



# *Les seniors et la sécurité routière*

## *De l'analyse à la prévention (résumé)*

**Michael Rytz**

Editeur: ATE Association transports et environnement  
Avec le soutien financier du Fonds de la sécurité routière FSR

Berne, 2006

Verkehrs-Club der Schweiz  
Association Transports et Environnement  
Associazione Traffico e Ambiente





## **Résumé**

### ***Les seniors et la sécurité routière – de l'analyse à la prévention***

L'étude «Les seniors et la sécurité routière» s'adresse aux organisations et aux spécialistes actifs dans les domaines de la sécurité routière ou du troisième âge. Cette étude a pour but de définir les circonstances et les causes des accidents graves des seniors sur la base d'une analyse de la documentation d'accidents et d'une enquête auprès des experts, afin d'en tirer des conclusions permettant de réaliser un travail de prévention efficace à divers niveaux: comportement des seniors, comportement des autres acteurs de la circulation, infrastructure, véhicules et contrôles. La désignation seniors utilisée dans le présent document se réfère aux personnes de 65 ans et plus.

### ***Conditions-cadres***

#### **Evolution de la structure de la population et des habitudes de mobilité**

Les habitudes de mobilité des seniors en 2000

Les habitudes de mobilité changent fondamentalement avec l'âge. Ainsi, dans cette catégorie d'âge, les transports pour les loisirs dominent nettement (60–80 %). De même, les déplacements en voiture se font plutôt en qualité de passagers et on accorde la préférence aux transports publics (TP) pour les courtes distances. Par contre, la distance moyenne parcourue à pied reste relativement constante tout au long de l'existence: environ 1,5 km par jour. Comparés aux autres modes de déplacement, la marche domine clairement (en temps de déplacement, ainsi qu'en nombre de trajets) – tout comme chez les très jeunes segments de la population. C'est surtout à partir de l'âge de 80 ans que la mobilité diminue nettement.

Du fait de l'évolution démographique – la proportion de seniors dans la population devrait augmenter de 50 % ces 30 prochaines années – et de la forte progression du taux de détenteurs de permis de conduire (qui passera de 52 % à 90 %), le nombre de seniors dans la circulation routière ne fera qu'augmenter. Les véritables incidences de cette évolution sont difficilement prévisibles. Par contre, on peut d'ores et déjà prédire que:

- les aînés circuleront nettement plus en voiture,
- la vitesse moyenne du trafic routier baissera (les seniors roulent plus lentement),
- les fautes typiques des aînés (p.ex. inobservation du droit de priorité) augmenteront et les fautes non typiques des aînés (p.ex. l'alcool au volant) diminueront,
- les situations conflictuelles entre seniors augmenteront, ainsi que toutes les situations conflictuelles impliquant des seniors (en tant que piétons, conducteurs ou cyclistes), du fait de leur faculté réduite de compenser les fautes de conduite des autres acteurs du trafic,
- la circulation routière comportera davantage d'acteurs vulnérables (surtout parmi les piétons).

Toutefois, l'évolution de la santé relativise quelque peu les statistiques démographiques: Non seulement notre espérance de vie ne cesse d'augmenter, mais encore, nous vieillissons en meilleure santé. Ainsi, s'il est vrai que la catégorie des aînés va augmenter, elle comportera aussi une proportion plus grande de personnes en bonne santé.

Les habitudes de mobilité des seniors de demain

### «Les faiblesses des seniors» ...

Le vieillissement est un processus qui diffère fortement d'une personne à une autre. En termes de sécurité routière, c'est davantage l'âge biologique qui est déterminant, plutôt que l'âge réel. Avec l'âge, plusieurs facultés nécessaires pour circuler en toute sécurité diminuent. Il s'agit principalement de la vue, des capacités sensori-motrices, de l'attention, de la rapidité, de l'endurance, de la concentration, de la résistance au stress, de la force musculaire, de la coordination motrice, de la mobilité et de l'ouïe. Chez les adultes en bonne santé, les principales diminutions des facultés concernent la vue et la rapidité.

Baisse des capacités due à l'âge

Ainsi, la vue peut être diminuée par une réduction de l'angle de vision, de la netteté dynamique et statique, de la baisse de la vision crépusculaire et nocturne, ainsi que par une sensibilité accrue à l'éblouissement. Pour certains auteurs, les interactions entre les fonctions cognitives et la vue (autrement dit, l'utilisation judicieuse des yeux) sont bien plus importantes pour la sécurité routière que les facultés visuelles pures.

