

Le risque routier pour les seniors

Manuelle SALATHE
Secrétaire générale

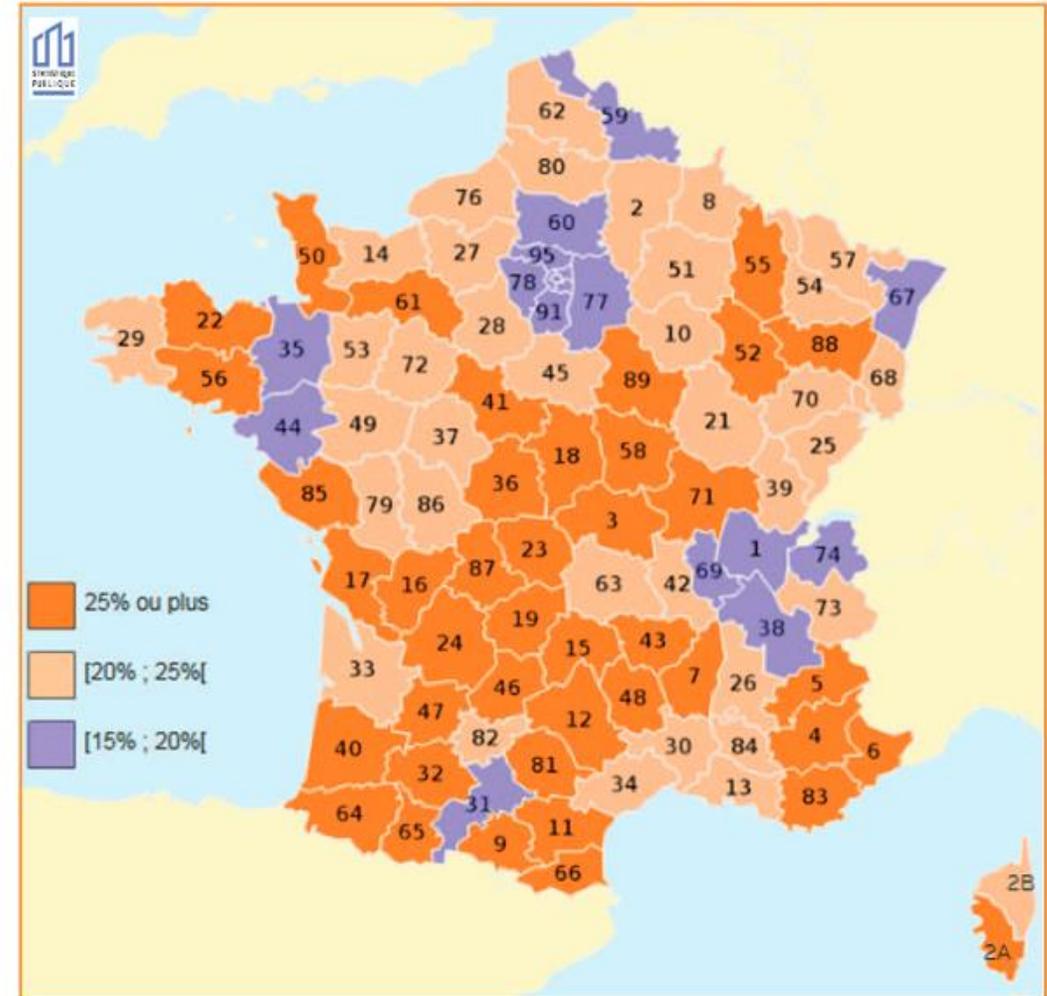
de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière

