

Les usagers de la route âgés

ESRA2 Rapport thématique n° 8 (version actualisée)

Résumé

Objectif et méthodologie

Le projet ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes) est une initiative conjointe d'instituts de sécurité routière, d'organismes de recherche, de services publics et de sponsors privés, visant à collecter des données (inter)nationales comparables sur les opinions, les attitudes et les comportements des usagers de la route en matière de risques routiers. Le projet est financé par les ressources propres des partenaires et couvre des pays du monde entier.

La base est un questionnaire élaboré conjointement et traduit dans des versions linguistiques nationales. Les thèmes abordés sont les suivants : comportement autodéclaré, attitudes et opinions sur les comportements dangereux dans la circulation, expériences en matière de contrôle et soutien aux mesures politiques. L'enquête aborde différents sujets liés à la sécurité routière (par exemple, la conduite sous l'influence de l'alcool, de drogues et de médicaments, la vitesse, la distraction) et cible différents types d'usagers de la route.

La première édition de l'enquête ESRA (ESRA1) a été réalisée en trois vagues entre 2015 et 2017. Les données ont été recueillies auprès de près de 40 000 usagers de la route dans 38 pays sur les 5 continents. Le présent rapport est basé sur la deuxième édition de cette enquête mondiale, qui a été réalisée en 2018 (ESRA2_2018). Lors de cette vague, les données de plus de 35 000 usagers de la route ont été collectées à travers 32 pays. Les pays participants à ESRA2_2018 ont été regroupés en quatre régions pour l'analyse :

- Europe20 : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Serbie, Slovaquie, Suède, Suisse, Royaume-Uni ;
- Amérique2: Canada, USA;
- AsieOcéanie5 : Australie, Inde, Israël, Japon, République de Corée ;
- Afrique5 : Egypte, Kenya, Maroc, Nigeria, Afrique du Sud.

La base de données ESRA est donc un ensemble de données complet, qui permet une large gamme d'analyses utiles pour comprendre les risques liés à la sécurité routière et l'efficacité des mesures. Un aperçu du projet et des résultats est disponible sur : www.esranet.eu.

Ce rapport thématique du projet ESRA sur les usagers âgés de la route se concentre sur deux problèmes de sécurité routière : 1) l'affaiblissement des facultés du conducteur dû à l'alcool, aux drogues, aux médicaments sur ordonnance ou à la somnolence au volant, et 2) la conduite au-dessus de la limite de vitesse. Le rapport comprend l'analyse d'aspects liés aux comportements dangereux déclarés dans la circulation, à l'acceptabilité des comportements dangereux dans la circulation (personnelle et sociale), aux attitudes envers la conduite en état d'ébriété et les excès de vitesse, à la perception des risques liés à la conduite en état d'ébriété ou aux excès de vitesse, au soutien des mesures politiques, aux opinions sur les règles de la circulation et les sanctions, et à la perception de l'application des règles. Dans ces analyses, l'accent est mis sur les différences entre les conducteurs âgés (65 ans et plus) et les autres groupes d'âge. En outre, les facteurs qui augmentent la probabilité d'implication dans un accident pour un conducteur âgé ont également été étudiés.

Résultats clés pour l'affaiblissement du conducteur

Avant de présenter les résultats, il est important de noter que dans les pays africains, le nombre de répondants de plus de 65 ans ayant répondu à l'enquête ESRA2 était assez faible (à l'exception de l'Afrique du Sud), de sorte que les réponses de ce groupe d'âge particulier dans les pays africains ne peuvent être considérées comme représentatives.

Comportements dangereux autodéclarés dans la circulation (30 derniers jours)

Les résultats montrent que les conducteurs âgés signalent généralement des taux de comportements à risque liés à l'affaiblissement des capacités de conduite inférieurs ou similaires à ceux des autres groupes d'âge.