Capacités visuelles diminuées

Même à un âge avancé, les fonctions intellectuelles d'une personne en santé restent intactes. Cependant, on constate un léger ralentissement de l'enregistrement et du traitement des informations. De même, les nouvelles informations restent moins longtemps dans la mémoire de travail. Dans la mesure où ils disposent du temps nécessaire, les seniors font preuve d'une grande fiabilité d'action et, en matière de conduite automobile, sont capables, dans des situations d'un niveau d'exigence

Baisse de la rapidité

normal, de fournir des prestations aussi bonnes que celles des jeunes. Par contre, lors de situations inattendues (p.ex. modification de la direction du trafic) ou dans l'urgence, les seniors atteignent plus rapidement leurs limites.

**Maladies** Les maladies préjudiciables à la sécurité routière n'apparaissent souvent que de manière insidieuse et sont plus fréquentes avec l'âge. Les maladies les plus dangereuses en matière de sécurité routière sont les démences et les maladies de la vue, ainsi que les troubles secondaires liés aux médications (p.ex. somnifères). Le problème des démences est qu'elles ne peuvent pas être compensées par d'autres facultés et qu'elles doivent être constatées par d'autres personnes (médecins, parents, moniteur d'école de conduite). La classification des seniors en trois catégories, comme l'a fait Seeger (2005), illustre bien l'importance des maladies cérébrales: la classe des «moins de 80–85 ans en santé», lesquels sont en principe capables de compenser les handicaps de l'âge, les «très âgés de plus de 80–85 ans, lesquels cessent de conduire le plus souvent volontairement et à temps, et les «inaptes à la circulation pour cause de maladie», lesquels présentent de graves risques d'accidents, parce que leurs déficits ne sont souvent pas identifiés à temps.

En résumé, les déficits physiques et intellectuels pouvant avoir une incidence sur la sécurité routière s'accumulent avec l'âge. S'ils ne se traduisent pas davantage par des accidents, cela est en partie dû au fait que les seniors en santé sont capables de les compenser par d'autres aptitudes.

### **... et «les atouts des seniors»**

En termes de sécurité routière, ce n'est pas tant la diminution des capacités avec l'âge qui est déterminante, mais bien davantage la faculté de les compenser. Les statistiques démontrent fort bien l'efficacité des facultés de compensation des seniors qui repose sur des principes de choix (sélection / renoncement ou modification de l'objectif), d'optimisation (optimisation des moyens pour un objectif constant) et de compensation (nouvelles ressources pour un objectif constant).

**Des «stratégies de compensation» efficaces...** Les stratégies de compensation des seniors en tant qu'automobilistes, cyclistes ou piétons consistent principalement en:

- une approche souple des besoins de mobilité (p.ex. en sachant renoncer aux déplacements de nuit),
- une adaptation du style de conduite à ses aptitudes (p.ex. en roulant d'une manière générale plus lentement),
- un respect rigoureux des règles de la circulation et une réduction maximale des risques,
- ainsi qu'en une préparation optimale de l'équipement avant les déplacements.

**... nécessitent une appréciation correcte de ses aptitudes** Cependant, pour être efficace, ce travail de compensation requiert une bonne perception de ses réelles aptitudes, ce qui n'est pas toujours le cas et ce, pour diverses raisons: parce que les handicaps dus à l'âge apparaissent imperceptiblement, parce qu'un passé d'automobiliste sans

accident est souvent interprété (à tort) comme une garantie de sécurité, parce qu'on préfère ne pas admettre son handicap à l'idée de devoir renoncer à une partie de sa mobilité, etc.

Une autre stratégie de compensation efficace consiste à maintenir une bonne activité physique et mentale. Il est possible d'entraîner efficacement les performances musculaires, motrices et intellectuelles même à un âge avancé, ce qui contribue à davantage de sécurité, tant à pied, à vélo, qu'au volant. Les automobilistes ne devraient pas être les seuls à suivre le conseil de Cohen «Mieux vaut arrêter un jour trop tôt [...] Mais jusqu'à ce jour-là, les seniors devraient exercer, exercer et exercer encore. A défaut de pouvoir stopper le vieillissement biologique, l'activité parvient à le freiner valablement.» (Cohen, 2000, p. 134)

Activité = sécurité

## **Les accidents de la circulation**

### **Les accidents des 65 ans et +**

En 2004, 122 seniors ont perdu la vie sur les routes de Suisse, dont près de la moitié (59) comme piétons, 35 au volant, 17 à vélo et 6 sur un deux-roues à moteur.