La mobilité des seniors

Un vieillissement de la population

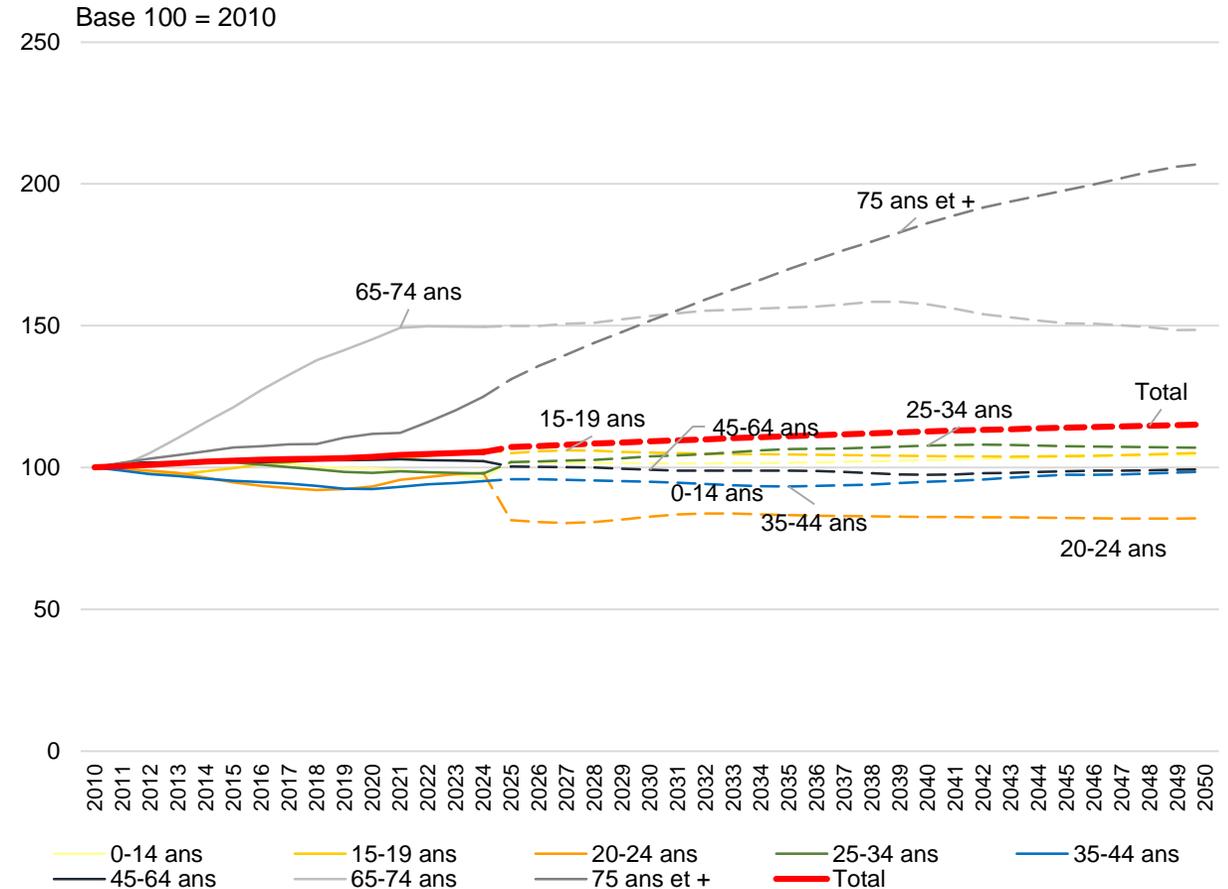
- En 2023, en France métropolitaine, les 65 ans et plus représentent 21 % de la population
 - Avec des disparités territoriales

Part de la population âgée de 65 ans ou plus en 2023 par département en France métropolitaine



Selon le scénario central de l'Insee :

- Les personnes âgées de 65 ou plus :
 - Seront 16,1 millions en 2030, soit 14% de hausse en 7 ans ;
 - Seront 18,9 millions en 2050, soit 34% de hausse en 27 ;
- Les personnes âgées de 85 ou plus :
 - Seront 1,7 millions en 2030, soit 10% de hausse en 7 ans ;
 - Seront 4,8 millions en 2050, soit 217% de hausse en 27 ans.



Source : INSEE, Estimations de populations (2024), Projections de population (2021)

