

Personnes âgées

Avertissements :

Toutes les données contenues dans ce document concernent uniquement la métropole.

A compter du 1^{er} janvier 2005, le « tué » est la personne décédée dans les trente jours (au lieu de six jusqu'en 2004) après l'accident et le « blessé hospitalisé » est la victime hospitalisée plus de 24 heures (au lieu du blessé grave hospitalisé plus de six jours).

Pour effectuer des comparaisons, l'Observatoire utilise un coefficient de majoration du nombre de tués qui s'élevait à 9 % jusqu'en 1992, 5,7 % de 1993 à 2003 et 6,9 % en 2004. Toutefois, afin de simplifier les calculs, pour les comparaisons avec chacune des années remontant jusqu'à l'année 2000, l'Observatoire préconise une majoration unique de 6,9 %.

Synthèse

Les personnes âgées de soixante cinq ans et plus représentent 16 % de la population et 19 % des tués sur la route. Cette classe d'âge représente 51 % des piétons tués, 43 % des cyclistes tués et 19 % des automobilistes tués.

Il est à noter que la gravité des accidents de ces catégories d'usagers, exprimée en nombre de tués pour 100 victimes de la classe d'âge, est de deux à quatre fois plus forte que la moyenne.

Les hommes âgés de soixante cinq ans et plus représentent 15 % des hommes tués sur la route et les femmes du même âge représentent 32 % des femmes tuées dans les accidents. La gravité est 1,6 fois plus forte pour les hommes que pour les femmes.

Dans les accidents corporels, les personnes âgées de 65 ans et plus présentent une proportion de taux d'alcoolémie positif trois fois moins forte que pour l'ensemble. Dans les accidents mortels cette proportion est de 3,6.

Les conductrices de 65 ans et plus sont présumées responsables des accidents où elles sont impliquées dans près de trois cas sur cinq (56 % contre 42 % pour l'ensemble des femmes). Ces proportions passent respectivement à 53 % et 46 % pour les hommes.

Selon l'INSEE, les personnes âgées de 65 ans et plus, au 1^{er} janvier 2007, étaient 10 111 093 et représentaient 16,4 % de la population française ; parmi elles, 41,2% sont de sexe masculin.

Au cours de l'année 2006, 9 176 personnes âgées ont été tuées ou blessées dans un accident corporel de la circulation¹ (soit une victime sur douze). Dans ces accidents :

- 901 de ces personnes âgées ont été tuées, soit 19,1 % de l'ensemble des tués ;
- 8 275 ont été blessées (8,1% des blessés), dont
- 4 328 blessées hospitalisées (10,6 % des blessés hospitalisés) et
- 3 947 blessées légèrement (6,4 % des blessés légers).

1 tué sur 5, 1 blessé hospitalisé sur 9 et 1 blessé léger sur 16 sont des personnes âgées. Les personnes âgées sont donc très vulnérables.

¹ Source : ONISR, fichier des accidents.

I. Parcours

Kilométrages annuels moyens parcourus en France	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
65 ans et plus	10 400	10 060	10 750	9 920	9 980	9 540	9 530	9 500
Ensemble	13 930	13 560	14 660	13 690	13 340	13 190	12 230	12 890

Source : SOFRES.

En 2006, d'après le panel SOFRES, les personnes âgées de 65 ans et plus représentent 22,1 % de l'ensemble des titulaires du permis de conduire et effectuent 15,6 % du nombre total de kilomètres parcourus en voitures de tourisme.

Le nombre annuel de kilomètres parcourus par les personnes âgées de 65 ans et plus qui évoluait régulièrement aux environs de 10 000 kilomètres par an entre 1999 et 2003 est stabilisé depuis autour de 9 500 kilomètres, marquant un infléchissement qui, sur la période étudiée, concerne également l'ensemble des conducteurs.

D'une année sur l'autre, la différence de parcours entre les personnes âgées et l'ensemble de la population reste globalement stable, de l'ordre de 1,3 à 1,4 fois moins.