Comparée à l'ensemble des accidents de la circulation, l'incidence des accidents des seniors en tant que piétons ou cyclistes est particulièrement marquée: en 2004, 62 % des piétons tués en Suisse et 40 % des cyclistes tués avaient 65 ans ou davantage.

Avec quel véhicule particulier les seniors peuvent-ils se déplacer de A à B dans des conditions de sécurité maximales? En comparaison des kilomètres parcourus, les seniors sont plus en sécurité en voiture. Mais le même chemin parcouru à pied ou à vélo est nettement plus dangereux. Si l'on prend en considération les transports publics, c'est avec eux que les aînés sont le plus en sécurité (en 2004: 0 senior tué, 1 senior grièvement blessé). Dans ce cas, le risque est presque uniquement lié aux dangers que comporte le trajet à pied entre le domicile et la station des transports publics. Toutefois, une comparaison des risques au kilomètre ne permet pas à elle seule de désigner le moyen de transport le plus sûr. En effet, un senior est nettement plus en sécurité s'il va faire ses achats à pied dans le magasin de quartier que s'il se rend en voiture à un centre commercial distant. Il faut savoir qu'un trajet en voiture d'un automobiliste senior de la tranche d'âge 65-79 ans est trois fois plus dangereux qu'un trajet à pied (abstraction faite de la distance parcourue). Ce n'est qu'à partir de la tranche d'âge 80 ans et + que le trajet parcouru à pied est plus dangereux que celui effectué au volant de sa voiture.

Sécurité et choix du moyen de déplacement

La vulnérabilité liée à l'âge se manifeste de manière plus aiguë dans les déplacements à pied ou à vélo.

Vulnérabilité accrue avec l'âge

### **Les seniors au volant**

Plus l'on monte dans les catégories d'âge, plus le nombre absolu d'accidents diminue et le risque par individu reste relativement constant –

Evolution des risques avec l'âge

contrairement à ce que l'on observe chez les piétons. Ces chiffres sont cependant trompeurs quant aux risques qu'encourent les automobilistes âgés, étant donné que leur proportion est (encore) faible pour leur catégorie d'âge, que les trajets parcourus sont moins longs et que, très souvent, ils se font conduire par une autre personne (plus sûre). Ainsi, en 2000, seuls 25 % de la catégorie 80 ans et + possédaient un permis de conduire. Alors que les risques, déjà supérieurs à la moyenne, de la catégorie 75 à 79 ans rejoignent ceux qu'encourent la tranche d'âge 20 à 24 ans, les risques de la catégorie 80 ans et + doublent. Une comparaison des statistiques risques/kilomètre laisse apparaître des différences plus marquées encore. Les risques de blessures par kilomètre parcouru des 80 ans et + sont 14 fois plus grands que ceux de la catégorie 40 à 65 ans. Cependant, le facteur risques/kilomètre ne permet pas à lui seul de tirer des conclusions sur les aptitudes de conduite des seniors. D'autres facteurs doivent également être pris en compte, tels que la plus grande vulnérabilité physique de cette classe d'âge.

