

**Version provisoire**

N°4 – 12 juin 2001

**LES NOTES DE SYNTHÈSE DE L'OBSERVATOIRE****La sécurité des conducteurs de VL âgés****Résumé :**

*Les conducteurs de VL âgés sont moins impliqués dans les accidents de la circulation routière par rapport aux autres classes d'âge (les conducteurs de plus de 65 ans représentent 7,8% des impliqués alors qu'ils représentent 16% de la population). Mais les personnes âgées conduisent moins (le kilométrage annuel moyen est 4 fois plus faible que celui de l'ensemble des conducteurs) bien que depuis quelques années, le kilométrage effectué par cette population tend à s'accroître. Ils sont aussi plus fragiles : il y a deux fois plus de tués par impliqués au dessus de 65 ans et 2,6 fois plus au dessus de 75 ans.*

*Le risque relatif d'avoir un accident corporel par kilomètre parcouru est un peu plus fort à 70 ans et plus par rapport aux conducteurs âgés entre 30 et 65 ans. Ce surrisque relatif est néanmoins sans commune mesure avec celui des 18-24 ans.*

*Les conducteurs âgés sont plutôt respectueux du code de la route. On note peu d'accidents corporels dans lesquels le conducteur avait un taux d'alcoolémie supérieur au maximum autorisé. Il en est de même pour la ceinture de sécurité où les accidents où le conducteur âgé n'avait pas sa ceinture sont plus faibles que pour l'ensemble des accidents de VL. Enfin, on ne dénote pas particulièrement d'infractions dans les accidents de VL dont le conducteur est une personne âgée.*

*Au niveau européen, on note une différenciation entre le nord et le sud. L'accidentologie des conducteurs de VL âgés est assez importante dans les pays du nord et tend à diminuer au fur et à mesure que l'on descend vers le sud alors que le pourcentage de personnes âgées est quasiment le même dans l'ensemble des pays.*



*Malgré une population peu âgée (13% de la population a plus de 65 ans), les Etats-Unis ont un taux de conducteurs âgés de VL tués assez élevés (22% des conducteurs de VL tués a plus de 65 ans).*

## Note :

Le vieillissement de la population et l'utilisation de plus en plus longue de l'automobile dans le cycle de vie, permettant ainsi une plus grande participation à la vie sociale (Chich, 1991), contribuent à augmenter grandement la part des personnes âgées dans la circulation. Qu'en est-il de leurs implications dans les accidents de la circulation routière ? Y-a-t'il un effet mécanique entre l'augmentation de l'exposition au risque et celle de l'accidentologie ? Cette note va tenter de donner des éléments permettant de répondre à ces questions.

### I – Les conducteurs de VL âgés

#### *A – Données générales*

Selon les estimations de l'INSEE, les personnes âgées de plus de 65 ans représentent, au 1<sup>er</sup> janvier 2001, 16,1% de la population totale mais, en 2000, ils ne représentent que 7,8% des conducteurs de VL impliqués lors d'un accident de la circulation routière.

Les personnes âgées sont fragiles et, en général, succombent de façon plus importante lorsqu'ils sont victimes d'un accident. Deux indicateurs nous permettent de l'affirmer : le pourcentage de tués et le taux de tués pour 1000 impliqués. En effet, 15,7% des conducteurs tués de véhicules légers ont 65 ans et plus et on comptabilise 48 tués pour 1000 impliqués contre 25 pour l'ensemble des conducteurs. De plus, 11,4% des impliqués lors d'un accident mortel était une personne de 65 ans et plus contre 7,8% pour l'ensemble des accidents.

Tous ces commentaires sont renforcés pour les conducteurs âgés de 75 ans et plus. 65 pour mille conducteurs impliqués de cet âge sont tués. Ils ne représentent que 2,9% des impliqués lors d'un accident et 4,9% lors d'un accident mortel.