II. Tués par catégories d'usagers

	1995 ²			2000		
	65 ans et + A	Ensemble B	% A/B	65 ans et + A	Ensemble B	% A/B
Piétons	407	1 027	39,6	324	793	40,9
Cyclistes	97	374	25,9	79	255	31,0
Cyclomotoristes	51	471	10,8	28	431	6,5
Motocyclistes	8	780	1,0	7	886	0,8
Usagers de voitures de tourisme	819	5 389	15,2	802	5 006	16,0
Autres usagers ³	24	371	6,5	30	272	11,0
Total	1 406	8 412	16,7	1 270	7 643	16,6

	2005 ⁴			2006		
	65 ans et + A	Ensemble B	% A/B	65 ans et + A	Ensemble B	% A/B
Piétons	321	635	50,6	275	535	51,4
Cyclistes	67	180	37,2	77	181	42,5
Cyclomotoristes	17	356	4,8	13	317	4,1
Motocyclistes	12	881	1,4	6	769	0,8
Usagers de voitures de tourisme	553	3 065	18,0	503	2 626	19,2
Autres usagers ²	24	201	11,9	27	281	9,6
Total	994	5 318	18,7	901	4 709	19,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

Par rapport à 2005, le nombre de personnes âgées tuées en 2006 enregistre une évolution à la baisse moins favorable que celle de l'ensemble (- 9,4 % contre - 11,5 % en moyenne).

² Depuis 1997, les âges sont calculés en tenant compte également du mois de naissance et c'est depuis 1993 que cette information est disponible. En conséquence, la présente édition tient compte, pour l'année 1995, du nouveau mode de calcul.

³ Usagers de poids lourds, camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux...

⁴ Voir avertissements en début de document.

Par rapport à 1995, l'évolution de la mortalité de cette classe d'âge est nettement moins favorable que celle de l'ensemble, représentant une baisse de 39,4 % (- 47,0 % en moyenne).

Sur les 275 piétons tués, 140 avaient 80 ans et plus, soit 50,9 %.

Sur les 96 usagers tués en deux-roues, 95 étaient conducteurs. Sur les 503 usagers de voitures de tourisme tués, 353 étaient conducteurs, soit 70,2 % (311 avaient 75 ans et plus dont 212 conducteurs, soit 68,2 %).

III. Les catégories d'usagers les plus vulnérables en 2006

- **Les piétons**

	65 ans et plus A	Ensemble B	% A/B
Tués	275	535	51,4
Blessés hospitalisés	1 690	5 523	30,6
Blessés légers	1 363	7 835	17,4
Total victimes	3 328	13 893	24,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Un peu plus d'un piéton tué sur deux en 2006 est une personne âgée.

La gravité exprimée en nombre de tués pour 100 victimes de la classe d'âge est de 8,26 pour les piétons âgés de 65 ans et plus, soit 2,1 fois plus que pour l'ensemble (3,85).

- **Les cyclistes**

	65 ans et plus A	Ensemble B	% A/B
Tués	77	181	42,5
Blessés hospitalisés	275	1 745	15,8
Blessés légers	169	2 770	6,1
Total victimes	521	4 696	11,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

Deux cyclistes tués sur cinq en 2006 étaient âgés de 65 ans et plus.

La gravité exprimée en nombre de tués pour 100 victimes de la classe d'âge est de 14,8 pour les cyclistes âgés de 65 ans plus, soit 3,8 fois plus que pour l'ensemble (3,85).

- **Les usagers de voitures de tourisme**

	65 ans et plus A	Ensemble B	% A/B
Tués	503	2 626	19,2
Blessés hospitalisés	2 066	18 084	11,4
Blessés légers	2 120	29 135	7,3
Total victimes	4 689	49 845	9,4

Source : ONISR, fichier des accidents.

La gravité exprimée en nombre de tués pour 100 victimes de la classe d'âge est de 10,7 pour les usagers de voitures de tourisme de 65 ans plus, soit 2 fois plus que pour l'ensemble (5,27).

