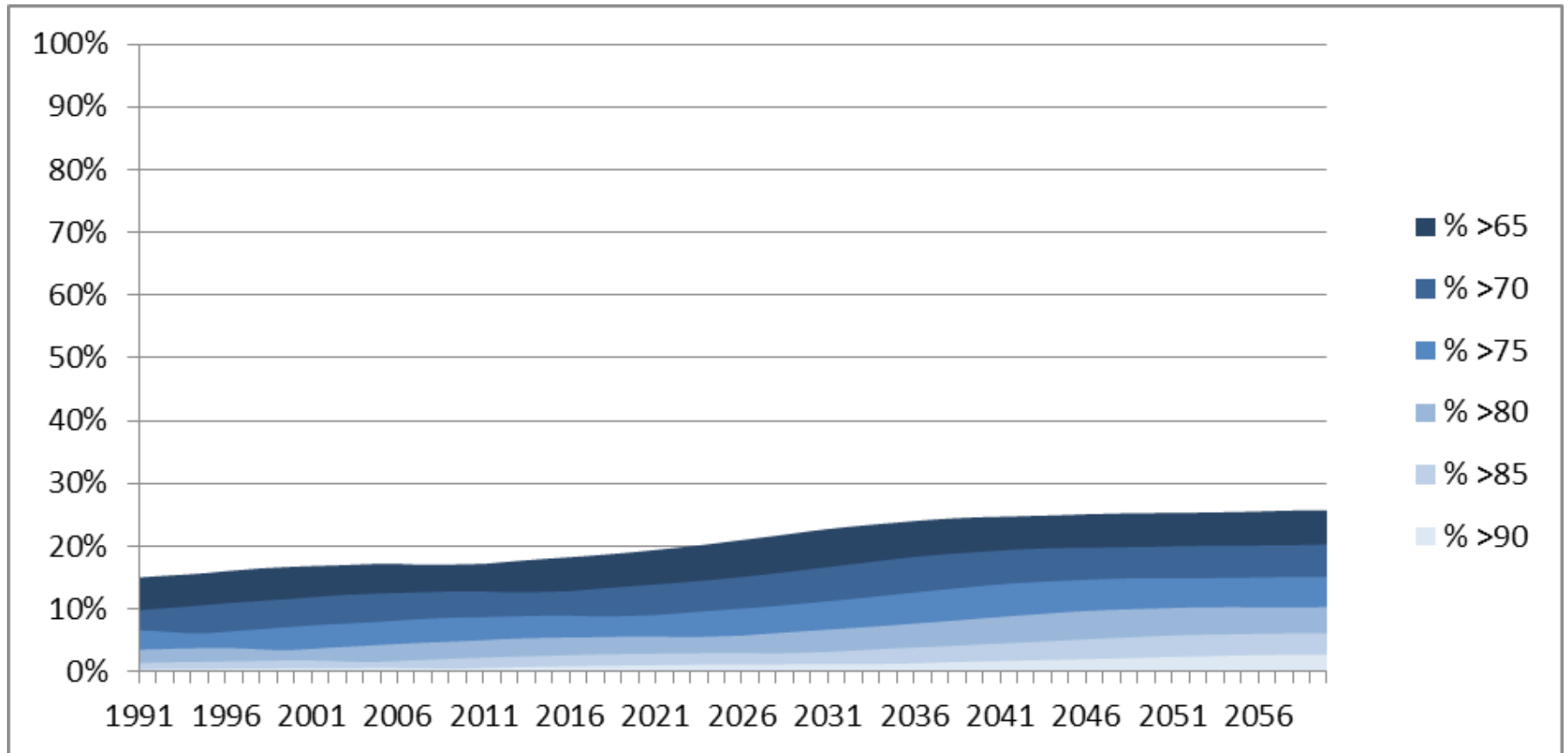
Pourquoi s'intéresser aux seniors?



1. Leur représentativité dans la population totale
2. Leur représentativité dans la population mobile
3. Leur représentativité dans les accidents
4. Leur représentativité dans les victimes
5. ...

