

Les aînés au volant, plus en danger que dangereux

À découvrir dans cette analyse

L'avancée en âge n'implique généralement pas un arrêt de la conduite automobile... du moins pas tout de suite ! Dans cette analyse, nous proposons un tour d'horizon des aspects importants liés à la conduite des aînés afin de pointer les principaux enjeux qui leur sont liés. Le lecteur constatera qu'au-delà de la conduite automobile, il est en réalité question de l'indépendance de la personne âgée.

Questions pour lancer et/ou prolonger la réflexion

- Quelle place revêt la conduite automobile des aînés ?
- Comment l'arrêt de la conduite est-il généralement vécu ?
- Quelle image renvoie la société des conducteurs âgés ?
- Les aînés au volant sont-ils plus dangereux que les autres conducteurs ? Plus vulnérables ?
- Quels sont les accidents les plus typiques des conducteurs âgés ?
- Les conducteurs âgés changent-ils de façon de conduire pour minimiser les risques ? Comment ?
- Quelles mesures peuvent être prises pour améliorer la sécurité des aînés au volant ?
- Dans le cas où l'arrêt de la conduite est décidé, quelles alternatives devraient être mises en place ?

Thèmes

- Mobilité
- Conduite automobile
- Sécurité routière
- Stéréotypes concernant les aînés

Conduire et, de ce fait, avoir la possibilité de voyager hors de chez soi où on le souhaite est une composante importante de l'indépendance et l'autonomie de la personne adulte. C'est aussi vrai pour les personnes âgées que ça l'est pour les jeunes ou les adultes d'âge moyen (Classen, Winter, & Lopez, 2009). Malgré l'importante utilisation des transports en commun dans les grandes villes, la voiture reste un moyen de transport très important, et particulièrement en milieu rural. Les personnes âgées ont tout autant besoin de la voiture que les personnes plus jeunes, même si elles ont de moins en moins tendance à être conductrices et de plus en plus à être passagères (Stutts, 2007). Pour les personnes âgées qui vivent dans des petits villages, par exemple, conduire est souvent la seule option qui existe pour faire ses courses, voir un docteur ou rendre visite à ses amis. Conduire permet aussi d'avoir des activités sociales et/ou bénévoles. Dans un tel contexte, on perçoit bien qu'il est très important pour une personne âgée de pouvoir conserver son droit et sa capacité à la conduite aussi longtemps que possible. D'ailleurs, des recherches ont montré que l'arrêt de la conduite produit une diminution significative de la qualité de vie et peut même, dans certains cas, entraîner des symptômes dépressifs (Joanisse, Gagnon, & Voloaca, 2012). La conduite a une importance pratique, mais aussi symbolique. Même quand il existe des moyens de transport alternatifs ou quand le conjoint conduit toujours, dire adieu à son permis de conduire est quelque chose de très difficile. La voiture demeure souvent le plus pratique et le plus flexible des moyens de transport. Des recherches ont d'ailleurs montré que les personnes qui ne conduisent pas s'engagent dans moins d'activités à l'extérieur, même s'il est possible de se rendre à ces activités autrement qu'en voiture.

Les conducteurs âgés n'ont pas la cote

Sur cette base, on devrait se féliciter que les aînés conduisent et tout faire pour que ça soit le cas le plus longtemps possible. Néanmoins, on le sait, les conducteurs âgés ne sont pas toujours vus avec bienveillance. Ils sont en effet la cible de stéréotypes divers. Les conducteurs âgés sont par exemple vus comme plus lents et moins agressifs que les conducteurs plus jeunes (Davies & Patel, 2005). Ils sont vus comme timides, anxieux sur la route et trop prudents (Parker, Macdonald, Sutcliffe, & Rabbitt, 2001). Dans une récente enquête canadienne, ils sont considérés comme une menace pour la sécurité routière par 33 % des répondants (Fondation des recherches sur les blessures de la route, 2008), ce qui a été confirmé par une étude récente (Joanisse et coll., 2012). Sur base de ces stéréotypes, une question vient spontanément à l'esprit : quelle est la part de vérité et de mythe dans ces allégations ?

Les seniors au volant, un danger ? Pour qui ?