En ce qui concerne la conduite avec un taux d'alcoolémie potentiellement supérieur à la limite légale, en Europe²⁴ et en Amérique³, le taux des conducteurs âgés est le plus faible de tous les groupes d'âge, et en Asie-Océanie⁹, leur taux est inférieur à celui de tous les conducteurs de moins de 45 ans. Les résultats pour l'Afrique¹² diffèrent en ce sens que les conducteurs âgés ont le taux le plus élevé. Les mêmes tendances sont observées pour la conduite une heure après avoir consommé des drogues (autres que des médicaments). En outre, on observe qu'en Europe²⁴, les taux déclarés de conduite après consommation de drogues sont inférieurs à ceux de la conduite avec un taux d'alcoolémie potentiellement supérieur à la limite légale, alors que dans les autres régions, les taux semblent plus similaires.

En ce qui concerne la conduite après la prise de médicaments pouvant affecter la capacité de conduire, les conducteurs âgés déclarent les taux les plus bas ou presque en Europe²⁴ et en Amérique³. En Asie-Océanie⁹, les conducteurs âgés déclarent des taux similaires à ceux de tous les conducteurs de moins de 45 ans. Cette constatation, malgré des taux de consommation de médicaments plus élevés chez les personnes âgées, peut indiquer que les conducteurs âgés sont conscients des effets potentiellement altérants de ces médicaments et choisissent de ne pas conduire lorsqu'ils les utilisent.

En ce qui concerne la conduite en état de somnolence, en Europe²⁴ et en Amérique³, les conducteurs âgés présentent les taux les plus bas parmi les groupes d'âge. En Asie-Océanie⁹, les conducteurs âgés ont déclaré des taux similaires à ceux des autres groupes d'âge, bien que supérieurs à ceux des conducteurs âgés de 45 à 54 ans, et en Afrique¹², les conducteurs âgés ont déclaré un taux beaucoup plus élevé que tous les autres groupes d'âge.

Acceptation des comportements dangereux en matière de circulation

L'acceptabilité personnelle est très faible à l'égard de la conduite sous l'emprise de l'alcool, de drogues ou de médicaments ou de la conduite en état de somnolence, et les taux d'acceptation en Europe²⁴ et en Amérique³ sont systématiquement plus faibles qu'en Asie-Océanie⁹ et en Afrique¹².

Attitudes à l'égard des comportements dangereux dans la circulation

Le pourcentage de conducteurs âgés qui ont déclaré que la plupart de leurs amis conduisaient après avoir bu de l'alcool était le plus élevé en Afrique¹². En Europe²⁴, la tendance est à la baisse avec l'âge, les conducteurs âgés déclarant les taux d'accord les plus faibles.

Le pourcentage de personnes interrogées déclarant que l'on peut prendre le risque de conduire sous l'emprise de l'alcool pour des trajets courts était plus élevé en Asie-Océanie⁹ et en Afrique¹² qu'en Europe²⁴ et en Amérique³. En Europe²⁴, les conducteurs âgés ont déclaré le taux d'accord le plus faible, tandis qu'en Asie-Océanie⁹, les conducteurs âgés ont déclaré un taux plus élevé que les conducteurs âgés de 18 à 54 ans.

L'âge a joué un rôle dans le pourcentage de personnes interrogées qui ont déclaré se faire confiance au volant après avoir bu de l'alcool en Europe²⁴ et en Afrique¹². Alors que les conducteurs âgés d'Europe²⁴ étaient moins susceptibles d'être d'accord, les conducteurs âgés d'Afrique¹² étaient les plus susceptibles d'être d'accord. En ce qui concerne la conduite avec un peu d'alcool, l'âge est un facteur important dans toutes les régions, sauf en Afrique¹². Les conducteurs âgés ont déclaré le taux d'accord le plus bas ou presque dans toutes les régions, sauf en Afrique¹². Pour la capacité à conduire après avoir bu une grande quantité d'alcool, l'âge est un facteur dans toutes les régions, sauf en Amérique³. Les conducteurs âgés ont déclaré le taux d'accord le plus faible en Europe²⁴ et le plus élevé en Afrique¹².

