

## Sécurité routière : Maintenir la mobilité des personnes âgées

**DEKRA présente son nouveau rapport européen de sécurité routière consacré à la mobilité des seniors, complété par une étude réalisée en France par OpinionWay diligentée par DEKRA sur le regard des seniors\***



- **En matière de circulation routière, les piétons et cyclistes seniors sont particulièrement vulnérables.**
- **De nombreuses mesures permettent de compenser les déficits de performances liés au vieillissement.**
- **Les systèmes d'aide à la conduite contribuent largement à améliorer la sécurité routière.**
- **Les Français s'accordent pour constater que les seniors ont des besoins spécifiques en termes de sécurité routière qui nécessitent des aménagements de la voirie et des véhicules.**

Interrogés sur leur perception du rapport des seniors à la sécurité routière lors d'un sondage OpinionWay effectué pour DEKRA, les Français se montrent partagés. Ainsi 60% d'entre eux estiment qu'aujourd'hui les personnes de 65 ans et plus sont suffisamment sensibilisées à la sécurité routière sur les routes dont 15% considèrent qu'elles le sont « tout à fait ». A l'inverse, 39% des personnes interrogées déclarent que les seniors n'y sont pas assez sensibilisés, dont 9% pas du tout.

Or, sans surprise, les seniors sont surreprésentés dans la victimologie puisque, comme le montrent les chiffres de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) en 2020, 643 seniors ont perdu la vie sur les routes françaises, soit 25% de la totalité de la mortalité routière alors qu'ils ne représentent que 19% de la population. Et les personnes de plus de 65 ans représentent même 50% des piétons et des cyclistes tués.

Et Karine Bonnet, Présidente du Réseau et Directrice Générale de DEKRA Automotive SAS, de souligner « *paradoxalement cela ne signifie pas que les personnes âgées soient plus dangereuses sur la route et provoquent plus d'accidents. Elles sont plus souvent victimes que responsables d'accidents mortels sur la voie publique* ».

- Les 65-74 ans sont déclarés responsables d'un accident mortel dans moins de 10% des cas.
- Les 18-24 ans le sont dans 19,2%.

Les seniors sont aussi généralement victimes d'accidents de la route plus graves que les autres classes d'âge à accident identique, dû au processus de vieillissement naturel (diminution de la solidité des os et de la force neuromusculaire qui en résulte).

Pour 100 blessés, il y a quatre tués chez les moins de 65 ans, huit tués entre 65 et 74 ans et pas moins de 16 tués à partir de 75 ans.

Au total, 54% des seniors tués dans des accidents de la route en France l'ont été en voiture, 30% étaient des piétons et 9% des cyclistes.

Entre 2010 et 2018, le nombre de tués a diminué dans presque toutes les classes d'âge, jusqu'à -43% chez les 18-24 ans. En revanche, dans la classe d'âge des plus de 65 ans, le nombre de tués dans des accidents de la circulation a augmenté de 5%.

Pour Karine Bonnet « *le nombre croissant de seniors et leur mode de vie plus actif et mobile expliquent cette augmentation, et le vieillissement de la population au niveau mondial risque d'aggraver la situation.*

*Une prise en compte de cette réalité et une amélioration des mobilités sont donc essentiels pour protéger les seniors sur nos routes. »*

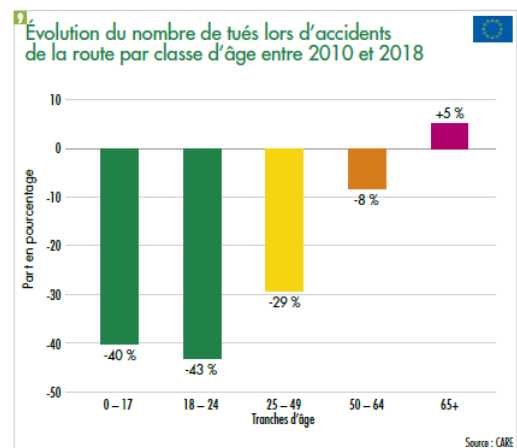
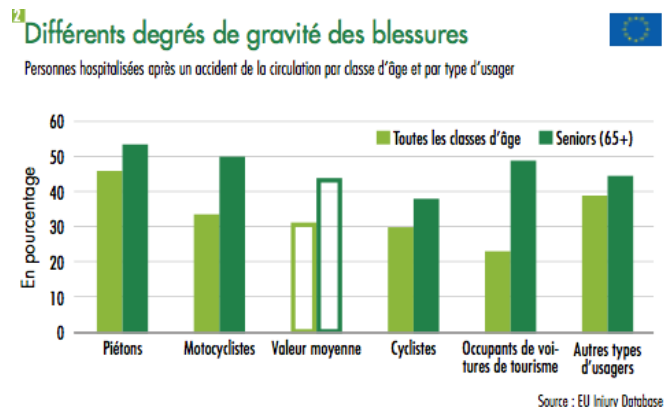
## Réduire efficacement les risques potentiels face aux pertes de performances physiques et cognitives.