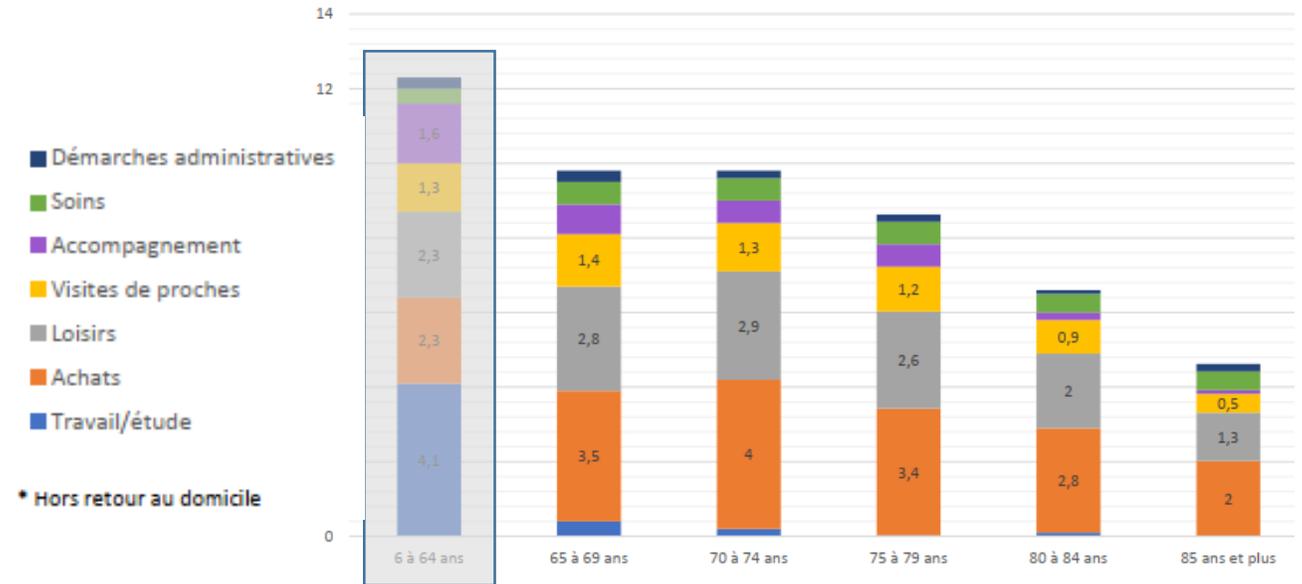
Champ : France métropolitaine

Données provisoires : 2022, 2023, 2024. Données de projection : à partir de 2025.

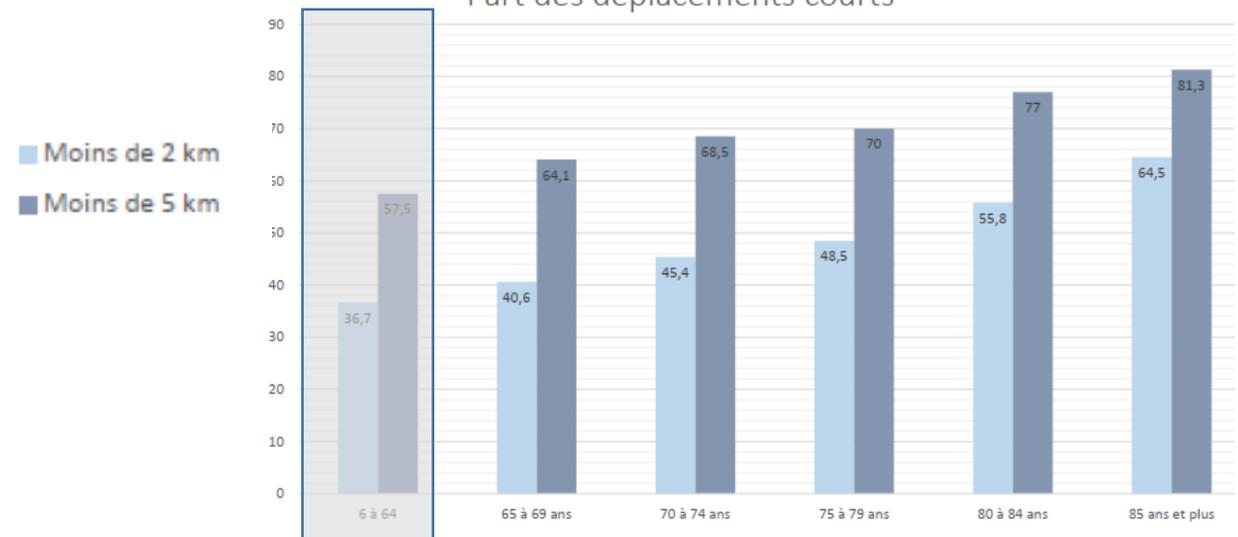
Traitement : ONISR

- Une baisse du nombre de déplacements avec l'âge
- Une augmentation de la part des déplacements courts avec l'âge