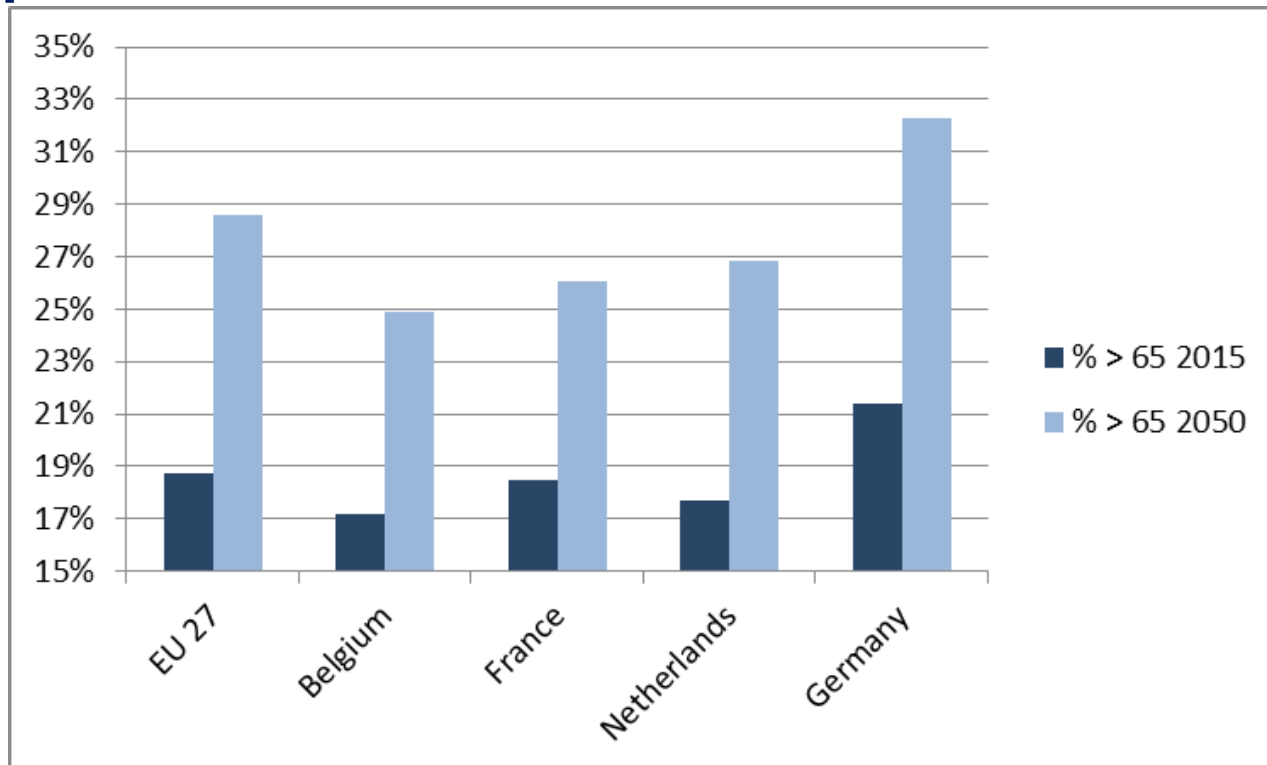
La part des seniors dans la population totale

1. Proportion des 65 ans et plus dans la population belge (1991-2060)



La part des seniors dans la population totale

1. D'ici 2050, la part des plus de 65 ans augmentera de 50% et celle des plus de 80 ans de 100%.
2. L'accroissement en Belgique sera inférieur à la moyenne européenne
→ **la question de la mobilité des seniors est un défi commun!**