IV. Répartition par sexe en 2006

	Hommes			Femmes		
	65 ans et + A	Ensemble B	% A/B	65 ans et + A	Ensemble B	% A/B
Tués	537	3 554	15,1	364	1 155	31,5
Blessés hospitalisés	2 011	27 199	7,4	2 317	13 463	17,2
Blessés légers	1 816	36 929	4,9	2 131	24 534	8,7
Total victimes	4 364	67 682	6,4	4 812	39 152	12,3

Source : ONISR, fichier des accidents.

Pour les personnes âgées de 65 ans et plus :

– plus d'une victime sur deux est une femme alors que cette proportion est de plus de une sur trois pour l'ensemble des femmes victimes d'accidents de la route. Cela s'explique par le fait que les femmes constituent la plus grande part des personnes de cette classe d'âge (59 %) ;

– la gravité exprimée en nombre de tués pour 100 victimes du même sexe est de 12,3 pour les hommes, soit 2,3 fois plus forte que pour l'ensemble des hommes (5,25) et de 7,56 pour les femmes, soit 2,6 fois plus forte que pour l'ensemble des femmes (2,95). La gravité est 1,6 fois plus forte pour les hommes que pour les femmes (1,8 fois plus en moyenne).

V. La part des décès dus aux accidents de la route

	Toutes causes en 2004 (1) A	Causes externes* en 2004 (1) B	Accidents de la route en 2004 (2) C	Part dans l'ensemble des causes (en %) C/A	Part dans les causes externes (en %) C/B
65-69 ans	32 419	1 652	167	0,5	10,1
70-74 ans	49 854	2 320	202	0,4	8,7
75-79 ans	69 366	3 090	242	0,3	7,8
80 ans et plus	251 381	12 491	287	0,1	2,3
Total 65 ans et plus	403 020	19 553	898	0,2	4,6
Ensemble	509 408	37 428	5 232	1,0	14,0

* Les données INSERM (A et B) portent sur les causes de décès, codées depuis 2000 selon la 10^{ème} révision de la classification internationale des maladies. Quatre catégories constituent les causes externes : accidents⁵, suicides, homicides et événements autres.

Sources : (1) INSERM – (2) ONISR, fichier des accidents.

Globalement plus faible que l'ensemble, le poids des accidents de la route baisse au fur et à mesure que l'âge augmente, marquant une nette rupture à partir de 80 ans.

D'après les données INSERM, sur l'ensemble des cas de décès des 65 ans et plus dus aux causes externes, les accidents de transport représentent 5,2 % contre 14,4 % pour l'ensemble de la population. En termes de rang, on observe que :

– pour les personnes âgées de 65 ans et plus, cette part (5,2 %) vient au cinquième rang, soit loin derrière les autres accidents⁶ (47,1 %), les chutes accidentelles (22,4 %) et les suicides (14,7 %) ;

⁵ La catégorie accidents est composée de quatre modalités : accidents de transport, chutes accidentelles, intoxications accidentelles et autres accidents.

⁶ Autres accidents = accidents autres qu'accidents de transports, chutes accidentelles et intoxications accidentelles.

– pour l'ensemble de la population, cette part (14,4 %) vient au troisième rang, très éloignée de la première cause, les autres accidents⁷ représentant 33,2 % et de la deuxième, les suicides 28,8 %.

Par sexe, on retiendra pour les personnes âgées quatre indicateurs :

- 60,7 % des 65 ans et plus tués dans les accidents de transport sont de sexe masculin (74,9 % en moyenne) ;
- 47,2 % des décès toutes causes concernent les hommes (51,6 % en moyenne) ;
- 47,0 % des décès pour causes externes concernent les hommes (60,1 % en moyenne) ;
- en référence aux décès dus aux causes externes selon le sexe, la part des accidents de transport représente 6,8 % pour les hommes (17,9 % en moyenne) et 3,9 % pour les femmes (9,1 % en moyenne).

Selon les données INSERM, 19,0 % des décès dans les accidents de transports concernent les 65 ans et plus. A cet âge, pour les hommes, ils représentent 15,4 % et pour les femmes 29,8 %.