Nombre de déplacements par semaine* par motif



Part des déplacements courts

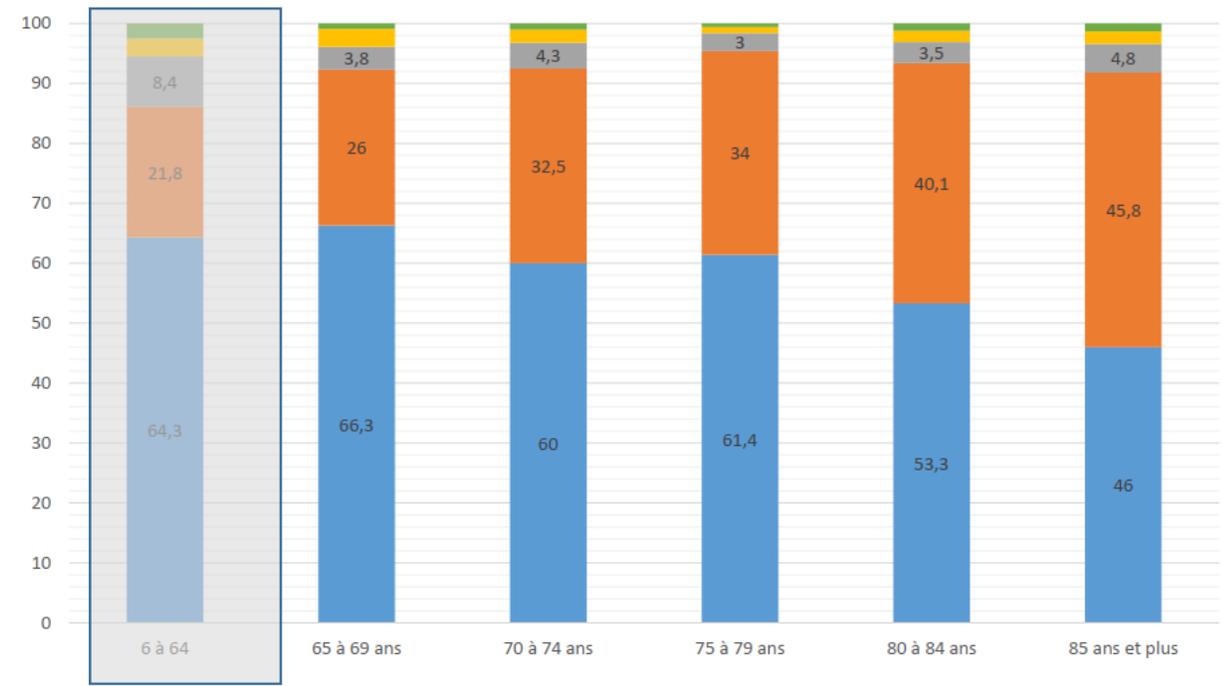


Sources : EMP 2019

Traitement : Gérontopole des Pays de la Loire

- Baisse de la part modale de la voiture à partir de 70 ans et plus encore de 80 ans, au profit de la marche

Parts modales en fonction de l'âge



Source : EMP, 2019

Sources : EMP 2019

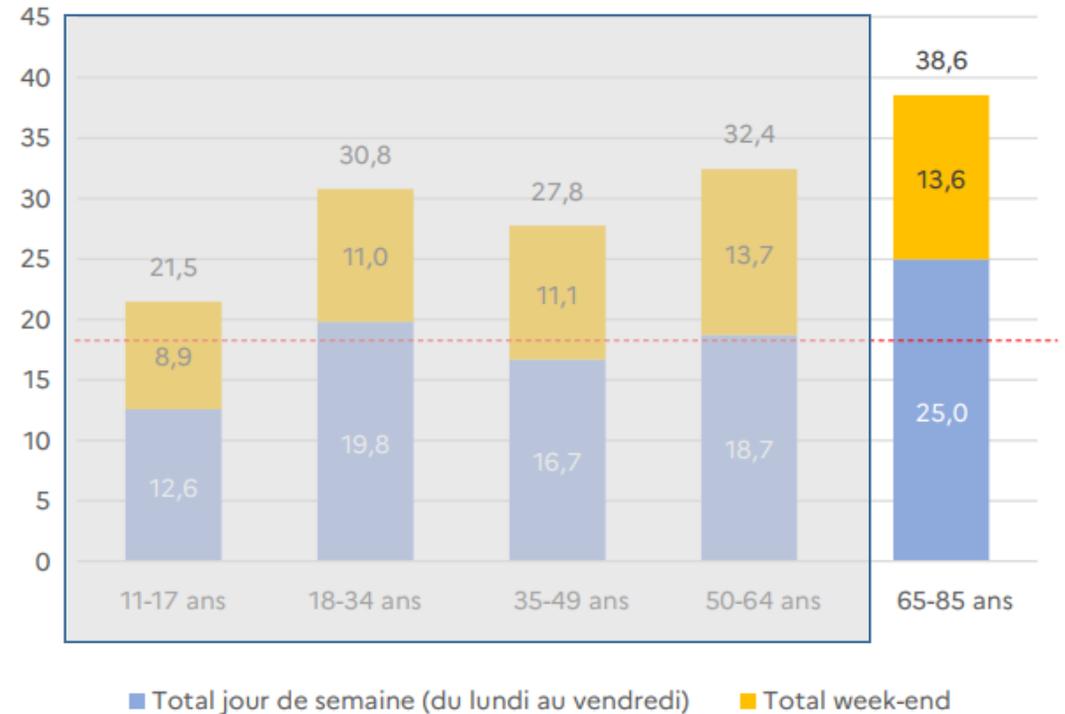
Traitement : Gérontopole des Pays de la Loire