La part des seniors dans la mobilité

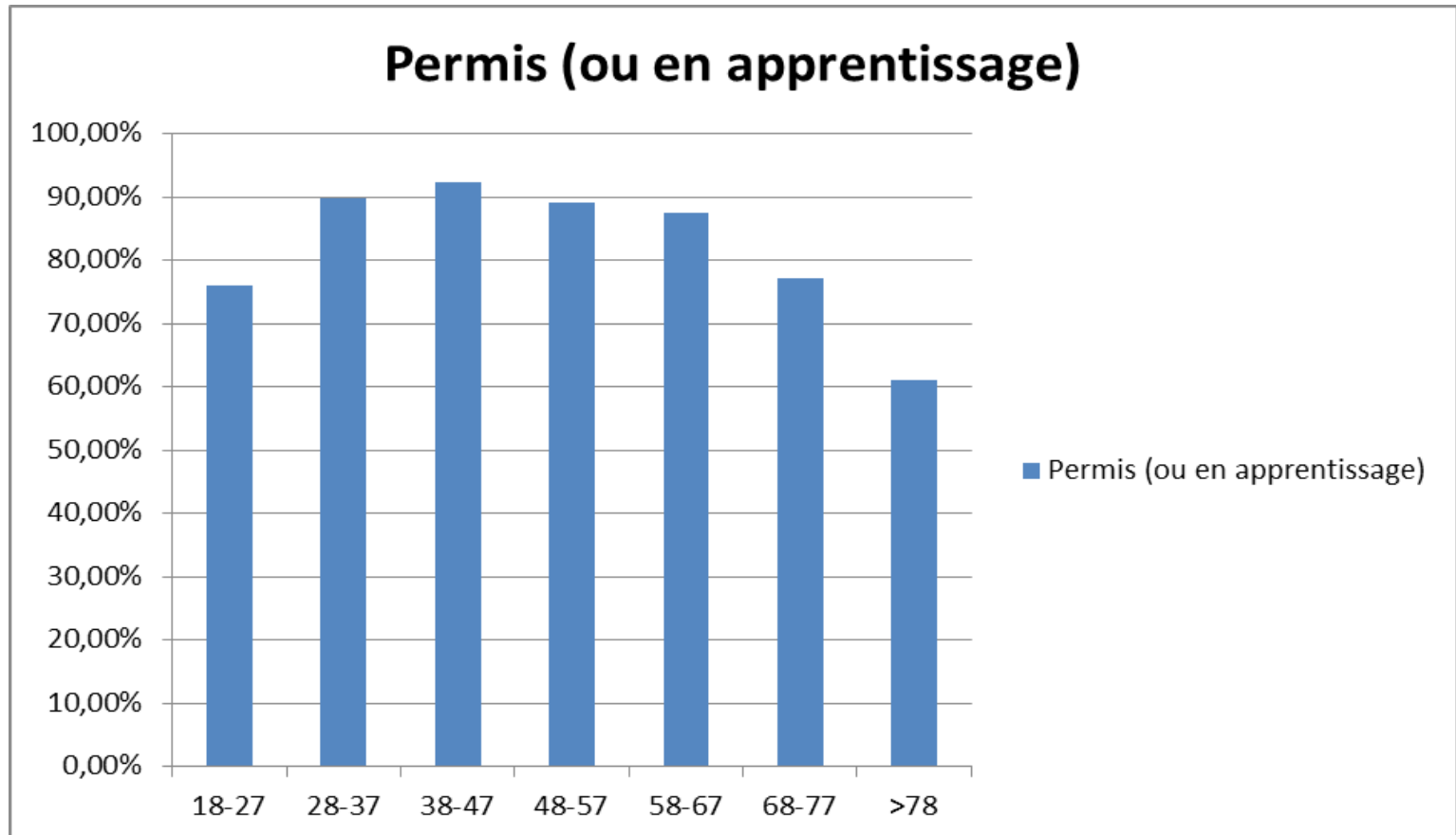
Proportion des titulaires d'un permis de conduire parmi les 65 ans et plus en 2000 et 2030.