#### **Conducteurs de Véhicules légers impliqués dans des accidents de la circulation routière**

2000 Type d'accidents	Tués	Blessés graves		Blessés légers		
	Total	Mortel	Total	Mortel	Grave	Total
65 ans et plus	551	86	965	112	311	3 542
%age	15,7%	10,2%	10,2%	8,4%	7,8%	7,1%
75 ans et plus	270	28	407	43	98	1 339
%age	7,7%	3,3%	4,3%	3,2%	2,5%	2,7%
Ensemble	3 512	845	9 485	1 326	3 965	49 853

**Source :** ONISR - Fichier des accidents

#### **Conducteurs de Véhicules légers impliqués dans des accidents de la circulation routière**

2000 Type d'accidents	Impliqués			Population (1/1/2001)	Taux de tués Pour 1000 impliqués
	Mortel	Grave	Total		
65 ans et plus	916	2 342	11 446	9 518 066	48
%age	11,4%	9,3%	7,8%	16,1%	
75 ans et plus	395	885	4 170	4 371 011	65
%age	4,9%	3,5%	2,9%	7,4%	
Ensemble	8 009	25 085	146 135	59 039 713	25

**Source :** ONISR - Fichier des accidents – INSEE

Lors d'un accident avec un conducteur âgé, la gravité va être plus importante comme nous l'indique le tableau suivant. Lors d'un accident de VL où un des conducteurs est âgé de 65 ans et plus, la proportion de tués est 2 fois plus importante que pour l'ensemble des accidents de VL. Celle-ci est 2,6 fois plus importante pour les accidents avec un conducteur de 75 ans et plus. La proportion de blessés graves dans les accidents avec un conducteur âgé est aussi plus élevée que pour l'ensemble des accidents.

### Répartition de la gravité des conducteurs de VL impliqués dans un accident corporel en fonction de l'âge du conducteur

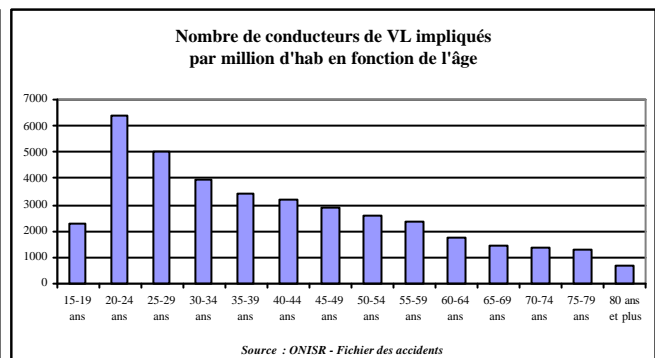
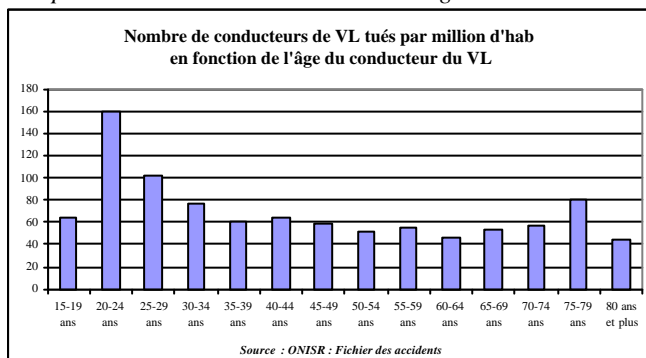
	Tous les âges	65 ans et plus	75 ans et plus
Tué	2,4%	4,8%	6,3%
Blessé grave	6,5%	8,4%	9,6%
Blessé léger	34,1%	30,9%	32,2%
Indemne	57%	55,8%	51,8%