Perception du risque

La perception du risque est plus élevée pour l'alcool causant un accident que pour les drogues. Il se peut que certaines personnes interrogées pensent que le taux de consommation est plus élevé pour l'alcool que pour les drogues plutôt que le risque relatif de conduire sous l'influence de cette substance est plus élevé.

Les résultats montrent également que les répondants d'Europe²⁴ et d'Amérique³ sont plus susceptibles que ceux d'Asie-Océanie⁹ et d'Afrique¹² de déclarer que l'alcool est un facteur dans les accidents de la route. En Europe²⁴ et en Amérique³, les conducteurs âgés présentent le taux d'accord le plus élevé, tandis qu'en Asie-Océanie⁹, les conducteurs âgés présentent les taux d'accord les plus faibles.

En ce qui concerne la conduite après avoir pris des drogues, les résultats montrent que les répondants d'Europe²⁴ et d'Amérique³ sont plus susceptibles que ceux d'Asie-Océanie⁹ et d'Afrique¹² de déclarer que les drogues sont un facteur d'accidents de la route. En Europe²⁴ et en Amérique³, les conducteurs âgés présentent le taux d'accord le plus élevé, tandis qu'en Asie-Océanie⁹, les conducteurs âgés présentent les taux d'accord les plus faibles.

En ce qui concerne la conduite en état de fatigue, les répondants d'Europe²⁴ et d'Amérique³ sont à nouveau plus susceptibles que ceux d'Asie-Océanie⁹ et d'Afrique¹² de déclarer que ce comportement à risque est un facteur d'accident de la route. L'âge est un facteur dans les quatre régions, avec un pourcentage plus élevé de conducteurs âgés en Europe²⁴ et en Amérique³. En Asie-Océanie⁹, les conducteurs âgés font partie de la catégorie d'âge la moins citée.

Application, soutien aux mesures politiques, règles de circulation et sanctions

Les mesures politiques visant à réduire la conduite sous l'emprise de l'alcool bénéficient d'un soutien important. En Europe²⁴ et en Amérique³, on observe une tendance générale à l'augmentation des taux de soutien à mesure que les conducteurs vieillissent, les conducteurs âgés étant parmi les plus favorables. En Afrique¹², les réponses des conducteurs âgés sont beaucoup moins favorables que celles des autres catégories d'âge.

Résultats clés pour la conduite au-dessus de la limite de vitesse

Comportements dangereux autodéclarés dans la circulation (30 derniers jours)

En ce qui concerne les excès de vitesse, les conducteurs âgés affichent des taux parmi les plus bas d'Europe²⁴. En Amérique³, les conducteurs âgés présentent des taux d'excès de vitesse similaires à ceux des autres groupes d'âge. En Asie-Océanie⁹, les conducteurs âgés affichent les taux les plus bas. En Afrique¹², les conducteurs âgés déclarent le taux d'excès de vitesse le plus élevé parmi les groupes d'âge. Les pourcentages d'acceptabilité personnelle sont beaucoup plus faibles que les pourcentages des comportements autodéclarés correspondants, ce qui montre qu'un nombre important de conducteurs adoptent des comportements à risque liés à la conduite en état d'ébriété, même s'ils considèrent ce comportement comme inacceptable.

Acceptation des comportements dangereux en matière de circulation

Pour les excès de vitesse, le taux d'acceptation de ces comportements est plus élevé que pour la conduite en état d'ébriété ou de somnolence, mais une majorité de personnes interrogées indique toujours que les excès de vitesse sont inacceptables. Le niveau d'acceptation personnelle est le plus faible pour les excès de vitesse en agglomération, mais il est plus élevé pour les excès de vitesse en dehors des agglomérations (mais pas sur les autoroutes/libres), et encore plus élevé pour les excès de vitesse sur les autoroutes/libres.