VI. Les personnes âgées et la responsabilité⁷ en 2006

Il s'agit ici d'une présomption de responsabilité qui n'a aucun lien avec les condamnations qui peuvent être prononcées ensuite. Par ailleurs, dans 25 % des cas en moyenne, il n'a pas été possible d'attribuer à un usager l'entière responsabilité de l'accident car de multiples facteurs ont pu intervenir comme un incident mécanique ou l'état de la voirie.

Impliqués (victimes et indemnes) dans les accidents corporels	Conducteurs non responsables	Conducteurs responsables	Part des conducteurs responsables	Piétons non responsables	Piétons responsables	Part des piétons responsables
Hommes 65 ans et plus	2 978	3 358	53,0 %	1 119	174	13,5 %
Femmes 65 ans et plus	1 096	1 420	56,4 %	1 878	184	8,9 %
Total 65 ans et plus	4 074	4 778	54,0 %	2 997	358	10,7 %
Ensemble hommes	53 802	45 142	45,6 %	5 302	1 431	21,3 %
Ensemble femmes	20 675	14 680	41,5 %	6 298	1 148	15,4 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

La part des personnes âgées responsables est, quel que soit le sexe, nettement inférieure aux moyennes respectives en tant que piétons et nettement plus élevée dans le cas des conducteurs, avec une différence nettement plus marquée pour les femmes (14,9 points d'écart) contre 7,4 points pour les hommes.

La comparaison entre sexes montre que la part des piétons responsables de 65 ans et plus est 4,6 points plus élevée pour les hommes, alors que pour les conducteurs elle est de 3,4 points plus élevée pour les femmes.

Sur l'ensemble des 4 778 conducteurs de 65 ans et plus responsables, l'analyse détaillée montre que 89,0 % d'entre eux sont des conducteurs de voitures de tourisme (4 253) et 2,9 % des cyclistes (140). Pour ce qui concerne les voitures de tourisme, pour 100 usagers

⁷ Voir dans la brochure *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2006* le chapitre sur la responsabilité des usagers impliqués dans un accident corporel en 2006 – page 107.

impliqués, la part des conducteurs responsables est nettement plus élevée que la moyenne : 56,1 % contre 46,3 %.

VII. Les personnes âgées et l'alcool en 2006

	Conducteurs impliqués dans un accident corporel			Conducteurs impliqués dans un accident mortel		
	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%
	A	B	A/B	A	B	A/B
65 ans et plus	162	7 797	2,1	28	618	4,5
Ensemble des conducteurs	7 203	115 742	6,2	955	5 822	16,4

Source : ONISR, fichier des accidents.

Quel que soit le type d'accidents, la part des 65 ans et plus à taux positif est plus faible que celle de l'ensemble. On observe également que dans les accidents mortels par rapport aux accidents corporels, la part des 65 ans et plus au taux positif est 2,1 fois plus forte contre 2,6 pour l'ensemble.

VIII. L'équipement

D'après l'enquête Transports réalisée en 1993-1994 par l'INSEE (dernière disponible), 15 % des ménages, dont la personne de référence a entre 60 et 69 ans, n'ont pas de voiture de tourisme. Cette proportion s'élève à 43 % pour les ménages de 70 ans et plus. En revanche, 32 % des ménages de 60 à 69 ans ont une voiturette (39 % pour les 70 ans et plus) et 100 % des ménages qui possèdent deux voiturettes ont entre 60 et 69 ans.

Parmi les personnes âgées de 65 ans et plus, vivant seules, 76 % d'entre elles n'ont pas de voiture. Parmi les personnes vivant en couple (le conjoint masculin a plus de 65 ans), 24 % ne possèdent pas de voiture.

Si les personnes âgées sont celles qui utilisent le moins leur permis, c'est à partir de 60 ans pour les femmes et 75 ans pour les hommes que le phénomène est particulièrement observé.