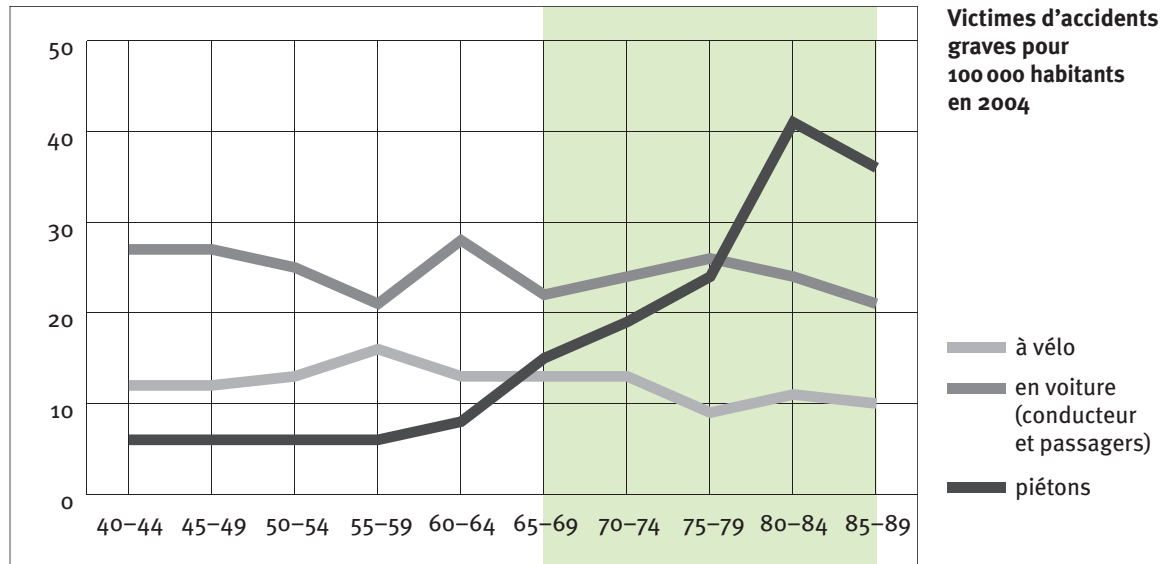
Types d'accident et leur situation dans le temps	<p>Comparés aux conducteurs plus jeunes, les seniors ont plus rarement des accidents sur les tronçons rectilignes et dans les virages, mais plus fréquemment aux intersections et aux débouchés. Bien qu'ils se manifestent de manière moins marquée que chez les plus jeunes automobilistes, les pertes de maîtrise et les accidents sur des tronçons sans intersections sont en tête des types d'accident et des localisations d'accident.</p> <p>En raison des habitudes de conduite des seniors, les accidents dans lesquels les automobilistes seniors sont impliqués ont lieu presque exclusivement les jours sans précipitations, presque jamais au crépuscule, rarement de nuit et moins souvent pendant la moitié «sombre» de l'année.</p>
Fautes constatées	<p>On dénote de grandes différences entre les fautes, relevées par la police dans les constats d'accidents, commises par les aînés et celles commises par les conducteurs plus jeunes. Ainsi, le «taux d'alcoolémie excessif» et le «dépassement de la vitesse autorisée» ne figurent pas parmi les fautes des seniors les plus courantes, alors qu'ils occupent respectivement la 2<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> place chez les conducteurs plus jeunes. Chez les seniors, les fautes le plus souvent relevées sont l'inattention et l'inobservation du droit de priorité. Tout comme chez les plus jeunes conducteurs, «l'inattention» est la faute le plus souvent relevée. Les principales inobservations de la priorité sont «inobservation de la priorité en présence de signaux fixes» (stop, cédez-le-passage), «inobservation de l'obligation de s'arrêter aux passages piétons», «inobservation de la priorité en obliquant à gauche» et «inobservation de la priorité en débouchant sur la chaussée principale».</p>
Faible mise en danger par la faute des autres	<p>Pour tous les cas de collisions mortelles avec des voitures, Ewert (2006) a calculé les taux de mise en danger par sa propre faute et par la faute des autres selon les catégories d'âge et a constaté que les conducteurs seniors et les passagers seniors sont les plus susceptibles d'y perdre la vie.</p>



## Les seniors piétons

A bien des égards, les seniors à pied sont un élément considérable des statistiques d'accidents de la route: un senior tué sur deux se déplaçait à pied. 62 % des piétons tués figurent dans la catégorie seniors. Les piétons constituent le seul groupe d'acteurs de la circulation dans lequel le nombre absolu d'accidents graves augmente avec l'âge (jusqu'à un âge de 80 à 84 ans). Parallèlement à cette évolution, les déplacements à pied deviennent, avec l'âge, la forme de mobilité majeure.

Les risques liés à l'âge



Source: OFS 2005

Le nombre d'accidents graves chez les piétons augmente continuellement avec les catégories d'âge à partir de 60 ans et atteint son pic avec le groupe de 80 à 84 ans. Comparé au groupe des 40 à 64 ans, le groupe des piétons de 75 à 79 ans présente un risque quatre fois plus élevé de blessures graves ou mortelles et celui des 80 ans et + un risque huit fois plus élevé (et même 20 fois plus élevé par kilomètre parcouru).