Les données d'accidentologie nous informent que les conducteurs âgés sont généralement des conducteurs « sûrs » sur base du nombre d'accidents par conducteur. Cependant, quand on creuse, on se rend compte que c'est dû au fait qu'ils conduisent moins et dans de meilleures conditions (moins la nuit ou dans les embouteillages). Les chiffres révèlent qu'ils font en réalité plus d'accidents par kilomètre parcouru, surtout après 75 ans (Stutts, 2007). Néanmoins, il apparaît que, comme dans une grande majorité des matières relatives aux aînés, une grande variété existe d'une personne à l'autre. En fait, un des facteurs les plus importants liés au nombre d'accidents, c'est précisément la fréquence d'utilisation de son véhicule. En effet, plus un individu utilise son véhicule (c.-à-d., plus il parcourt de distance annuellement et fréquemment), moins celui-ci est enclin à être impliqué dans un accident de la route. Les études qui ont regardé l'effet de l'âge sur le nombre d'accidents ont montré que cet effet s'estompe quand on tient compte de cette variable liée à la fréquence la conduite (Hakamies-Blomqvist, Raitanen, O'Neill, 2002; Joanisse, 2012). En clair, si les aînés font plus d'accidents, c'est notamment parce qu'ils ont tendance à moins conduire que les autres groupes d'âge. Les autres causes de la diminution dans la sécurité au volant tiennent à des déclinés liés à la vision, à la cognition et à la condition physique. Les aînés peuvent ainsi commencer à avoir des difficultés à distinguer les véhicules de l'environnement, à évaluer la vitesse des autres véhicules, ou à accélérer rapidement pour intégrer le trafic.

Pour les personnes âgées de moins de 64 ans, les accidents de voiture sont la première cause de décès. Pour les personnes de plus de 65 ans, ils sont la deuxième cause de décès, après les chutes (Stutts, 2007). Néanmoins, les chiffres indiquent qu'en réalité, les personnes âgées, en raison de leur fragilité, risquent beaucoup plus de décéder des suites d'un accident, et ce dès 60 ans (avec une augmentation importante ensuite). Si les conducteurs âgés sont globalement moins à risque de faire un accident, ils risquent davantage de décéder dans un accident. Ainsi, selon une étude du Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (voir Galloy, & Engels, 2010), le risque de mourir d'un accident de voiture est environ trois fois plus grand pour une personne de 75 ans que pour un jeune de 18 ans. En plus de cela, ils sont plus à risque de devoir être admis à l'hôpital, de devoir y rester plus longtemps, et de devenir handicapés à long terme. Par contre - et c'est particulièrement intéressant pour lutter contre l'idée selon laquelle les aînés au volant sont un danger pour autrui -, ils risquent moins de blesser autrui lors d'un accident. Le plus souvent, ce sont eux qui sont blessés. Les seniors constituent un danger beaucoup moins important pour les personnes qu'ils conduisent, pour les autres conducteurs et pour les piétons que les jeunes conducteurs (Galloy, & Engels, 2010).

Le type d'accidents dans lesquels les aînés sont impliqués diffère de ceux dans lesquels sont impliqués des conducteurs plus jeunes. Ils sont plus impliqués que les jeunes dans des accidents à des carrefours, ou à la traversée d'une route. En ce qui concerne les citations en justice, les jeunes sont plus souvent accusés d'excès de vitesse ou pour suivre quelqu'un de trop près, alors que les aînés sont plus souvent accusés de ne pas avoir suivi ou d'avoir désobéi à un panneau de signalisation.

Le fait que les seniors ne sont pas plus dangereux que les autres conducteurs doit impérativement être dit et redit, afin de limiter les stéréotypes qui continuent d'exister à leur égard. Mais dans le même temps, il est nécessaire de reconnaître le risque plus élevé qu'encourent les seniors quand ils sont au volant, et de prendre des mesures visant à améliorer leur sécurité.

Améliorer la sécurité des conducteurs âgés

Les conducteurs âgés s'engagent d'eux-mêmes dans de nombreuses actions qui améliorent leurs performances et leur sécurité. Ils font moins de kilomètres, ils évitent de rouler la nuit ou dans les embouteillages, et ils roulent essentiellement sur des routes et dans des régions qui leur sont connues. Ils ont aussi moins tendance à faire de la vitesse ou à conduire après avoir consommé de l'alcool ou des drogues. Ils mettent davantage leur ceinture de sécurité, et ils font moins de choses qui pourraient les distraire au volant (téléphoner, manger, boire...).

En plus de ces adaptations spontanées, les trois types de mesures les plus habituelles visant à améliorer la conduite des aînés sont les mesures éducatives, les aménagements de l'infrastructure et le dépistage. Des programmes de nature éducative visant directement les aînés peuvent évidemment s'avérer efficaces. On peut par exemple distribuer des brochures telles que celle de l'institut belge pour la sécurité routière (Galloy, 2009), ou encore réentraîner les aînés via des programmes qui leur sont spécifiquement destinés et, ainsi, les faire transcender les limites inhérentes à leur âge (Korner-Bitensky, Kua, von Zweck, & Van Benthem, 2009; Kua et coll., 2007). Des mesures peuvent également être prises à l'égard de la route ou du véhicule pour aider les conducteurs aînés à conduire de façon sûre plus longtemps. À cet égard, il s'agit essentiellement de simplifier et de ralentir le trafic, ainsi que de sécuriser davantage les véhicules. Par exemple, la signalisation lumineuse des intersections permet de gagner en sécurité. Enfin, on insiste de plus en plus sur le rôle du médecin généraliste pour détecter les risques liés à la conduite et en avertir son patient (Gonthier & Bonin-Guillaume, 2012; Korner-Bitensky, Toal-Sullivan, & von Zweck, 2007) - même si c'est loin d'être une tâche amusante. Quand les médecins recommandent d'arrêter de conduire ou d'être très vigilant, les risques d'accident sont réduits de 45 % (Vanlerberghe, 2012).