- Autre
- Vélo et edpm
- Transports en commun
- Marche
- Voiture

- **Les dernières enquêtes soulignent que la pratique du vélo baisse avec l'âge...**
 - 35-49 ans : 27 % d'utilisateurs réguliers en 2023
 - 75-85 ans : 11 % d'utilisateurs réguliers en 2023
- **...Les distances déclarées sur une semaine augmentent avec l'âge...**
- **... et la pratique est différenciée chez les seniors selon les catégories sociales**
 - les seniors diplômés du supérieur plus enclins à pratiquer le vélo que ceux détenant un Baccalauréat ou un CAP/BEP. Mais les non diplômés sont plus assidus
 - seuls 36% des cyclistes réguliers seniors sont des femmes, contre 64% de cyclistes hommes
- **La sécurité : premier obstacle perçu à la pratique du vélo par les seniors**

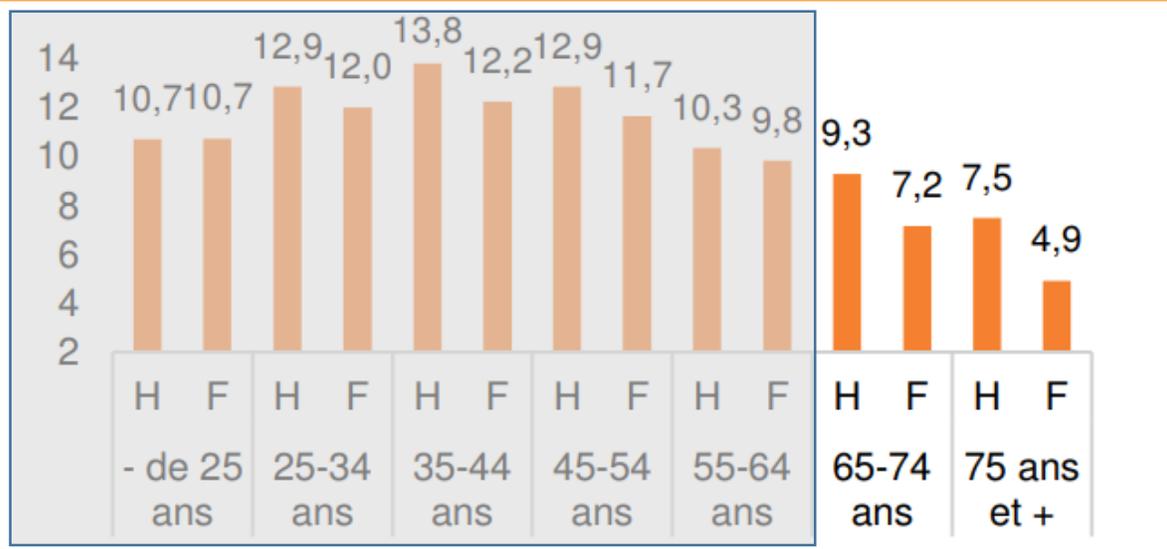
Source : Enquête nationale sur la pratique du vélo par les seniors, Forum des villes mobiles, septembre 2024