Source : ONISR - Fichier des accidents

### B – Victimes par habitant

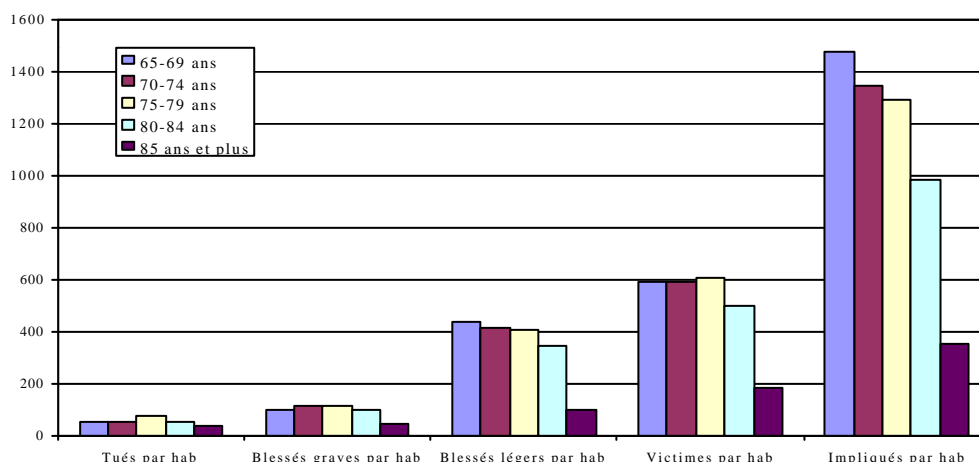
On va affiner l'analyse en comparant les victimes d'accidents de la route par classe d'âge suivant la population de celle-ci. Le nombre de conducteurs de VL tués par habitant et par âge donne une courbe dite en « U ». A partir de 65 ans, le nombre de conducteurs de VL tué par habitant remonte légèrement pour rechuter ensuite à 80 ans. Par contre, le nombre de conducteurs impliqués par habitant décroît de façon continue de 24 à 80 ans. Ceci prouve encore une implication moindre des personnes âgées mais une fragilité plus forte.

Comparaison avec les autres classes d'âge.



Si on se focalise sur diverses tranches d'âge après 65 ans, on peut noter que le nombre de conducteurs de VL impliqués dans un accident et de blessés légers par habitant diminue avec l'âge. Il n'en est pas de même pour les tués et les blessés graves. Ces deux indicateurs augmentent jusqu'à la tranche 75-79 ans pour diminuer ensuite.

### Conducteurs de VL impliqués dans un accident corporel de la circulation

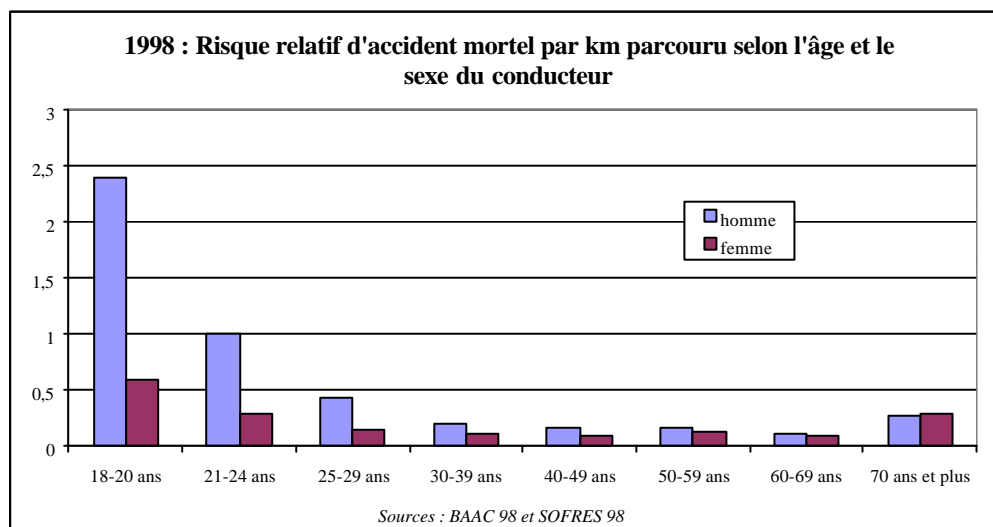
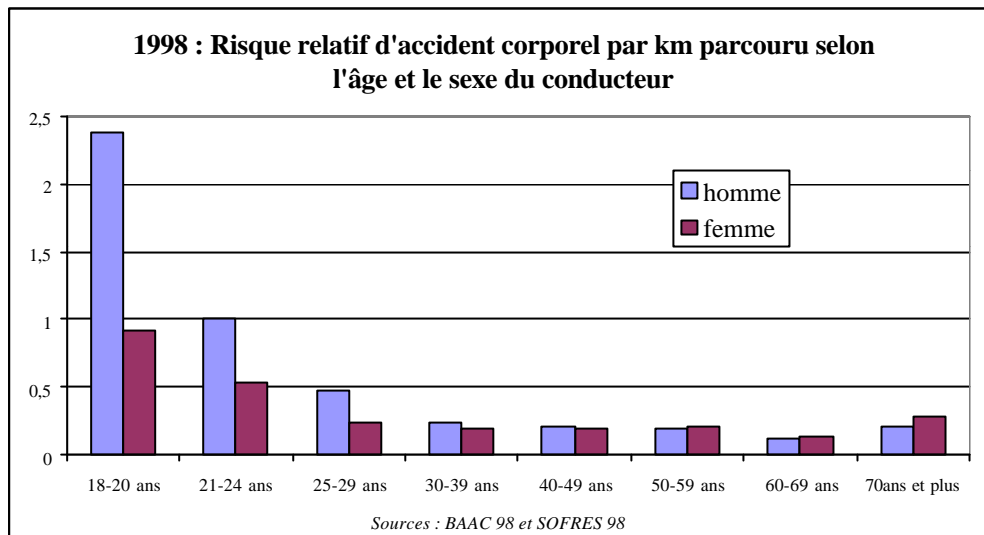