En tant que mouvement social d'aînés, Énéo milite pour que ceux-ci puissent bénéficier, le plus longtemps possible, d'une indépendance maximale, et estime donc qu'il est important de mettre en place des mesures permettant aux aînés de conduire le plus longtemps possible. Néanmoins, Énéo reconnaît que l'arrêt de la conduite est parfois inévitable, et ne souhaite pas qu'elle soit prolongée au détriment de la sécurité des aînés et des autres usagers de la voie publique. Néanmoins, dans de pareilles situations, Énéo souhaite que des moyens de transport alternatifs de qualité soient systématiquement mis en place afin de préserver la mobilité des aînés, ingrédient majeur de leur indépendance et de leur insertion dans les communautés qui leur sont chères.

Jean-Baptiste Dayez

Pour aller plus loin...

- Classen, S., Winter, S., & Lopez, E. D. S. (2009). Meta-synthesis of qualitative studies on older driver safety and mobility. *The Occupational Therapy Journal of Research: Occupation, Participation and Health*, 29(1), 24-31.
- Davies, G. M., & Patel, D. (2005). The influence of car and driver stereotypes on attributions of vehicle speed, position on the road and culpability in a road accident scenario. *Legal and Criminological Psychology*, 10(1), 45-62.
- Galloy, A.-M. (2009). *Les seniors sur la route : Quelques conseils pour garder le cap*. Institut belge de sécurité routière.
- Galloy, A.-M., & Engels, I. (2010). Les seniors dangereux au volant ? *Via Secura*, 81, 10-12.
- Gonthier, R., & Bonin-Guillaume, S. (2012). Conduite automobile et sujet âgé : Perspectives et rôles des médecins. *La Revue de Gériatrie*, 37, 695-699.
- Hakamies-Blomqvist, L., Raitanen, T., & O'Neill, D. (2002). Driver ageing does not cause higher accident rates per km. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5(4), 271-274.
- Joannisse, M. (2012). Les chauffeurs du dimanche: Un examen empirique des effets des stéréotypes négatifs sur les réactions au volant des conducteurs âgés en contexte de simulation.
- Joannisse, M., Gagnon, S., & Voloaca, M. (2012). Overly cautious and dangerous: An empirical evidence of the older driver stereotypes. *Accident Analysis & Prevention*, 45(0), 802-810.

- Korner-Bitensky, N., Kua, A., von Zweck, C., & Van Benthem, K. (2009). Older driver retraining: An updated systematic review of evidence of effectiveness. *Journal of Safety Research*, 40(2), 105-111.
- Korner-Bitensky, N., Toal-Sullivan, D., & von Zweck, C. (2007). Les personnes âgées et la conduite automobile: vers une stratégie ergothérapique nationale pour le dépistage et l'évaluation des conducteurs à risques. *Occupational Therapy Now*.
- Kua, A., Korner-Bitensky, N., Desrosiers, J., Man-Son-Hing, M., & Marshall, S. (2007). Older driver retraining: A systematic review of evidence of effectiveness. *Journal of Safety Research*, 38(1), 81-90.
- Morand, P. (2010). Mobilité à longue distance: plus de voyages s'effectuent en train, mais les seniors restent adeptes de la voiture. *La mobilité des Français, panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008* (pp. 123-150): Commissariat Général au Développement Durable.
- Parker, D., Macdonald, L., Sutcliffe, P., & Rabbitt, P. (2001). Confidence and the older driver. *Ageing and Society*, 21(2), 169-182.
- Rytz, M. (2006). *Les seniors et la sécurité routière: De l'analyse à la prévention*.
- Stutts, J. C. (2007). Driving behavior. In J. E. Birren (Ed.), *Encyclopedia of gerontology: Age, aging and the aged* (2nd ed., pp. 447-454). Oxford: Elsevier.
- Vanlerberghe, C. (2012). *Seniors au volant : le rôle crucial des médecins*. Disponible sur <http://sante.lefigaro.fr/actualite/2012/10/04/19237-seniors-volant-role-crucial-medecins>

Pour citer cette analyse

Dayez, J.-B. (2012). Les aînés au volant, plus en danger que dangereux. *Analyses Énéo*, 2012/13.