Distance déclarée (km) en vélo par tranche d'âge sur une semaine

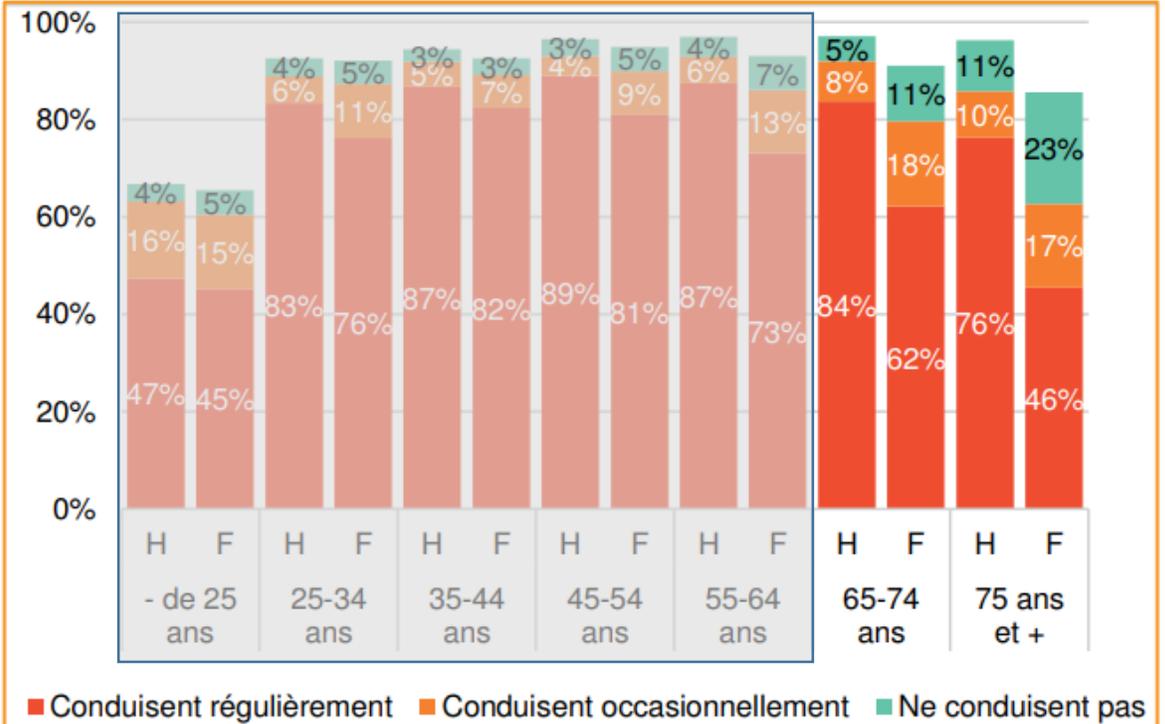


Source : Enquête vélo 2023, CSA, réalisée pour la DGITM et la DSR

Kilométrage moyen annuel parcouru par les véhicules selon le sexe (H/F) et l'âge de l'utilisateur principal, en milliers de kilomètres



Fréquence de conduite selon la tranche d'âge et le sexe parmi les individus possesseurs du permis de conduire

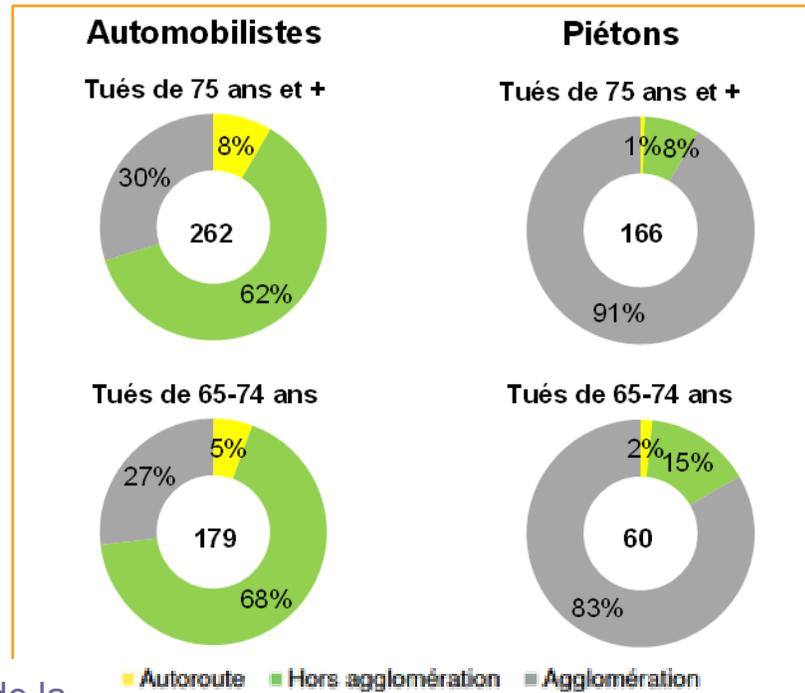


Source : Enquête Parc auto, Kantar, 2023.

