

Les seniors, victimes ou conducteurs, impliqués dans les accidents piétons mortels en France en 2015.

Quelle insécurité ? Quels mécanismes spécifiques liés à l'âge ? Quelles pistes d'actions ?

Introduction

En France, la mortalité piétonne a connu une hausse de 2010 à 2016. En 2017, la mortalité piétonne est revenue à son niveau de 2010 ; 484 piétons ont été tués. Les piétons représentent 18% des accidents corporels en 2017. 48 % des piétons décédés (234 personnes) ont plus de 65ans. [ONISR 2018]. Cette sur-représentation des personnes âgées est encore plus marquée chez les plus de 75 ans avec une part de 36 % de la mortalité alors qu'ils ne représentent que 9 % de la population. La population âgée croît en France. C'est donc un enjeu majeur de l'insécurité routière.

La mortalité piétonne chez les seniors est souvent expliquée par une plus grande vulnérabilité, [VOIESUR-2015] et par une plus grande difficulté dans la gestion du déplacement [Dommes 2017] [MAPISE-2014]. De plus, la question de la capacité à conduire des personnes âgées se pose régulièrement, en particulier dans les médias. En France, il n'y a pas aujourd'hui d'examen de santé en fonction de l'âge pour conduire. Peu d'études se sont intéressées spécifiquement à l'implication des seniors dans les accidents piétons; dans ces cas la vulnérabilité du conducteur âgé n'entre pas en compte.

Le Cerema réalise une étude, financée par la Délégation à la Sécurité routière, qui vise à renforcer les connaissances sur l'accidentologie mortelle des piétons et notamment à comprendre les mécanismes des accidents où sont impliqués les personnes âgées. L'un des objectifs de l'étude est de proposer des pistes de recommandations ciblées pour les seniors.

La présentation s'attachera à identifier les spécificités liées à l'âge dans les mécanismes d'accidents piétons et à proposer des recommandations d'actions ciblées.

L'implication des seniors dans les accidents piétons, qu'ils soient les victimes ou les conducteurs âgés dans l'accident, sera présentée. L'accidentalité des seniors sera mise en perspective avec la mobilité des personnes âgées et leur démographie pour connaître leur réel risque relatif. Les mécanismes des accidents seront exposés.

Données et Méthode

Cette étude s'appuie sur la réalisation, puis le codage d'une base de données sur les accidents mortels de 2015 en France, dans le cadre du projet FLAM (Facteurs liés aux accidents mortels) piloté par le Cerema. La base de données reprend la majorité des accidents mortels de 2015, avec un degré de connaissance bien plus fin que celui apporté par le fichier national des accidents. Les accidents mortels piétons représentent 379 accidents mortels et 384 victimes piétonnes.

Le risque relatif des seniors piétons et conducteurs sera déterminé. Cette détermination est en cours et sera présentée en juin. Le temps passé en déplacement a été choisi comme critère d'exposition. Le résultat chez les seniors sera comparé aux autres classes d'âge pour déterminer s'il y a un sur-risque. La répartition par genre et la temporalité des déplacements seront également étudiées.

Les facteurs d'accident seront présentés. Mais pour mieux comprendre les mécanismes d'accidents (circonstances et comportements spécifiques), il a été fait le choix de recourir aux scénarios types. Ce concept met en évidence un enchaînement d'événements, de relations causales et de processus. [Brenac et Fleury 1999]. Cette méthode va plus loin que la simple identification des facteurs de causalité. Elle permet de considérer la nature dynamique du déroulement et de mieux déterminer les mesures préventives. L'étude s'appuie sur les 20 scénarios types d'accidents piétons. [Brenac et al. 2003]. Ce concept a été à plusieurs reprises justifié dans diverses études de sécurité routière [Maitre-2017].

Les seniors sont, au sens de l'étude, les classes d'âge des 65-74 ans (jeunes seniors) et des plus de 75 ans (seniors âgés). Cette distinction arbitraire a été choisie pour être en cohérence avec d'autres études réalisées en France.

Les piétons seniors dans les accidents mortels en France en 2015

Dans les accidents mortels piétons en 2015, 47 % des piétons décédés ont plus de 65 ans, soit 183 personnes dont 133 personnes de plus de 75 ans.