Types d'accidents et leur situation dans le temps

Les accidents sur des rectilignes et ceux où le piéton est heurté en traversant la chaussée par un véhicule empruntant une trajectoire rectiligne dominent nettement. Près de la moitié des seniors grièvement blessés se trouvaient sur un passage piétons. Les accidents touchant des seniors ont lieu en majorité les jours sans précipitations et le plus souvent durant la moitié «sombre» de l'année. En outre, près d'un tiers ont lieu de nuit ou au crépuscule.

Seul un accident sur six est dû uniquement à la faute d'un piéton senior. La faute la plus fréquente commise par les aînés est due au manque de prudence en traversant la chaussée. Les 72 % des accidents graves impliquant des piétons seniors sont dus à la seule faute de la partie adverse!

Fautes constatées

## Les seniors cyclistes

Malgré un nombre absolu d'accidents graves nettement moindre, le risque par individu ne baisse que faiblement. Parce que la longueur des trajets effectués diminue fortement avec l'âge, le risque / km augmente

Les risques liés à l'âge

fortement: à partir de 70 ans, le kilomètre à vélo est une fois plus dangereux que pour la catégorie des 40-64 ans et à partir de 75 ans, il l'est environ neuf fois plus. Malgré un risque d'accident et une vulnérabilité plus élevés, six cyclistes seniors sur sept victimes d'un grave accident ne portaient pas de casque.

**Types d'accidents et leur situation dans le temps** Les accidents dus à une perte de maîtrise du véhicule (31 %) sont particulièrement fréquents, de même que ceux qui surviennent suite à un changement de direction (32 %) et en traversant la chaussée (14 %). Les accidents des cyclistes seniors se produisent presque exclusivement de jour, durant les journées sans précipitation et principalement entre avril et septembre.

**Fautes constatées** Dans un cas sur cinq, la faute relevée était l'inobservation du droit de priorité ou le non-respect de la signalisation lumineuse (feu rouge) ou fixe. Les accidents entraînant des blessures graves ou la mort du senior à vélo étaient, selon les statistiques policières, attribuables dans 43 % des cas à la seule faute de la partie adverse et dans 38 % des cas à celle du cycliste.

### **Genèse de l'accident en voiture, à vélo et à pied**

**Le comportement des seniors est conditionné par leurs faiblesses...** Les faiblesses des aînés mentionnées plus haut – en particulier leur grande vulnérabilité, la rapidité diminuée (manque de temps lorsque les événements se précipitent ou en cas d'urgence), la baisse de l'acuité visuelle et l'apparition de maladies préjudiciables à la sécurité routière, mais également le manque de force et la motricité réduite – sont des facteurs de risque accru déterminants chez les seniors.

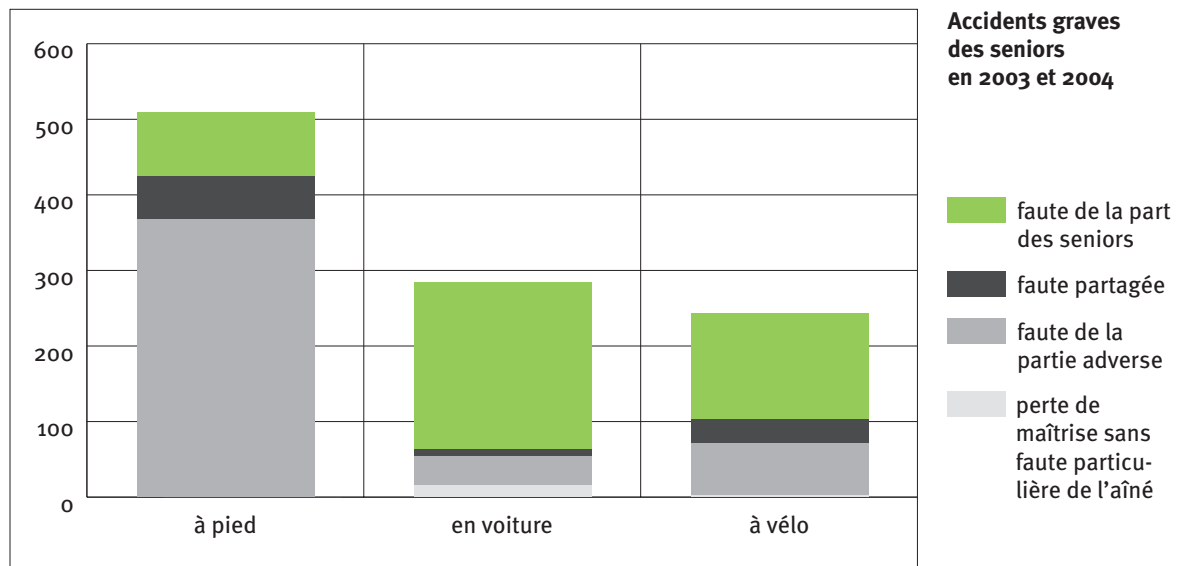
A ces problèmes indépendants du mode de transports s'en ajoutent d'autres, spécifiques au moyen de transports utilisé. Ainsi, en voiture, les situations inconnues, inattendues, complexes ou changeant rapidement et qui doivent être maîtrisées instantanément sont particulièrement critiques. A vélo, ce sont principalement l'usage trop rare du casque, les difficultés à obliquer à gauche et la mauvaise communication avec les autres acteurs du trafic qui posent problèmes. Chez les piétons, les problèmes se situent principalement au niveau de la traversée de la chaussée – avec ou sans passage piétons – à quoi s'ajoute une faculté très limitée de compenser les fautes des autres usagers de la route.