Des mesures en faveur d'une mobilité des personnes âgées en toute sécurité doivent donc en premier lieu être basées sur le traitement des situations de circulation complexes. Parmi les pistes d'amélioration, l'optimisation de l'infrastructure et les systèmes d'aide à la conduite proposés dans les véhicules de dernière génération sont des facteurs essentiels. Mais la question du facteur humain se pose aussi.

En raison de changements physiques et cognitifs dus à l'âge, sur la route les seniors font face à des situations plus difficiles à maîtriser que lorsqu'ils étaient jeunes. Les changements de file lors de dépassements, des carrefours complexes, les manœuvres de changement de direction et de demi-tour, les conflits sur la route et les situations où une interaction avec d'autres usagers de la route serait nécessaire, en font par exemple partie.

Comme le préconise le rapport DEKRA et le souligne le sondage OpinionWay pour DEKRA, des stages de conduite spécifiques ou des parcours d'évaluation avec un professionnel peuvent contribuer à une conduite plus sûre.

En Allemagne par exemple, des événements comme la constatation de conduites à risques, ou le fait d'être impliqué dans un accident peuvent entraîner une vérification de la capacité de conduire.



Dans la plupart des pays européens, les permis ont, depuis 2013, une durée de validité, sans limitation d'âge. C'est le cas de l'Autriche, la Belgique, la France, l'Allemagne et la Pologne, où les permis sont renouvelés sans critères d'âge ou d'état de santé. En revanche dans d'autres pays de l'Union européenne, le permis est prolongé à condition de se soumettre à des examens médicaux effectués par (au moins) un médecin à partir d'un certain d'âge :

- À partir de 50 ans : Italie
- À partir de 60 ans : Portugal, République tchèque
- À partir de 65 ans : Grèce, Slovaquie
- À partir de 70 ans : Chypre, Danemark, Finlande, Irlande, Malte, Pays-Bas

Enfin certains pays ont adopté une législation encore plus stricte, en liant la prolongation du permis de conduire à un examen médical régulier. Plus les conducteurs vieillissent plus l'intervalle est réduit et cela peut commencer dès 40 ans comme c'est le cas en Hongrie, voire même dès l'obtention du permis comme en Roumanie.

L'étude OpinionWay pour DEKRA, montre que ce type de mesures est approuvé par la majorité des personnes interrogées. Les Français sont favorables à la possibilité pour les seniors de s'évaluer sur un parcours avec un professionnel (79%, 26% tout à fait) et à l'instauration d'un examen médical validant l'aptitude à conduire, obligatoire et renouvelable (75%, 30% tout à fait). D'autres mesures comme des stages de conduite spécifiques (62%) ou la remise d'un permis de conduire à durée déterminée et renouvelable pour les conducteurs âgés de plus de 70 ans (57%) sont également plébiscitées.

Par contre les premiers concernés y voient quant à eux une atteinte à leur liberté. Si 69% se prononcent en faveur de la possibilité de s'évaluer volontairement sur un parcours avec un professionnel, les mesures plus coercitives leur semblent bien moins souhaitables : 58% sont favorables à un examen médical validant l'aptitude à conduire, 40% à des stages de conduite spécifique, 28% à la remise d'un permis de conduire à durée déterminée à partir d'un certain âge et seulement 8% accepteraient le retrait du permis de conduire systématique pour les personnes les plus âgées.

Il existe déjà de nombreuses mesures qui ont fait leurs preuves et dont on sait qu'elles ont des effets positifs. Il faudrait multiplier les incitations pour qu'elles soient plus largement utilisées – sur une base volontaire ou en fonction des circonstances. Préserver la mobilité doit être la priorité absolue.