Tous âges confondus, il y a plus de piétons hommes tués que de femmes. Mais à partir de 65 ans, cette différence s'amenuise (46 % de femmes) pour s'inverser à partir de 75 ans avec 51 % de femmes (nombre plus élevé de femmes âgées dans la population française). Les seniors se déplacent sur des créneaux horaires en journée et peu au cœur de la nuit. Certains déroulés d'accidents sont absents chez les seniors (accidents de fin de soirée festive par exemple).

Chez les plus de 75 ans

Les facteurs d'accident se différencient fortement à partir de 75 ans. L'analyse par scénario s'est donc concentrée sur cette classe d'âge.

82 % des accidents ont lieu quand le piéton âgé de plus de 75 ans traverse (moins de 60 % toutes classes d'âge confondues). L'enjeu principal est donc de sécuriser les traversées. Les traversées avec des problèmes de prise d'informations représentent 52% des processus d'accidents (68 accidents). Les traversées avec des problèmes de visibilité se retrouvent dans 25% des processus d'accidents (34 accidents).

Dans les accidents en marche arrière, 72 % victimes sont des seniors de plus de 75 ans.

Focus sur 3 scénarios types chez les plus de 75 ans et leurs spécificités liées à l'âge

- 37 cas : « le piéton traverse en confiance sur un passage piéton sans signalisation lumineuse, le plus souvent une infrastructure large et rapide avec une détection trop tardive ou erronée de la part du conducteur ».

Pour les personnes âgées, la confiance excessive est dans la plupart des cas une nécessité car résultant de leur difficulté dans la prise d'informations et dans leur déplacement. L'analyse montre que les aménagements ne sont parfois pas suffisamment perceptibles (17 cas), que la traversée est parfois longue ce qui handicape les personnes âgées. Certains conducteurs, à l'absence de problème de visibilité, n'ont pas du tout détecté le piéton sur le passage piéton. Les piétons seniors ne sont souvent pas en mesure d'anticiper et/ou de compenser la non détection du conducteur.

- 19 cas : « le conducteur tournant, heurte en sortie de carrefour un piéton traversant non détecté ». Dans ces cas, le piéton âgé a peut-être plus de difficultés dans la prise d'informations, en particulier lors des feux verts simultanés (piétons et véhicule). La problématique d'angle mort des véhicules de grandes tailles a été relevée. Les seniors ont-ils plus de mal à anticiper les trajectoires de ce type de véhicules? L'analyse met également en lumière une mobilisation des ressources attentionnelles des conducteurs dans le carrefour au détriment du piéton.

- 23 cas « le piéton traversant est initialement masqué par un véhicule stationné ou arrêté ». Des cas sont ici aussi liés à la végétation et au mobilier urbain.

Pour les personnes âgées, ces masques ne facilitent pas la prise d'informations et l'habitude des lieux baisse peut-être le niveau d'attention par rapport à l'environnement urbain.

Des préconisations ciblées vers les personnes âgées peuvent être évoquées au vu de ces déroulés :

- meilleure visibilité des aménagements piétons, phasage des feux conçu pour les piétons, traitement du stationnement à proximité des passages piétons, vitesse apaisée en agglomération,..
- sensibilisation des piétons âgés sur les masques à la visibilité dans leur environnement familial,
- formation/sensibilisation pour une meilleure prise en compte des piétons par les conducteurs
- des dispositifs de détection automatique du piéton pourraient être une aide utile notamment dans les cas d'éblouissement diurnes, d'angle mort et de marche arrière.

Les conducteurs seniors de plus de 65ans, impliqués dans les accidents piétons mortels en France en 2015

13 % des conducteurs impliqués dans les accidents piétons ont plus de 65 ans (51 accidents). Les

accidents ont lieu en agglomération (82%), de jour (80%).

Dans les accidents mortels piétons, les conducteurs âgés conduisent des véhicules légers. Les hommes sont toujours plus impliqués que les femmes même si cette différence s'amenuise avec l'âge (les femmes âgées sont plus nombreuses mais elles ont moins le permis et moins de voitures). Les conducteurs âgés ont plus d'accidents en agglomération et le jour que les 25-64 ans. Mais les conducteurs âgés sont-ils sur-impliqués dans ces accidents piétons ?

Principales typologies d'accidents et facteurs d'accidents chez le conducteur senior en France

65 % des accidents se produisent lors des traversées piétonnes. Cette part est encore plus importante chez les plus de 75 ans, notamment pour les traversées sans signalisation lumineuse. Le conducteur très âgé a peut-être plus de difficultés à gérer les traversées de piétons à l'absence de feux.