Les pourcentages d'acceptabilité personnelle sont beaucoup plus faibles que les pourcentages des comportements correspondants, ce qui montre qu'un nombre important de conducteurs adoptent des comportements à risque liés aux excès de vitesse même s'ils considèrent ce comportement comme inacceptable.

En ce qui concerne l'âge, la tendance générale est que les conducteurs âgés ont le niveau d'acceptation le plus faible ou presque des excès de vitesse, à l'exception de l'Afrique¹², où les conducteurs âgés ont le niveau d'acceptation le plus élevé.

Attitudes à l'égard des comportements dangereux dans la circulation

Pour le pourcentage de personnes interrogées qui ont déclaré que la plupart de leurs amis conduiraient 20 km/h au-dessus de la limite de vitesse dans une zone résidentielle, on observe une tendance générale à la diminution de l'accord avec l'âge, bien qu'en Amérique³, les conducteurs âgés ne déclarent que des taux d'accord inférieurs à ceux des conducteurs de moins de 35 ans.

En ce qui concerne la confiance en soi en cas de dépassement de la limite de vitesse, c'est en Europe²⁴, en Amérique³ et en Asie-Océanie⁹ que les conducteurs âgés sont le moins d'accord. En Afrique¹², les conducteurs âgés ont déclaré le plus haut niveau d'accord.

Le pourcentage de personnes interrogées ayant déclaré que le respect des limitations de vitesse était ennuyeux ou rébarbatif était le plus élevé en Europe²⁴ et le plus faible en Amérique³. En Europe²⁴, en Amérique³ et en Asie-Océanie⁹, les conducteurs âgés ont déclaré le plus faible niveau d'accord, tandis qu'en Afrique¹², les conducteurs âgés ont déclaré le niveau le plus élevé.

En ce qui concerne les comportements liés à la vitesse, l'âge est un facteur de confiance dans la capacité à dépasser la limite de vitesse et à conduire rapidement dans un virage serré. En Europe²⁴, en Amérique³ et en Asie-Océanie⁹, les conducteurs âgés ont systématiquement déclaré le niveau d'accord le plus faible, sauf en Asie-Océanie⁹ pour la conduite rapide dans un virage serré, où les conducteurs âgés n'étaient pas les plus faibles mais en étaient proches. En Afrique¹², les conducteurs âgés ont déclaré des niveaux d'accord plus élevés.

Perception du risque

Pour les excès de vitesse, les personnes interrogées en Europe²⁴ et en Amérique³ sont à nouveau plus susceptibles que celles d'Asie-Océanie⁹ et d'Afrique¹² de déclarer que ce comportement à risque est un facteur d'accident de la route. Dans les quatre régions, les conducteurs âgés présentent le taux d'accord le plus élevé ou presque.

Application, soutien aux mesures politiques, règles de circulation et sanctions

En ce qui concerne les mesures politiques visant à réduire la vitesse, en Europe²⁴ et en Asie-Océanie⁹, les conducteurs âgés sont parmi les plus favorables, tandis qu'en Amérique³, les conducteurs âgés sont les moins favorables.

Facteurs augmentant le risque d'accident pour les conducteurs âgés

La probabilité d'être impliqué dans un accident est plus faible pour les femmes âgées que pour les hommes, dans un ordre de grandeur de 23 % à 30 %. La probabilité d'être impliqué dans un accident augmente pour les conducteurs âgés de plus de 75 ans par rapport aux conducteurs âgés de 65 à 74 ans, entre 56 % et 66 %. Si l'on ne tient pas compte des données d'Afrique¹², on constate toujours une augmentation de la probabilité d'être impliqué dans un accident pour les conducteurs de plus de 75 ans, mais cette augmentation est de moindre ampleur (20 % à 23 %) et n'est pas statistiquement significative au niveau du 95e percentile.