D'après les résultats de l'enquête SOFRES (parc auto 2007), le taux de motorisation des ménages de 65 ans et plus s'établit à 73,0 % en 2006 contre 82,6 % pour l'ensemble. 18,7 % de ces ménages possèdent 2 voitures et plus contre 37,5 % pour l'ensemble.

IX. La sécurité des déplacements

L'accroissement du nombre de conducteurs âgés au volant induit des travaux de recherche afin de garantir au mieux leur sécurité. Dans ce contexte, l'INRETS, au sein du Laboratoire ergonomie et sciences cognitives pour les transports (LESCOT) entreprend diverses recherches qui, à terme, permettront de fournir des éléments propres à définir une politique de sécurité routière réellement adaptée aux conducteurs âgés.

Une première étude, réalisée à la demande de la fondation MAIF, avait pour objectif de définir une méthodologie d'analyse de la compétence des conducteurs âgés. Dans ce cadre, les chercheurs ont travaillé sur un échantillon de 40 conducteurs de plus de 60 ans. A l'aide de tests standardisés, leurs capacités visuelles et attentionnelles ont été mesurées. Elles ont ensuite été mises en liens avec les performances de conduite observées en situation réelle de conduite sur un parcours inconnu.

Les premiers résultats qui se dégagent de cette étude montrent pour l'essentiel trois phénomènes :

- l'existence de certains processus physiologiques et cognitifs défaillants pouvant entraîner une erreur de conduite ;
- la mise en œuvre par la plupart des personnes âgées de comportements de compensation ;
- des difficultés dans les rond-points et les tourne-à-gauche.

Si les auteurs préconisent de penser autrement les infrastructures et d'une manière générale de produire une information permettant d'anticiper les actions à venir, dans la perspective de la mise en place d'une évaluation de la performance de conduite des personnes âgées, ils suggèrent d'aller au delà de la seule mesure médicale de l'aptitude à conduire et citent la nécessité d'introduire des tests et des contrôles bien identifiés.

X. Personnes âgées : apports du Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation⁸

Depuis 1995 fonctionne, pour la première fois en Europe, un registre de victimes d'accidents de la circulation routière. Il s'agit de l'enregistrement exhaustif et continu des blessés accidentés dans le Rhône, comprenant une description de leurs lésions. L'ensemble des services de secours et de soins chargés de la prise en charge des victimes signale au Registre toute personne consultant à la suite d'un accident de la circulation sur une voie publique ou privée du département du Rhône (accident impliquant au moins un moyen mécanique de locomotion, y compris planche ou patins à roulettes). Des renseignements concernant la victime, son accident, son devenir médical, et ses lésions sont recueillis.

Les résultats ici présentés concernent les 917 personnes âgées de 65 ans et plus incluses dans le Registre, pour les années 2004 à 2005. Les années 1996 à 1999, puis 2000-2001 et

⁸ Source : UMRESTTE : Mireille Chiron, Blandine Gadegbeku, Karine Supernant, Amina Ndiaye et Irène Vergnes. Unité mixte de recherche et de surveillance transport travail environnement INRETS-UCBL-InVS. Association pour le Registre des Victimes d'Accidents de la Circulation du Rhône (ARVAC : président YN Martin) et l'INRETS-UMRESTTE (B. Laumon, responsable scientifique du Registre et A. Ndiaye, médecin responsable technique du Registre).

2002-2003 ont déjà été présentées dans de précédentes éditions de cet ouvrage. Quand une évolution significative apparaît entre ces trois périodes, elle est signalée⁹.

Les effectifs globaux sont légèrement inférieurs à ceux de la période précédente 2002-2003 : 459 par an sur la période 2004-2005 (- 2 %) contre 467 en 2002-2003 (486 par an sur la période 2000-2001 et 528 par an sur la période 1996-1999).

Ces victimes présentent au moins une lésion (au sens de l'AIS¹⁰) ou sont décédées.