	Pourcentage des 65+ parmi les titulaires d'un permis de conduire en 2000	Pourcentage des 65+ parmi les titulaires d'un permis de conduire en 2030	Augmentation en pourcents
Finlande	14.9	26.7	79
France	16.1	25.8	60
Norvège	15.3	23.5	53
Espagne	16.8	26.1	55
Suède	17.2	24.1	40
Royaume-Uni	15.7	23.5	49

Source :
OCDE 2001

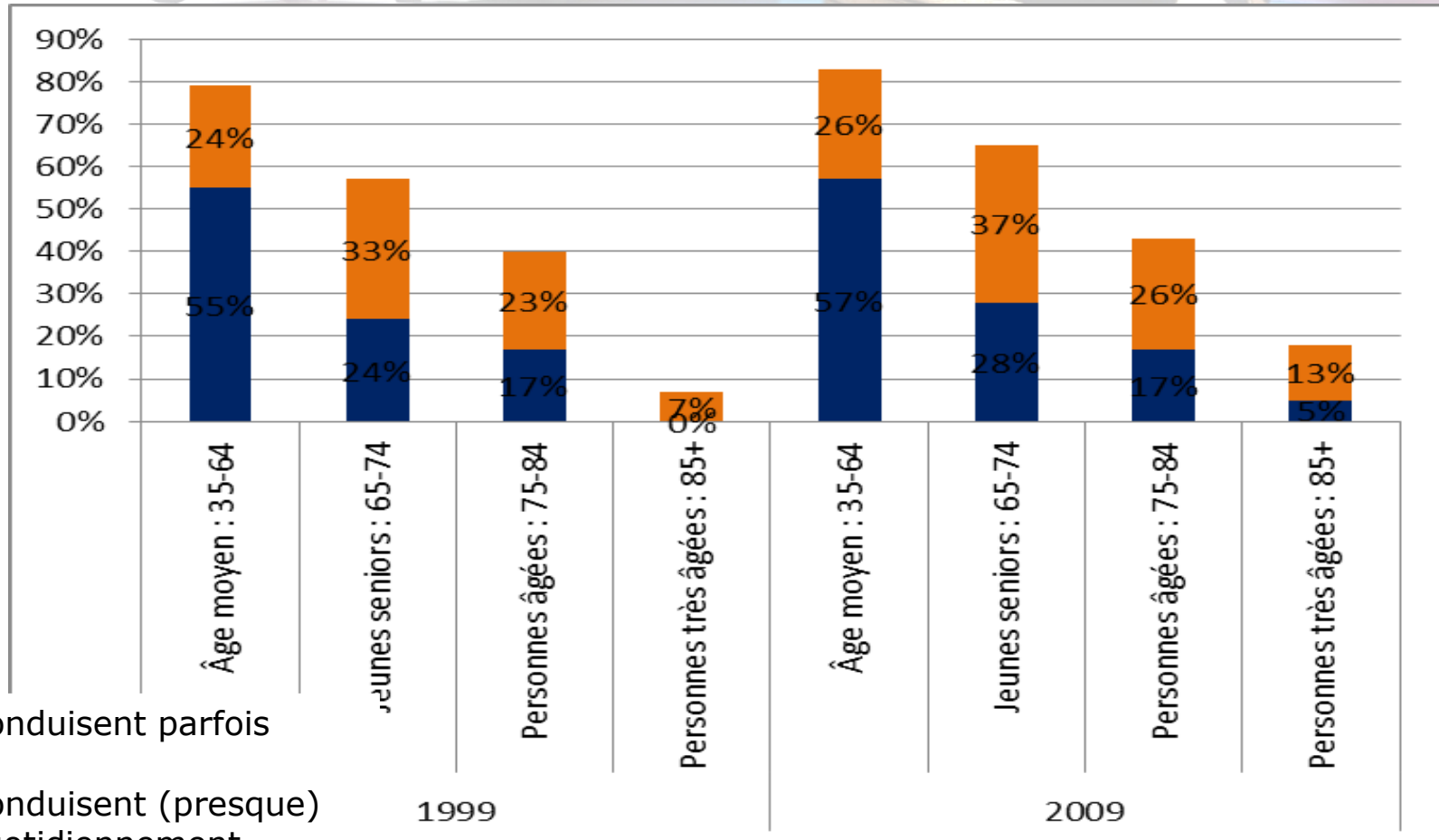
La part des seniors dans la mobilité

En 2009, en Belgique, 61% des personnes âgées de 78 ans et plus étaient titulaires d'un permis de conduire, dont 4,8% en apprentissage!!!