Ces données ne reflètent que partiellement la réalité des choses. En effet, la mobilité des conducteurs âgés n'est pas la même que celle des autres conducteurs. Ainsi, on utilise un indicateur plus pertinent de la mesure du risque qui est le taux

de tués (ou d'impliqués ou d'accidents) par kilomètre parcouru.

### C – Victimes par kilométrage parcouru

L'exploitation des données sur le trafic permettent de calculer un risque relatif en fonction de l'âge et le sexe du conducteur. Ces données proviennent de l'INRETS. L'institut de recherche a estimé le risque relatif, en rapportant le risque d'une classe au risque de la classe des hommes âgés de 21 à 24 ans.



Pour la population qui nous concerne, on note une augmentation du risque relatif à partir de 70 ans et plus que ce soit pour les accidents corporels et mortels. Cependant, celui-ci est plus important pour les accidents mortels que pour les accidents corporels. Ce sursurrisque peut être expliqué par la fragilité de cette population. Néanmoins, il faut souligner que ce sursurrisque est nettement plus faible que celui des 18-20 ans et de celui des hommes de cette classe d'âge. En effet, suivant le sexe, un conducteur âgé a de 4 à 5 fois moins de chance d'être victime d'un accident corporel de la circulation par rapport à un homme âgé de 21 à 24 ans et de 3 à 4 fois moins de chance pour les accidents mortels.

Le sursurrisque des personnes âgées est plus important pour les femmes que pour les hommes et ce quel que soit le type d'accident. La différence est néanmoins plus nette pour l'ensemble des accidents corporels.

Le tableau précédent donne le kilométrage annuel moyen par tranche d'âge. On se rend compte que c'est celle des personnes âgées qui est la plus faible (10 400 contre 13 930 en moyenne). Par contre, celui-ci a augmenté en moyenne de 2,7% tous les ans depuis trois ans alors que pour l'ensemble de l'utilisateur principal du véhicule, ce kilométrage moyen a stagné.