On calcule des incidences en rapportant le nombre total de victimes à la population du Rhône du même âge (237 000 personnes âgées de 65 ans ou plus, dont 142 000 femmes), sachant que 85 % des victimes résident effectivement dans le département, pour cette tranche d'âge. L'accident corporel de la circulation a concerné, en 2004-2005, 19 personnes âgées de 65 ans ou plus sur 10 000, par an.

Il est à noter que les incidences calculées sur le département du Rhône sont des valeurs minimales puisque le contexte accidentologique y est plutôt favorable (1,7 fois moins de tués par million d'habitants que dans la France entière).

Âge, sexe, type d'usager

52 % des victimes sont des femmes. Cependant l'incidence moyenne annuelle est de 23 hommes pour 10 000 et de 17 femmes pour 10 000, les hommes ne représentant que 40 % de la population de cet âge (proportion en hausse ; elle était de 38 % en 2002-2003). L'incidence est constante pour chaque sexe jusqu'à 90 ans. Puis elle baisse, elle est ainsi de 8 pour 10 000 personnes de 90 ans et plus (20 victimes). La victime la plus âgée a 95 ans.

La baisse des effectifs est uniquement attribuable aux 65-74 ans (- 10 %), tandis qu'on note une augmentation des 75-84 ans (+ 8 %) et des 85 ans et plus (+ 20 %).

Les personnes âgées accidentées le sont pour moitié (50 %) à bord d'une voiture, puis à pied (30 %), à vélo (9 %), en car ou bus (5 %), et à deux-roues motorisé (3 %). Cette répartition n'a pas varié depuis la dernière période 2002-2003.

Les femmes sont plus souvent accidentées à pied, en voiture ou en car/bus que les hommes, tandis que les accidents à deux-roues sont presque exclusivement masculins (23 % des hommes sont accidentés à deux-roues, contre 3 % des femmes). La part des piétons est remarquablement élevée, et augmente régulièrement avec l'âge, passant chez les hommes de 21 % pour les 65-69 ans à 37 % pour les 85 ans et plus, et chez les femmes de 23 % à 64 %, tandis que la part de l'automobile diminue avec l'âge.

Gravité globale et localisation des lésions

On distingue la gravité immédiate, mesurée par l'AIS et rendant compte pour chaque lésion du risque vital et de la complexité des soins nécessaires, de la gravité des séquelles prévisibles à un an, mesurée par l'IIS¹¹. Ces deux échelles vont de 1 à 6. On choisit ici comme seuil le niveau 3, correspondant par exemple à la gravité immédiate d'une fracture ouverte ou

⁹ On travaille ici sur la sauvegarde de juin 2007 du Registre. Quelques différences minimales peuvent apparaître par rapport à l'édition précédente du fait de l'ajout de quelques victimes signalées tardivement ou de petites corrections effectuées entre les deux analyses.

¹⁰ Abbreviated Injury Scale, d'après l'AAAM Association for the Advancement of Automotive Medicine, score de gravité associé à une lésion.

¹¹ IIS Injury Impairment Scale : score de handicap séquellaire probable attribué à chaque lésion, d'après AAAM.

déplacée du radius ou du tibia (lésions AIS3 les plus fréquemment observées dans le Registre), et à la gravité séquellaire prévisible d'une luxation de genou ou d'un petit hématome intracérébral (lésions IIS3 les plus observées dans le Registre).

Pour chaque victime, on parle de MAIS, niveau de gravité maximal de l'ensemble de ses lésions. De même pour les séquelles, on utilise le MIIS.

Répartition des victimes d'accident de la circulation routière âgées de 65 ans et plus selon le type d'usager et la gravité	Morts		Blessés graves ¹² (MAIS≥3)		Blessés Légers ¹³ (MAIS<3)		Total victimes	dont séquelles sérieuses prévisibles	
	n	%	n	%	n	%		n	%
Voiture, camion ou car	17	3,3 %	44	8,6 %	450	88,1 %	511	3	0,6 %
Piéton	18	6,5 %	68	24,6 %	190	68,8 %	276	5	1,8 %
Vélo	4	4,8 %	21	25,3 %	58	69,9 %	83	3	3,6 %
Deux-roues motorisé	4	12,5 %	3	9,4 %	25	78,1 %	32	1	3,1 %
Patins/planche	0	-	0	-	0	-	0	-	-
Autre ou inconnu	0	-	1	6,7 %	14	93,3 %	15	1	6,7 %
Total	43	4,7 %	137	14,9 %	737	80,4 %	917	13	1,4 %

Source : Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation, 2004-2005, INRETS-ARVAC.