L'impact de la région indique que la probabilité d'implication dans un accident pour les conducteurs âgés est plus élevée en Asie-Océanie⁹ et en Afrique¹² qu'en Europe²⁴, et que la probabilité en Amérique³ est plus faible qu'en Europe²⁴. Les résultats pour l'Amérique³ ne sont toutefois pas statistiquement significatifs.

Une conduite moins fréquente est liée à une probabilité moindre d'implication dans un accident, et les zones semi-urbaines et rurales sont liées à une probabilité moindre d'implication dans un accident par rapport aux zones urbaines. Ce résultat pourrait confirmer la littérature qui indique un risque d'accident plus élevé dans les environnements de conduite urbains plus compliqués.

Les résultats montrent qu'un taux plus élevé de conduite en état de somnolence est associé à une probabilité plus élevée d'implication dans un accident et qu'une attitude plus indulgente à l'égard de la conduite après consommation d'alcool pour de courts trajets augmente également la probabilité d'implication dans un accident. Les conducteurs âgés qui déclarent être toujours sûrs de savoir comment réagir dans des situations de trafic ont moins de chances d'être impliqués dans un accident, bien que ce résultat ne soit statistiquement significatif que lorsque l'Afrique¹² est incluse.

Rien ne prouve que la relation entre l'âge et la probabilité d'accident diffère selon le sexe, la région ou d'autres variables.

Données contextuelles

Les données provenant des pays du projet ESRA2 ont confirmé la surreprésentation des conducteurs âgés dans les accidents mortels, signalée dans la littérature. Les préoccupations élevées concernant la sécurité des déplacements en tant que piéton ou automobiliste dans un pays donné ne sont pas liées à des taux plus élevés de mortalité routière en général chez les conducteurs âgés.

Principales recommandations

Recommandations politiques

- Commencer les conversations avec les conducteurs dès le début de leur vie et mettre l'accent sur l'aptitude à conduire plutôt que de se concentrer strictement sur le vieillissement. La sensibilisation et la communication sont essentielles, tout comme la fourniture d'informations sur les options de transport alternatives et les ressources communautaires, aux personnes qui doivent se soumettre à un examen médical ou à celles qui décident de ne pas poursuivre le renouvellement de leur permis.
- Modifier la procédure de délivrance du permis de conduire pour tous les conducteurs afin d'identifier les conducteurs les plus à risque en raison de limitations physiques ou mentales par rapport à la tâche de conduite et administrer des tests pour évaluer leur aptitude à conduire.
- Assurer l'existence et la disponibilité d'options de transport alternatives pour les personnes pour lesquelles une cessation de la conduite est nécessaire.

Continuer à étudier l'impact de l'âge sur le risque d'accident et orienter les programmes vers les personnes les plus exposées. Dans cette étude, les conducteurs âgés de 75 ans et plus étaient plus à risque que ceux âgés de 65 à 74 ans. Les recommandations spécifiques à l'intention de certaines parties prenantes sont les suivantes :

- *Aux organisations non gouvernementales (ONG)* Contribuer aux campagnes et événements d'éducation et de sensibilisation contre la conduite en état d'ébriété, la conduite en état de somnolence et les excès de vitesse.
- *[Aux constructeurs automobiles, aux autres entreprises et aux organismes de recherche]* Poursuivre le développement et la promotion de solutions à faible coût pouvant être intégrées aux véhicules et assister les conducteurs.

Le projet ESRA a démontré la faisabilité et la valeur ajoutée de la collecte conjointe de données sur les attitudes et les performances en matière de sécurité routière par des organisations partenaires dans un grand nombre de pays à travers le monde. L'intention est de répéter cette initiative sur une base triennale, en conservant un ensemble de questions de base dans chaque vague, permettant le développement de séries chronologiques d'indicateurs de performance en matière de sécurité routière. Cela constituera une base solide pour un système international commun de suivi des attitudes et des comportements en matière de sécurité routière.