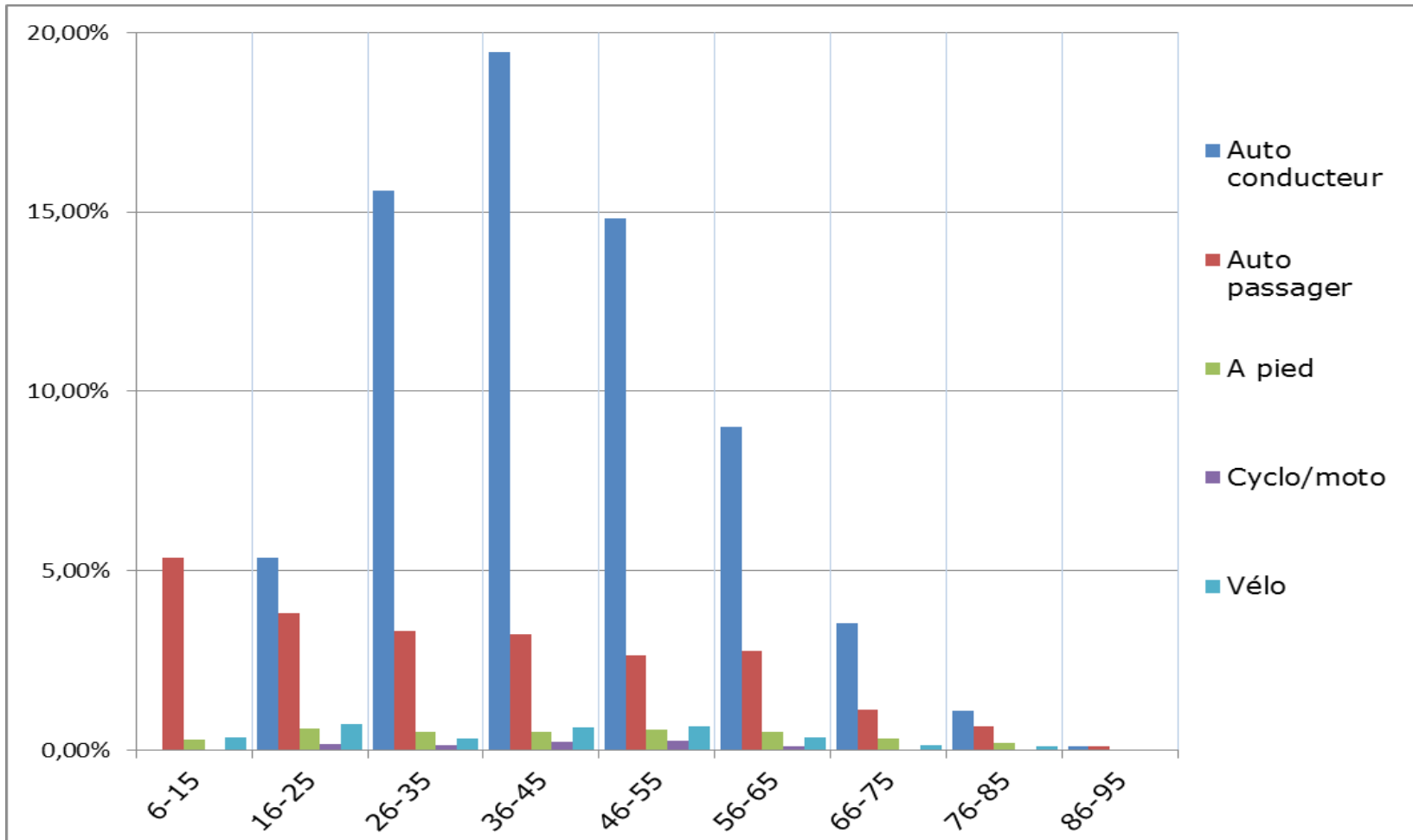


Source :
SPF
Mobilité et
Transports -
Beldam
2012

La part des seniors dans la mobilité



La part des seniors dans la mobilité



Mobel
1999 –
Beldam
2009 –
Infographie
SPF
Mobilité et
Transports
2013



La part des seniors dans la mobilité

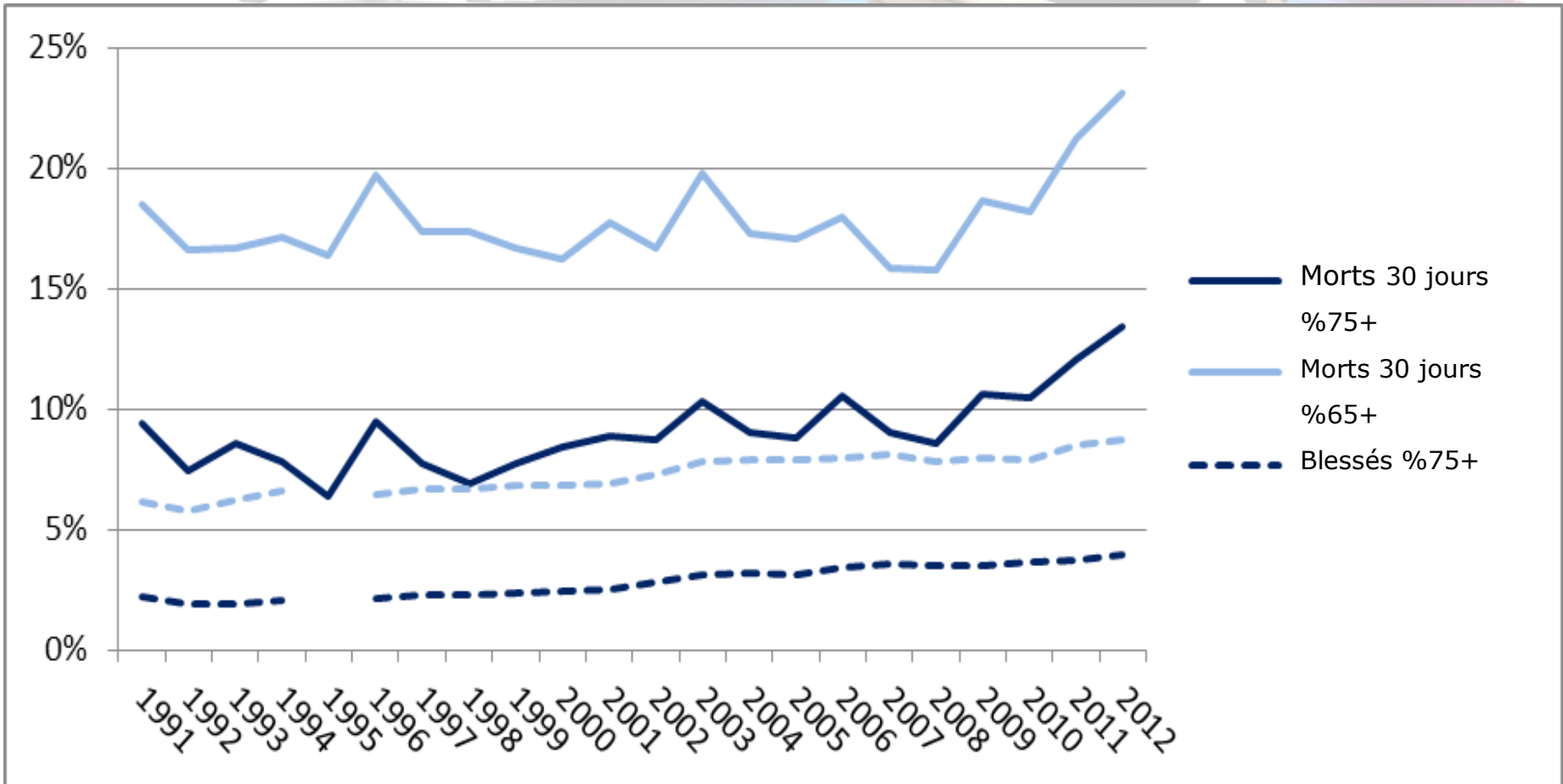
1. Entre 1999 et 2009, le nombre de personnes qui conduisent parfois ou presque quotidiennement a augmenté dans toutes les tranches d'âges, y compris pour les aînés.
2. La proportion des personnes de plus de 85 ans qui conduisent presque quotidiennement ou parfois est passée de 7% à 18%.
3. Ce sont surtout les hommes âgés qui sont conducteurs. Les femmes âgées sont plus souvent passagères.
4. La plupart des modes de déplacements sont représentés dans les habitudes de mobilité des aînés jusqu'à 85 ans (conducteur, passager, cycliste, piéton).
5. Dès 86 ans et au-delà, les aînés ne se déplacent pratiquement plus que comme passagers de voiture, mais également comme piétons.