La gravité n'a pas varié significativement.

Quarante-trois personnes âgées sont mortes pour les deux années, on compte donc 47 morts pour 1 000 victimes. Par comparaison, ce taux est de 11 pour 1 000 chez les adultes de 25 à 64 ans.

Seulement 61 % des personnes âgées accidentées présentent des lésions jugées sans aucune séquelle prévisible (MIIS=0), ce taux est en hausse par rapport à la dernière période (56 % en 2002-2003, mais il était de 64 % en 1996-2001).

Le handicap séquellaire probable mineur ou modéré (MIIS=1 ou 2) concerne 33 % des victimes. Treize personnes garderont probablement des séquelles sérieuses à un an, soit 14 victimes pour 1 000 (par comparaison, le chiffre est de 9 pour 1 000 chez les 25-64 ans).

Les effectifs par type d'usager sont remarquablement stables depuis la période précédente (cependant la population de référence a augmenté de 2 %), la gravité immédiate est également inchangée. Huit personnes âgées ont été tuées à deux-roues, contre 2 cyclistes seulement en 2002-2003.

La gravité immédiate est très différente selon le type d'usager. Quatre victimes décédées sur 10 étaient piétons, catégorie présentant la plus forte gravité également pour les séquelles prévisibles, avec les cyclistes. En revanche, les automobilistes et les deux-roues à moteur sont ceux qui sont le plus souvent blessés de façon mineure (respectivement 88 et 78 %).

¹² Dans le Registre du Rhône, le blessé grave correspondant à un MAIS ≥ 3, et le blessé léger à un MAIS < 3, le MAIS étant un indice de gravité médicale des blessures.

Proportion (%) de victimes touchées pour chaque région corporelle pour chacun des cinq principaux types d'usager (n=847)	Tête (crâne et cerveau)	Face	Cou hors colonne	Thorax hors colonne	Abdomen hors colonne	Colonne vertébrale	Membre supérieur	Membre inférieur, bassin	Zone externe (peau)
Voiture (n=4560)	14,1	12,4	10,01	50,0	5,9	23,7	21,7	21,3	5,4
Piéton (n=276)	27,9	16,7	4,3	16,7	4,3	13,8	37,3	59,1	9,8
Vélo (n=83)	30,0	28,0	5,0	17,0	2,0	4,0	41,0	40,0	25,0
Deux-roues motorisé (n=32)	16,0	12,0	9,0	22,0	9,0	6,0	41,0	47,0	16,0

Une victime peut être atteinte dans plusieurs zones.

Source : Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation, 2004-2005, INRETS-ARVAC).

Le type d'usager influence grandement la zone atteinte.

Les occupants de voitures présentent une majorité de lésions au thorax, puis à la colonne vertébrale, aux membres, à la tête (taux en baisse, il était de 19,5 % en 2002-2003) et à la face.

Les blessures des piétons atteignent principalement le membre inférieur, puis le membre supérieur, la tête (28 % contre 41 % en 2002-2003), le thorax (16 % au lieu de 24 % en 2002-2003), la face.

Les blessures des cyclistes concernent surtout le membre supérieur, le membre inférieur, la tête, puis la face. La proportion de cyclistes touchés à la tête ou à la face ne montre pas de baisse significative, contrairement à ce que pourrait laisser espérer la promotion du casque pour ce type d'usager.

Les piétons et les cyclistes ont le plus de zones corporelles touchées (1,9 en moyenne par victime), suivis des usagers de deux-roues à moteur (1,8) et des automobilistes (1,6). Pour cet indicateur on peut dire que la gravité a baissé pour les piétons, cyclistes et automobilistes. Les usagers de deux-roues à moteur ont au contraire plus de zones touchées qu'auparavant.