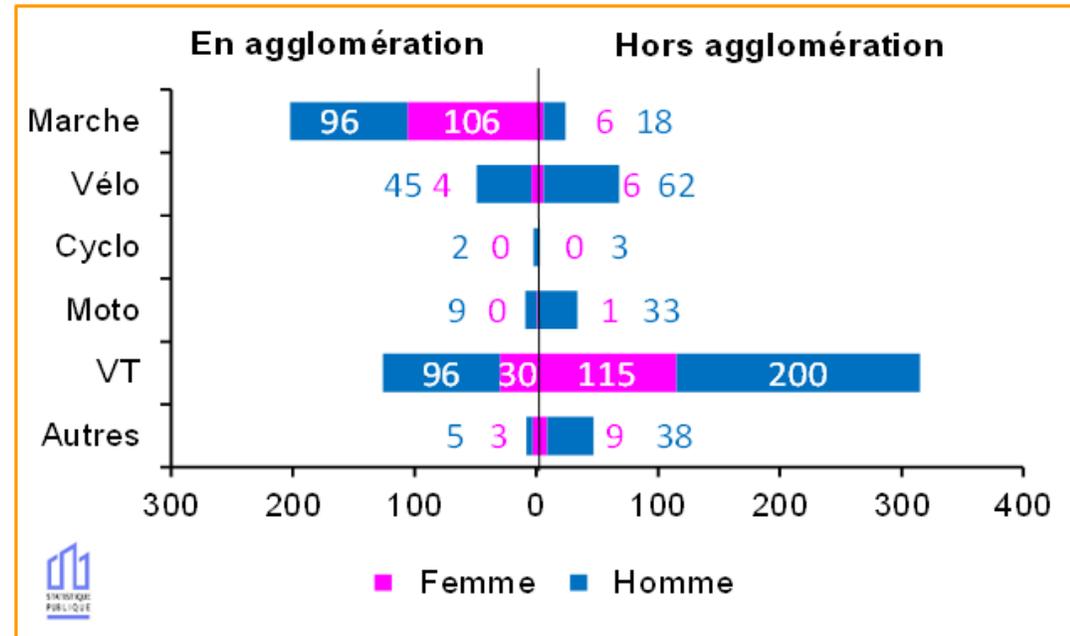
La différence à 100% représente les personnes ne possédant pas le permis de conduire (B)

L'accidentalité des seniors

- 887 seniors (65 ans et plus) décédés :
 - 370 de 65-74 ans
 - 338 de 75-84 ans
 - 179 de 85 ans ou plus
- Parité H/F des piétons seniors tués

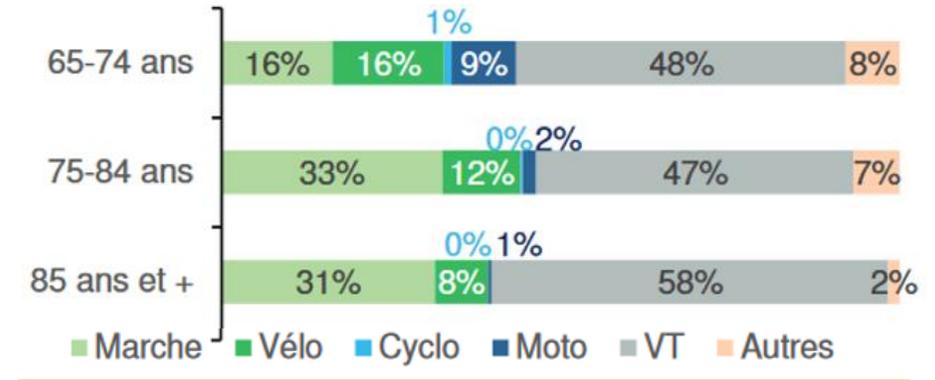


Répartition des seniors tués selon le sexe, le milieu et le mode de déplacement

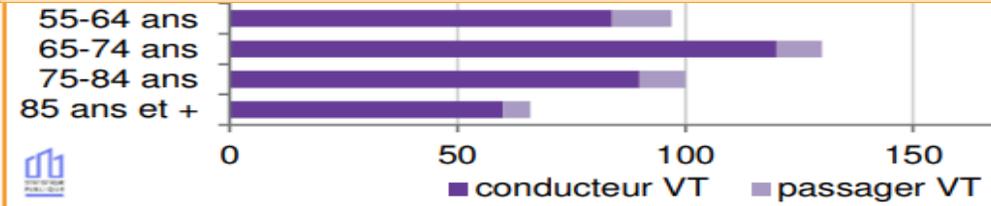


L'accidentalité des seniors en 2023

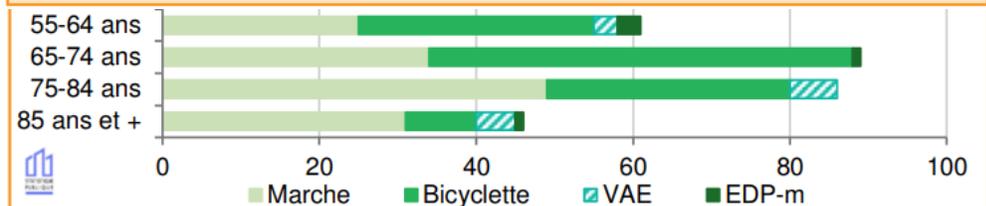
- Globalement, un quart des tués de 65 ans et plus est à pied, mais c'est un tiers pour les 75 ans et plus.
- 9 cyclistes seniors tués sur 10 sont des hommes.