## **Les infrastructures doivent prendre en compte toutes les formes de participation à la circulation.**

Un des facteurs de l'accidentologie des seniors est la complexité des situations de circulation, entraînant des comportements inadaptés. L'infrastructure routière joue donc un rôle décisif dans l'amélioration de leur sécurité routière – qu'ils soient conducteurs de véhicules motorisés, piétons ou cyclistes.

L'étude OpinionWay met aussi en avant la mauvaise adaptation de la voirie aux besoins et aux comportements des personnes âgées. Alors que les seniors privilégient les déplacements à pied et en voiture, seule une faible majorité des Français interrogés (tous âges confondus) considère que les infrastructures sont pensées et adaptées à eux :

- 57% considèrent que les emplacements de stationnement sont bien pensés pour cette population.
- 55% estiment que les passages piétons sont bien adaptés (avec une lumière bleue, des bandes blanches en 3D...).
- 54% que les aménagements nécessaires sont mis en place pour assurer l'accès des seniors aux transports publics (bordures de chaussée, îlots centraux, entretien des chaussées...).

Les seniors partagent ce constat : seuls 59% des sondés sont satisfaits de l'adaptation des emplacements de stationnement à leur problématique (à l'instar des places familles près des entrées des supermarchés), 58% le sont des passages piétons et 50% des aménagements pour accéder aux transports publics.

Il faut davantage prendre en compte les besoins de nos sociétés vieillissantes dans la planification, la conception et l'entretien des infrastructures que ce n'est le cas aujourd'hui dans un grand nombre de pays. Ce faisant, toutes les formes de participation à la circulation doivent être prises en considération sur un pied d'égalité.

## Compenser les erreurs grâce à la technologie des véhicules.

Pour accroître la sécurité des seniors sur la route (comme des autres usagers), et faire face à la complexification de la circulation routière, de nombreux experts se prononcent en faveur de l'utilisation et du perfectionnement des systèmes d'aide à la conduite. Ces dernières années, de nombreux systèmes d'aides tendent à se généraliser dans les véhicules. Assistants d'intersection et de changement de voie, détecteurs d'angle mort, ou encore systèmes de vision nocturne ou assistants de freinage d'urgence, ainsi que les systèmes de navigation avec des instructions claires du point de vue tant acoustique qu'optique font partie des améliorations qui sont recommandées pour les conducteurs seniors.

Les écrans et les éléments d'affichage doivent être riches en contrastes dans toutes les conditions d'éclairage. Les chiffres et autres signes ou symboles doivent être assez grands, et un bref coup d'œil doit suffire pour les reconnaître. Les fonctions essentielles utilisées pendant la conduite, telles que la commande de la lumière et des essuie-glaces, le réglage du chauffage, de la ventilation ou de la radio, doivent pouvoir être manipulées simplement. En revanche une commande à bouton unique guidée par menu sur écran tactile entraîne rapidement une surcharge mentale ou une distraction dangereuse pour certains conducteurs âgés et devient source d'accident.

Outre la manipulation proprement dite du véhicule, le confort pour y monter ou en descendre, le charger et le décharger ainsi que pendant le trajet a une grande importance pour les seniors.

L'étude OpinionWay pour DEKRA, montre que les Français sont convaincus que les nouveaux systèmes d'aide à la conduite dans les véhicules sont un atout pour les conducteurs seniors. Les plus de 65 ans sont même particulièrement séduits par les équipements qui améliorent leur confort de conduite et de la sécurité routière, comme les boîtes automatiques (89%), les caméras de recul (87%) et l'aménagement des cockpits (77%). En revanche ils ne sont que 63% à trouver les détecteurs d'angles morts adaptés à leur problématique alors que 72% des sondés les jugent indispensables pour cette catégorie de conducteurs.

Comme le souligne Karine Bonnet « *le rapport DEKRA sur la sécurité routière 2021 met en évidence les moyens humains, techniques et d'infrastructure sur lesquels nous devons nous concentrer pour améliorer la sécurité routière des seniors et préserver leur mobilité le plus longtemps possible.* »

**Retrouvez l'intégralité du rapport sur <https://www.dekra-norisko.fr/actualites/espace-presse/communiques-de-presse/securite-routiere,id-3032>**