**... et leurs atouts** Pour comprendre la genèse d'un accident, il faut également tenir compte des atouts (stratégies de compensation) que les seniors mettent en jeu pour compenser partiellement ou entièrement leurs faiblesses dues à l'âge – pour autant que ce travail s'accompagne d'une bonne perception de leurs réelles aptitudes.

**Comportement des autres usagers de la route** Dans un accident sur deux entraînant de graves blessures pour les seniors, les tiers impliqués portaient une part de responsabilité. Le risque élevé d'accident chez les personnes âgées est dû autant aux fautes des seniors eux-mêmes, qu'aux fautes des autres que les aînés arrivent difficilement à compenser. Ainsi, les statistiques de sécurité routière laissent apparaître les graves effets de l'inobservation du droit de priorité sur les



passages pour piétons, des excès de vitesse, l'inattention et le manque d'égard envers les aînés.



Source: OFS; Statistique d'accidents en Suisse en 2003 et 2004, dépouillement par le bpa, présentation par l'ATE

Un environnement qui tolère les fautes (limitations de vitesse, concept de nœuds de trafic, extérieur peu agressif des véhicules en cas de collision) et contrôles policiers optimisés (vitesse, respect de la priorité aux passages piétons, changements de direction) exercent un effet compensatoire sur les déficiences, réduisent les risques de fautes de la part des autres usagers de la route et contribuent à diminuer le nombre de blessés graves en cas d'accidents. (Davantage de détails ci-après sous «Mesures préconisées»)

Environnement tolérant les fautes et contrôles policiers

### Mesures de prévention des accidents

Jusqu'ici, le travail de sécurité routière s'adressant aux personnes âgées se concentrait souvent sur les usagers de la route seniors uniquement et presque exclusivement sur les aînés automobilistes. Il visait une meilleure adaptation des seniors aux conditions de la circulation. Mais pour qu'une approche globale de la sécurité des transports soit efficace, celle-ci doit impérativement intégrer l'adaptation du trafic aux possibilités des seniors.

En outre, on peut s'attendre à ce que les mesures préconisées produisent non seulement des effets positifs sur la sécurité routière, mais également des effets de synergie: sous la forme d'une contribution à la préservation de la mobilité individuelle et de l'intégration sociale qui en dépend dans une large mesure – toutes deux souhaitables d'un point de vue de santé publique.

### Education

Compte tenu des statistiques d'accidents des piétons, les mesures d'amélioration de la sécurité des seniors devraient déjà s'appliquer aux 65 ans et +, alors que dans les domaines voiture et cyclistes, il serait plus judi-

Mettre l'accent sur les catégories d'âge concernées

cieux de se concentrer sur la catégorie 75 ans et +. Toutefois, il est recommandé de commencer tôt le travail de communication pour permettre de prendre de nouvelles habitudes.

Changer petit à petit de comportement

Comment parvenir à changer l'état d'esprit et les comportements pour accroître la sécurité routière?