### 1999 : kilométrage annuel moyen sur le parc roulant

Tranche d'âge	Kilométrage annuel moyen	Evolution moyenne annuelle sur 3 ans
Moins de 21 ans	12 280	+0,2%
21-24 ans	14 990	-0,8%
25-34 ans	16 130	0%
35-44 ans	15 030	-0,3%
44-54 ans	15 140	+0,8%
55-64 ans	12 960	+1,2%
65 ans et plus	10 400	+2,7%
Ensemble	13 930	+0,1%

Source : Metascope – Sofres

## II - Typologie des accidents dont le conducteur est une personne âgée

On va essayer maintenant de dresser une typologie des accidents dans lesquels un des conducteurs de VL était une personne âgée. Comparativement à l'ensemble des accidents impliquant un VL, les accidents impliquant un VL dont le conducteur est âgé (65 ans et plus) se produisent plutôt le jour, la plupart du temps en fin d'après midi, hors agglomération, en intersection en X ou en T, et plutôt sur une route départementale. Le type de collision de ces accidents est généralement latéral. De plus, les accidents sont entre véhicules légers. Le pourcentage d'accidents avec 1 seul véhicule est moins important que pour l'ensemble des véhicules. Ces spécificités sont renforcées avec les conducteurs plus âgés (75 ans et plus) et avec la gravité des accidents.

### Pourcentage des accidents ayant impliqués un VL suivant certaines caractéristiques et l'âge du conducteur

2000	Accidents de VL impliquant 1 conducteur de			Accidents mortels de VL impliquant 1 conducteur de		
	Tout âge	65 ans et plus	75 ans et plus	Tout âge	65 ans et plus	75 ans et plus
De jour	66%	83%	86%	52%	81,6%	87,8%
De 17 à 18 heures	8,5%	10,8%	10,7%	6,7%	11,6%	12,9%
Hors agglomération	34,2%	42,3%	43%	74,1%	77,1%	74,2%
Intersection en X	17,4%	21,1%	21,9%	9,1%	19,3%	21,3%
Intersection en T	10,2%	13,5%	14,5%	5,2%	10%	13,7%
RD	32,4%	39,7%	41,4%	53,9%	58%	60,8%
Collision latérale	32%	37,9%	39,4%	16,7%	31,1%	34,2%

Source : ONISR - Fichier des accidents

De plus, comparativement aux autres conducteurs de VL, les conducteurs âgés de VL impliqués lors d'un accident de la route sont plutôt des hommes. Le facteur alcool est peu présent dans l'accident ainsi que le non port de la ceinture. Par contre un facteur d'accident de ce type de population est le malaise ou la fatigue ou une attention perturbée. De la même façon que pour les accidents, ces facteurs sont renforcés avec l'âge du conducteur est la gravité de l'accident.

### Pourcentage des conducteurs ayant impliqués un VL suivant certaines caractéristiques et leur âge

2000	Impliqués			Tués		
	Tous les âges	65 ans et plus	75 ans et plus	Tous les âges	65 ans et plus	75 ans et plus
Homme	70,1%	76,3%	78,4%	79,7%	81,3%	81,2%
Malaise – fatigue	2,2%	4,4%	5%	10,1%	20,1%	19,2%
Attention perturbée	8,5%	13,6%	16,6%	10,9%	14%	18,8%
Présence d'alcool	5,7%	1,8%	1,1%	20,8%	5,3%	4%
Promenade – loisirs	56,8%	81,8%	83,1%	62,3%	82,9%	85,1%
Ceinture utilisée	79,4%	84,8%	84,9%	56,9%	78,6%	80,8%
Ceinture non utilisée	4,2%	2,7%	2,8%	22,4%	10,9%	9,4%

Source : ONISR - Fichier des accidents

De plus, on peut souligner que les personnes âgées sont impliquées dans un accident alors qu'ils tournaient à gauche ou lorsqu'ils traversaient la chaussée. Elles ont soit mal visualisé la distance avec le véhicule s'approchant de l'intersection soit sur estimé leur temps de manoeuvre.