Les seniors victimes de la route

	75+		65-74		<64	
Année	Tué (30 jours)	Blessé	Tué (30 jours)	Blessé	Tué (30 jours)	Blessé
1992	124	1470	153	2960	1394	72677
1997	106	1598	131	3058	1127	64887
2002	118	1823	108	2930	1129	60192
2007	97	2340	73	3012	901	60492
2012	103	2298	74	2721	590	52688
1992-2012	-41%	29%	-57%	-14%	-61%	-30%

Source : SPF Economie – Infographie IBSR – SPF Mobilité et Transports

Les seniors victimes de la route



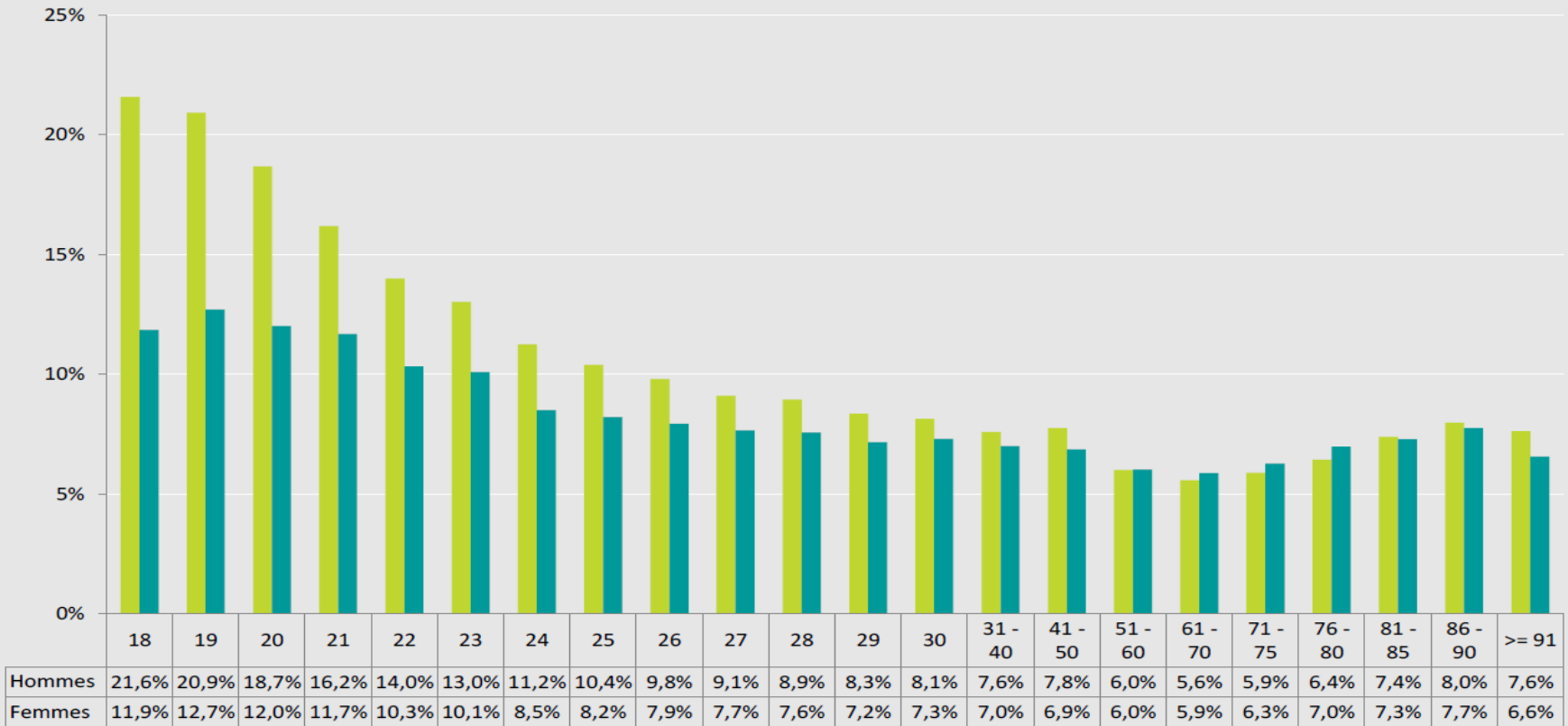


Quels enseignements?

1. Alors que les personnes âgées représentaient 17% du total des victimes en 1992, elles en représentent aujourd'hui 23%.
2. Plus de 2 piétons ou cyclistes tués sur 5 ont plus de 65 ans.
3. 27% des piétons tués ont plus de 75 ans.

Quels enseignements?

Fréquence des sinistres RC 'Tourisme & Affaires ' 2011 suivant l'âge et le sexe



■ Hommes ■ Femmes



Quels enseignements?

4. Le risque d'accident repart à la hausse à partir de 70 ans mais reste comparable au risque entre 30 et 50 ans.
5. Le risque le plus bas d'accident concerne les catégories d'âge entre 61 et 70 ans.
6. Les personnes âgées sont moins représentées que les autres classes d'âges dans les accidents impliquant un seul véhicule (sortie de route : rôle de la vitesse et de la conduite sous influence).