Les objectifs des mesures s'adressant aux seniors

Les mesures de prévention s'adressant aux seniors s'appliquent à tous les modes de transports et reposent sur trois piliers: «Identifier les faiblesses», «Réduire les faiblesses» et «Maximiser les atouts». Les objectifs des mesures qui s'adressent à l'ensemble des aînés peuvent être résumés comme suit:

- Favoriser l'adoption de stratégies de compensation (sélection, optimisation et compensation). Limiter ses déplacements aux situations les plus sûres (flexibilité), adapter ses habitudes de conduite, améliorer ses aptitudes de conduite et accroître la sécurité routière par le maintien de l'activité physique et mentale.
- Contrôler régulièrement les facultés visuelles et auditives et faire usage des auxiliaires optiques et acoustiques.
- Identifier à temps les problèmes de santé préjudiciables à la sécurité routière et faire preuve de prudence en cas de (poly) médication. (S'informer activement auprès de son pharmacien ou de son médecin, lire les notices d'emballage).

#### *Pour les seniors au volant*

- Encourager à choisir le mode de transports en fonction de critères de sécurité. Se préparer à l'avance (entre 65 et 75 ans) à passer des transports individuels aux transports publics.

- Encourager à évaluer ses réelles aptitudes et à adopter des stratégies de compensation visant à minimiser les faiblesses au volant et à maximiser les atouts.
- Sensibiliser l'environnement des seniors (parents, organisations de seniors) à l'apparition de signes de maladies préjudiciables à la sécurité routière.

#### *Pour les seniors à pied*

- Stratégie de comportement pour davantage de sécurité en traversant la route dans les endroits sécurisés (passages piétons) et non sécurisés.
- Être mieux visible.

#### *Pour les seniors à vélo*

- Encourager à porter le casque et à être mieux visible de jour.
- Stratégie de comportement pour réduire les situations dangereuses.

En règle générale, les personnes âgées n'aiment pas se faire traiter de seniors ou de retraités. Ils forment en effet un groupe très hétérogène. La plupart d'entre eux sont à la fois exigeants, expérimentés, critiques et avides de savoir. Ils recherchent la sécurité, la qualité, le confort et l'intégration. Un discours marginalisant ou mettant en évidence les handicaps liés à l'âge passe généralement mal. Mieux vaut:

Forme de discours de prévention efficace

- Respecter leur passé et leur savoir, et engager un dialogue inter-génération.
- Admettre la diversité de cette catégorie de population (regrouper les seniors dans une seule catégorie ne permet pas un discours crédible).
- Adopter un discours qui tienne compte des aptitudes mentales et physiques.
- Adopter un discours indirect, p.ex. mettant en évidence les aspects pratiques, ou encore la mobilité et la santé.
- Présenter des mesures d'éducation routière spécifiques aux différentes classes d'âge. L'évaluation de ses capacités et facultés réelles rencontre également un vif intérêt.

La loi exige de la part des automobilistes un comportement respectueux à l'égard des enfants et des personnes fragiles et âgées. Le travail de prévention visant à davantage de compréhension envers les seniors (principalement les piétons et cyclistes âgés) devrait être calqué sur le travail de protection des enfants dans la circulation, lequel est déjà bien établi. En principe, la plupart des mesures d'éducation routière qui s'adressent aux automobilistes ont également des effets bénéfiques sur la sécurité des seniors. Les seniors profitent en particulier de mesures qui encouragent l'attention, la sûreté de conduite et une vitesse adaptée de la part des autres acteurs du trafic.

Comportement des autres acteurs du trafic

### **Infrastructure**

Il existe toute une série de mesures efficaces dans le domaine de l'infrastructure qui permettent de compenser (partiellement) la baisse de performances des seniors, les protégeant ainsi des comportements dan-

Une infrastructure tolérant les fautes

gereux des autres acteurs du trafic et leur garantissant également de conserver leur mobilité (sans quoi, ils ne se risqueraient plus à prendre la route). Les mesures favorisant le mieux la sécurité des aînés sont la simplification et le ralentissement du trafic, ainsi que les aménagements facilitant la traversée de la route par les piétons.

Les mesures de modération du trafic incluent les axes principaux, étant donné que la plupart des accidents graves des seniors (à vélo et à pied) se produisent sur ces axes et que les seniors au volant sont le plus souvent «dépassés par les événements» sur ces tronçons.

La sécurité des seniors au volant est améliorée par des mesures qui simplifient le trafic et qui fractionnent les opérations de conduite. Par exemple la signalisation lumineuse des intersections, manœuvre «obliquer à gauche» sécurisée ou rond-point.