On peut donner des éléments d'explications à cette typologie. D'une part, les personnes âgées circulent rarement de nuit. Les heures où surviennent les accidents sont celles où ils circulent en même temps que les autres conducteurs plus jeunes. La fin d'après-midi est aussi une période où la fatigue pour ces personnes se fait sentir. Les personnes âgées sont respectueuses du code de la route. On dénombre peu d'accident de la route avec la présence d'alcool dans le sang du conducteur âgé impliqué dans un accident. De même, cette population met, proportionnellement, davantage la ceinture de sécurité. On recense peu de conducteurs âgés impliqués dans un accident n'ayant pas mis sa ceinture. Le faible présence d'accidents avec collision arrière peut prouver qu'ils gardent entre leur véhicule et celui qui le précède une distance plus importante que les distances de réaction et de freinage ce qui leur permet d'éviter le choc.

Les accidents dans lesquels ces personnes sont impliquées surviennent donc lorsqu'un événement extérieur perturbe leur conduite. Ils ne peuvent pas ou alors plus difficilement y faire face . Ce qui explique le poids plus important des accidents ayant des collisions latérales dans des intersections.

Les conducteurs âgés sont, en général, respectueux de la règle comme le montre le tableau suivant donnant la répartition des retraits de points de permis par sexe et âge en 2000.

#### **Répartition des retraits de points par sexe et par âge en 2000**

2000	Hommes	Femmes
18 – 25 ans	19,5%	3,4%
26 – 35 ans	23,8%	5,7%
36 – 50 ans	23,9%	7,2%
51 – 65 ans	10,5%	2,7%
66 ans et plus	2,6%	0,6%

*Source : Ministère de l'Intérieur – Exploitation du permis à point.*

Sur 100 points retirés, seuls 3,2 l'ont été à des conducteurs de plus de 65 ans contre 31,1 à des conducteurs âgés de 36 à 50 ans.

### **III – L'accidentologie des conducteurs âgés dans d'autres pays**

Au niveau européen, il n'a pu être recueilli que le nombre de conducteurs de VL tués âgées de plus de 65 ans. Excepté l'Irlande où ce taux est plus faible, le taux de personnes âgées de plus de 65 ans est pratiquement le même dans les différents pays (autour de 15%). Par contre, au niveau des pourcentages de conducteurs âgés tués dans un VL, les différences sont plus importantes. L'accidentologie des conducteurs âgés est assez importante dans les pays nordiques. De niveau moyen dans les pays comme l'Allemagne, la France et la Belgique, elle est plus faible dans les pays du sud de l'Europe.

Aux Etats-Unis, si 13% de la population a plus de 65 ans, 22% des conducteurs de VL tués font partie de cette tranche d'âge.

#### **Conducteurs de VL de 65 ans et plus tués lors d'un accident de la circulation**

1998	Conducteurs de VL tués			Population		
	65 ans et plus	Ensemble	% age 65 ans et plus	65 ans et plus	Total	% 65 ans et plus
Allemagne	352	3 332	10,6%	12 967	82 057	15,8%
Autriche	50	395	12,7%	1 243	8 075	15,4%
Belgique	93	670	13,9%	1 679	10 192	16,5%
Danemark	43	193	22,3%	791	5 294	14,9%
Espagne	165	2 049	8,1%	6 340	39 347	16,1%
Finlande	31	157	19,7%	752	5 147	14,6%
<b>France</b>	<b>571</b>	<b>3 795</b>	<b>15,0%</b>	<b>9 296</b>	<b>58 967</b>	<b>15,8%</b>
Irlande	ND	ND	ND	420	3 705	11,3%
Italie	325	2 232	14,6%	10 020	57 563	17,4%
Luxembourg	3	36	8,3%	59	424	13,9%

Pays-Bas	ND	ND	ND	2 110	15 654	13,5%
Portugal	29	446	6,5%	1 458	9 474	15,4%
Royaume-Uni	ND	ND	ND	9 291	59 236	15,7%
Suède	68	258	26,4%	1 543	8 848	17,4%
Etats-Unis	3 130	14 149	22,1%	34 385	270 248	12,7%

*Source : Nations unies – Accidents de la circulation routière*