La prise de stupéfiants, la vitesse inadaptée, le dépassement dangereux n'apparaissent pas dans les facteurs d'accident alors qu'ils se retrouvent dans la classe d'âge 25-64 ans. Les conducteurs âgés ont donc un comportement de conduite plus sûr. L'alcool est parfois présent chez le conducteur âgé (4 accidents).

En revanche, l'« inattention » du conducteur (14 accidents) est souvent en cause et conduit à un non respect des règles de priorité.

Dans 3 cas, la manœuvre d'urgence est non adaptée. Ceci révèle des difficultés pour les seniors dans la gestion des situations de conduite d'urgence et de prise de décision.

Dans 3 cas, l'accident est survenu suite à un problème de santé du conducteur. Des difficultés physiques des conducteurs âgés ont été relevées dans les procédures des forces de l'ordre. Parfois, le conducteur senior en est conscient et admet qu'il met en place des stratégies compensatoires: conduite à vitesse limitée, trajets à proximité du domicile.

Les principaux scénarios types seront présentés, l'étude est aujourd'hui en cours.

Discussion

Il est nécessaire de concevoir les aménagements adaptés aux difficultés des seniors. De la même manière que l'accessibilité pour les personnes handicapées est une qualité d'usage pour tous, sécuriser les déplacements piétons chez les personnes âgées aurait une influence bénéfique sur la sécurité de l'ensemble de piétons.

Le piéton âgé victime d'un accident mortel se trouve la plupart du temps dans un environnement familial, proche de son domicile, pour faire des courses, se promener,... L'insécurité routière est donc objectivement pour le piéton âgé une prise de risque dans ses activités quotidiennes. Cette insécurité peut avoir des conséquences néfastes sur la mobilité et donc la qualité de vie de nos seniors. La question sociétale réciproque se pose : en quoi l'accidentologie des seniors ou leur sentiment d'insécurité modifie-t-elle leur mobilité ?

Bien que le conducteur âgé adopte une conduite plus sûre, des accidents se produisent parfois à cause de capacités amoindries par l'âge. Il serait souhaitable d'aider les conducteurs âgés à prendre conscience de leurs capacités qui déclinent avec l'âge et de la complexité de la tâche de conduire qui n'est plus perçue comme telle car quotidienne. Des aides à la conduite adaptées pour les personnes âgées pourraient être développées.

La question sociétale d'un examen médical d'aptitude à la conduite se pose et de ses conséquences vis-à-vis de la mobilité des seniors en particulier dans les zones rurales ou non desservies par des transports en commun.

Conclusion

L'importance de l'accidentologie piétonne chez le senior nécessite une connaissance approfondie des mécanismes d'accident de ces tranches d'âges pour proposer des solutions adaptées que ce soit des solutions d'aménagement, de sensibilisation ou autre. Néanmoins, au-delà de l'insécurité routière, le vieillissement de la population nécessite une prise en compte des seniors dans l'espace public et des moyens pour garantir leur mobilité.

Références bibliographiques :

DOMMES A. (2017) Comprendre et améliorer les décisions de traversée de rue des piétons âgés. Synthèse des travaux du LEPSIS. DOC00027128. Note de synthèse, 6p. <hal-01545701>.

ONISR (2018) Bilan de l'accidentalité de l'année 2017

Martin, J.L., Wu, D. (2015) Projet ANR VOIESUR

Florence Huguenin-Richard, Marie-Axelle Granié, Aurélie Dommes, Marie-Soleil Cloutier, Cécile Co-quelet. La marche à pied chez les séniors (MAPISE): Un mode de déplacement durable?. Carrefour final du PREDIT 4, Oct 2013, Paris, France. 2013. <10.13140/RG.2.2.34625.15208>. <hal-01359296>

Maître, E. (2015) Public spaces re-designed for trams in France : safety concerns. Advances in Transportation studies : an international journal, vol 37, section B, pp. 119-128.

Brenac, T., Fleury, D. (1999). Le concept de scénario type d'accident de la circulation et ses applications. Recherche Tranports Sécurité33, 63-76

Brenac, T., Nachtergaële, C., Reigner, H. (2003) Scénarios types d'accidents impliquant des piétons et éléments pour leur prévention. Rapport INRETS n°256, Arceuil, 207 p.