*La sécurité des seniors piétons* est améliorée par: un bon réseau de voies piétonnes, des vitesses maximales adaptées et une infrastructure de franchissement de la route adaptée aux seniors, laquelle offre une bonne visibilité, réduit la distance à traverser en la divisant en portions, ainsi que par des dispositifs lumineux qui protègent efficacement les seniors du trafic (îlots centraux, etc.).

*La sécurité des seniors cyclistes* est améliorée par des réseaux de pistes et bandes cyclables comportant peu d'intersections, ainsi que par des mesures où la manœuvre «obliquer à gauche» est sécurisée sur routes principales.

*Dans les transports publics*, la sécurité des seniors est maximale. Des mesures facilitant l'utilisation des transports publics par les seniors et invitant à passer de la voiture au train améliorent encore leur sécurité. La sécurité du chemin du domicile à la station des TP est déterminante pour la sécurité globale des déplacements en TP.

Des voitures plus sûres

La généralisation des voitures offrant une protection optimale des passagers et des piétons (selon les normes Euro NCAP) pourrait diminuer sensiblement les risques de blessures des seniors passagers, piétons ou cyclistes. En outre, divers éléments de confort favorisent une conduite détendue et permettent aux seniors de se concentrer davantage sur le trafic.

### **Application des lois**

Intensification des contrôles policiers

La protection des seniors piétons et cyclistes exige des contrôles de vitesse fréquents dans les zones 30 km/h et sur les routes principales, ainsi qu'un contrôle du stationnement des véhicules, lorsque celui-ci influence la sécurité des seniors (visibilité).

Optimisation du travail de dépistage par le médecin

Parce que l'auto-évaluation de ses facultés et le pouvoir de compensation des maladies préjudiciables à la sécurité routière ont aussi leurs limites, le dépistage précoce par des spécialistes doit être optimisé. Le plus judicieux serait de compléter le travail du médecin de famille de mesures additionnelles. Ainsi, une formation généralisée en matière de dépistage précoce des démences séniles et le développement et la standardisation des procédures de dépistage en sont deux exemples.

Cinq des mesures contenues dans l'actuel catalogues de mesures de Via sicura permettraient d'améliorer la sécurité des seniors, à savoir: des mises en garde plus claires sur les notices d'emballages des médicaments, un contrôle périodique des aptitudes de conduite (pour toutes les classes d'âge), faciliter la procédure de détermination de l'incapacité de conduire, ainsi que l'adoption de normes définissant l'aptitude à prendre le volant.

Modifications  
législatives  
en discussion

### **Pousser davantage la recherche dans ce domaine**

Du fait de l'évolution démographique et de la modification des habitudes des seniors en matière de mobilité, la question des «seniors et de la sécurité routière» est aujourd'hui davantage d'actualité et le sera davantage encore demain. En considération des recherches lacunaires dans le domaine de la mobilité cycliste et piétonne et de l'évolution de la population, il semblerait judicieux de mener des études plus approfondies sur la genèse des accidents, les risques inhérents aux «comportements normaux», les effets réducteurs de mobilité produits par l'insécurité face au trafic, ainsi que sur une meilleure mise en réseau de tous les acteurs pour une meilleure prévention.



## ***Bibliographie***

- Cohen, A. (2000): Alterung und Handlungszuverlässigkeit. In Bourauel, R., Deutsche Verkehrswacht (Hrsg., 2000)
- Ewert, U. (2006): Senioren als motorisierte Verkehrsteilnehmer. Pilotstudie der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern
- Seeger, R. (2005): Fahren im Alter – Hauptprobleme und sinnvolle Konzepte zur Überprüfung der Fahreignung aus verkehrsmedizinischer Sicht. Beitrag im Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2005. Herausgeber: Schaffhauser, R. St. Gallen







### **Impressum**

Editeur: ATE Association transports et environnement,  
octobre 2006

Texte: Michael Rytz, ATE

Conseils scientifiques: Uwe Ewert, Steffen Niemann  
et Stefan Siegrist du Bureau suisse de prévention  
des accidents bpa

Traduction et relecture: Jean-Marc Droz

Photos: Stefan Wermuth

Mise en pages: Susanne Troxler, ATE

**Verkehrs-Club der Schweiz**  
**Association Transports et Environnement**  
**Associazione Traffico e Ambiente**