## LES RECOMMANDATIONS DE DEKRA POUR MAINTENIR LA MOBILITÉ DES PERSONNES ÂGÉES

1. Pour participer en toute sécurité à la circulation, les personnes âgées doivent être informées de manière structurée et intensive sur leur capacité de performance et leurs limitations.
2. Pour les seniors de plus de 75 ans, des parcours d'évaluation réguliers.
3. Tous les acteurs essentiels du système de santé doivent être sensibilisés et qualifiés pour conseiller les personnes âgées quant à leur sécurité sur la route
4. Pour augmenter les possibilités de compensation grâce à des systèmes d'aide au conducteur, il devrait être possible de coupler le permis de conduire à l'utilisation de certains systèmes, afin de préserver une mobilité individuelle
5. La pénétration du marché par les systèmes d'aide au conducteur, qui peuvent en partie compenser les risques accrus auxquels sont exposés les conductrices et conducteurs âgés, doit être améliorée dans l'intérêt de la sécurité.
6. La manipulation de toutes les fonctions du véhicule importantes pour la sécurité, notamment des systèmes d'aide au conducteur, devrait en grande partie être uniformisée afin de permettre une utilisation intuitive indépendamment du modèle du véhicule.
7. Avant l'achat de vélos électriques, des conseils approfondis devraient être donnés – pas seulement, mais surtout aux personnes âgées – et il devrait être possible de s'habituer tranquillement au comportement spécifique de ces véhicules.
8. Pour les nouveaux utilisateurs, les fabricants de vélos électriques devraient proposer un « mode d'apprentissage » permettant de limiter l'assistance électrique dans un premier temps.
9. Pour sécuriser la traversée des piétons, en particulier pour les plus âgés, en fonction du lieu des feux de circulation, des passages piétons (lignes blanches), des îlots centraux ou des avancées de trottoirs sont indispensables.
10. Au vu de l'utilisation toujours plus fréquente de vélos et de vélos électriques par la classe d'âge des plus de 65 ans, l'extension sécurisée du réseau de pistes cyclables et leur entretien doivent être une priorité essentielle.
11. Pour éviter dans la mesure du possible la circulation à contresens sur les autoroutes, des mesures adéquates qui aident les automobilistes à s'orienter correctement (et de façon intuitive) en temps voulu sont indispensables
12. Dans les régions rurales en particulier, des modèles de maintien de la mobilité des personnes âgées sans qu'elles soient dépendantes de leur propre véhicule doivent être développés.

**A propos de DEKRA :**

Depuis plus de 90 ans, DEKRA s'engage pour la sécurité. Fondé en 1925 à Berlin sous le nom de Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein e.V., DEKRA est aujourd'hui l'un des plus grands organismes d'expertise au monde. Filiale de DEKRA e.V., DEKRA SE gère les activités opérationnelles du groupe. En 2020, DEKRA a réalisé un chiffre d'affaires de près de 3,2 milliards d'euros. Le groupe emploie actuellement 43 000 personnes dans plus de 60 pays sur cinq continents. Ses experts qualifiés et indépendants proposent, pour améliorer la sécurité sur la route, au travail ou à la maison, des services couvrant aussi bien le contrôle technique de véhicules, l'expertise, la gestion et le règlement de sinistres, le contrôle industriel et de bâtiments, le conseil en sécurité, le contrôle et la certification de produits et de systèmes. La vision 2025 de DEKRA est d'être le partenaire global pour un monde plus sûr. ([dekra.com](http://dekra.com) / [dekra-roadsafety.com](http://dekra-roadsafety.com)).

**A propos de DEKRA Automotive :**

Numéro 1 mondial avec 27 millions de contrôles techniques réalisés dans le monde, DEKRA Automotive gère en France un large réseau d'affiliés et de centres en propre. Couvrant avec plus de 1700 établissements l'ensemble du territoire national pour des contrôles techniques VL (1554 centres) et PL (150 centres) garantissant aux usagers un contrôle technique impartial, répondant aux plus hauts standards de qualité.

DEKRA Automotive gère 3 enseignes de contrôle technique automobile, DEKRA, NORISKO et AUTOCONTROL ainsi qu'une enseigne DEKRA pour le poids lourd et réalise près de 6.5 millions de contrôles par an. Acteur engagé sur la sécurité routière, DEKRA Automotive poursuit en France la mission d'intérêt général portée depuis 90 ans en Allemagne, par sa société mère, qui finance un pôle de recherche en prévention des accidents. Partenaire de la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière depuis 2000, étendue en 2008 en signant la charte européenne, DEKRA Automotive mène de nombreuses actions de sensibilisation et de prévention, dans ce cadre. ([dekra-norisko.fr](http://dekra-norisko.fr) / [dekra-pl.com](http://dekra-pl.com)).