7. Les personnes âgées sont par contre plus souvent impliquées dans les accidents aux carrefours (giratoires, carrefours à feux, carrefours à priorité).



Quelles solutions?

1. Examen médical? A partir de 70 ou 75 ans?

→ Cette mesure se concentre sur le point faible sans prendre en compte les points forts (moindre propension à prendre des risques et à se déplacer, plus d'expérience).

→ Le fait de constituer un risque supérieur à d'autres classes d'âges peut-il suffire à motiver cette décision? → composer avec les caractéristiques de ce risque (accidentologie).

→ Une personne âgée qui ne se déplace plus en voiture doit se déplacer comme piéton, cycliste, usager des transports en commun (les risques inhérents à ces modes de déplacement ne sont pas non plus favorables à leur classe d'âge).



Quelles solutions?

1. Examen médical? A partir de 70 ou 75 ans?
→ L'expérience de vie d'un sexagénaire est de 24 ans* : peut-on mettre sa mobilité au conditionnel?
2. Cours de remise à niveau des connaissances du Code de la route.
3. Suivi personnalisé par le médecin de famille
4. Concevoir des infrastructures et des véhicules simples d'utilisation pour diminuer la complexité de la tâche de conduite.
5. Rôle des systèmes d'assistance à la conduite (systèmes anti-collision, de vision nocturne, ...).

Le mot de la fin ...