Nature des lésions

En raison du faible nombre de décès et de survies avec séquelles probables, on présente ci-dessous la description des lésions de l'ensemble des victimes concernées sur la période 2004-2005.

Pour les dix années, 240 personnes âgées de 65 ans et plus (sur 4 935 victimes âgées de 65 à 101 ans) ont été tuées, dont 129 hommes et 111 femmes. La victime tuée la plus âgée avait 95 ans. Le pourcentage de victimes décédées est croissant avec l'âge (de 3,1 % chez les 65-69 ans à 9,7 % chez les 90 ans et plus). Parmi les morts, la moitié étaient piétons, 4 sur 10 automobilistes, 1 sur 13 à deux-roues.

Les lésions pouvant expliquer le décès¹³ (296 lésions connues pour 176 décès) se situent majoritairement à la tête (60 % des tués) ou au thorax (56 %), plus rarement à l'abdomen (9 %), au bassin (6 %), à la face (4 %), à la colonne vertébrale (3 %), au cou (2 %), certaines victimes présentant des lésions potentiellement mortelles sur plusieurs zones. Une victime tuée sur 5 (n=35) était atteinte d'au moins une lésion de gravité AIS6, au-delà de toute ressource thérapeutique, telle que destruction massive (écrasement) du cerveau et du crâne (20), de la cavité thoracique (18), du tronc cérébral (1), plaie majeure de l'aorte

¹³ Lésion d'AIS>=4.

thoracique avec hémorragie non limitée au médiastin (2), atteinte médullaire au niveau C3 ou au-dessus (2), décapitation (1).

Pour les dix années, 70 victimes âgées de 65 ans et plus risquent de conserver un handicap sérieux ou sévère (MIIS \geq 3), qu'il soit de nature neurologique (intellect, mémoire, comportement, motricité, vision etc...), orthopédique ou esthétique. Il s'agit de 46 hommes et 24 femmes. La moitié étaient piétons, un quart automobilistes, moins d'un sur cinq à deux-roues (uniquement des hommes, dont 12 cyclistes et deux usagers de véhicules motorisés).

Les 75 lésions susceptibles d'être à l'origine de handicaps séquellaires au moins sérieux se situent principalement au cerveau, cervelet ou tronc cérébral (43 personnes, dont 24 sévèrement atteintes, IIS4+), à la colonne vertébrale (4 atteintes médullaires à l'étage cervical, 1 plexus brachial), au membre inférieur (9 luxations du genou, 4 amputations, 2 ruptures complète des ligaments croisés, 2 luxations de hanche avec atteinte articulaire), au membre supérieur (5 amputations).

Synthèse

Chez les personnes âgées de 65 ans et plus, le nombre annuel de victimes a donc légèrement baissé sur la période 2004-2005, pour une population de référence en augmentation, entraînant une baisse d'incidence globale de 4 %, attribuable aux victimes les plus gravement atteintes.

Victimes d'accidents de la route âgées de 65 ans et plus : incidence moyenne annuelle de décès et de blessures selon le pronostic séquellaire	Décès	Lésions avec séquelles lourdes prévues	Lésions avec séquelles mineures ou modérées prévisibles	Lésions sans séquelles prévues
	Mortalité /1 000 000	Incidence /1 000 000	Incidence /1 000 000	Incidence /1 000 000
2004-2005	91	27	632	1 188
2002-2003	110	43	735	1 132
1996-2001	112	28	720	1 505

Source : Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation, INRETS-ARVAC.

Pour 10 personnes âgées de 65 ans et plus tuées dans un accident de la route sur une période de dix ans (1996-2005), on compte 3 porteurs de séquelles au moins sérieuses, 66 victimes avec des séquelles légères à un an, et 127 blessés qui ne conserveront probablement aucune séquelle, mais qui ont souffert d'au moins une lésion ayant nécessité une intervention médicale.