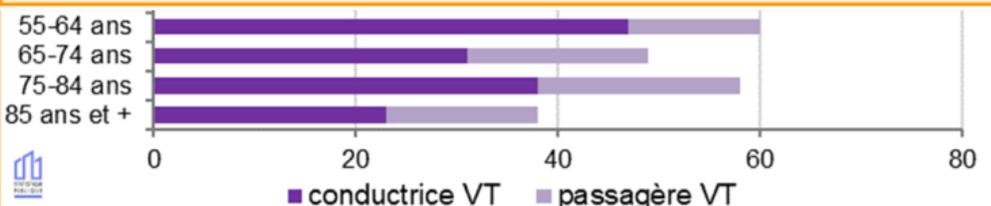
Hommes décédés en VT



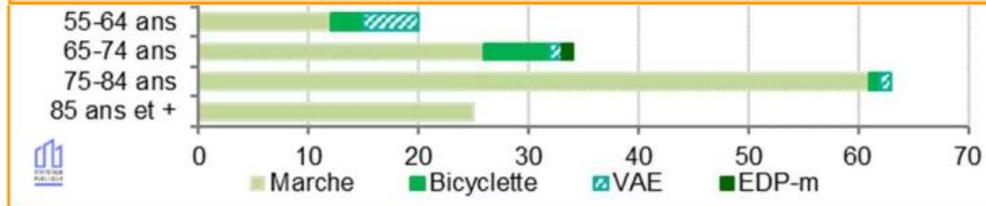
Hommes décédés en modes doux



Femmes décédées en VT

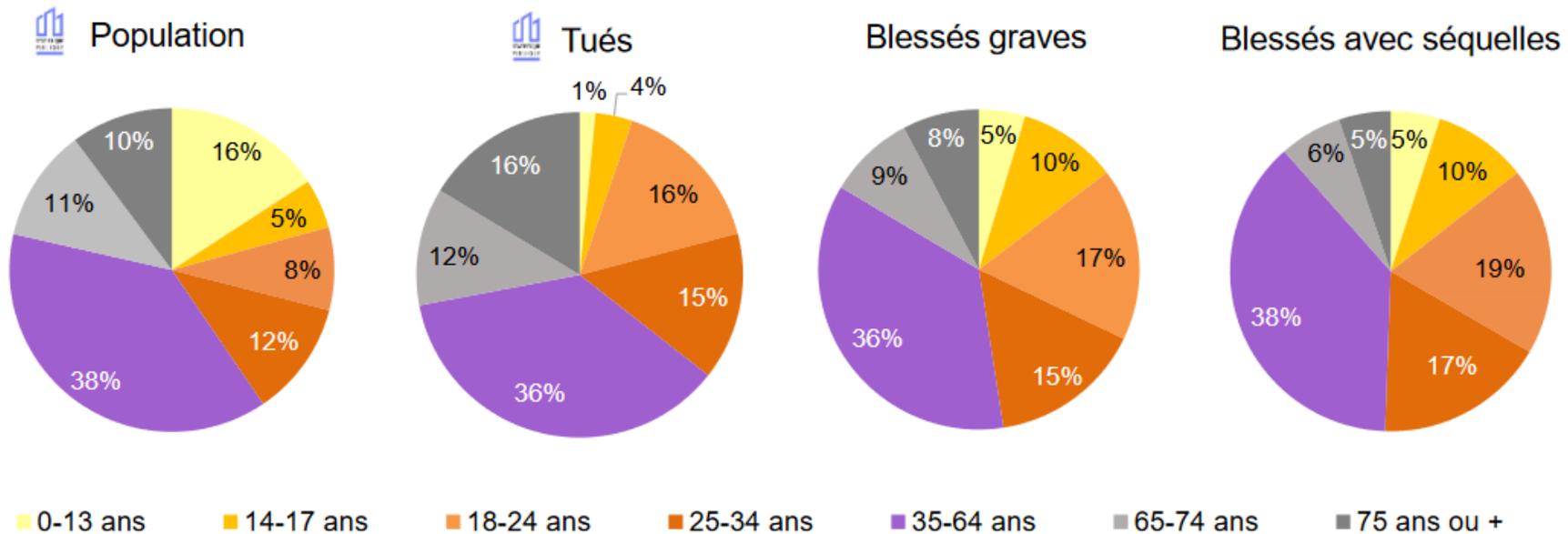


Femmes décédées en modes doux



Source : ONISR, Bilan de l'accidentalité 2023

- **65 ans et plus :** 28% des décès, 17% des blessés graves, 11% des blessés avec séquelles à 1 an, 21% de la population.

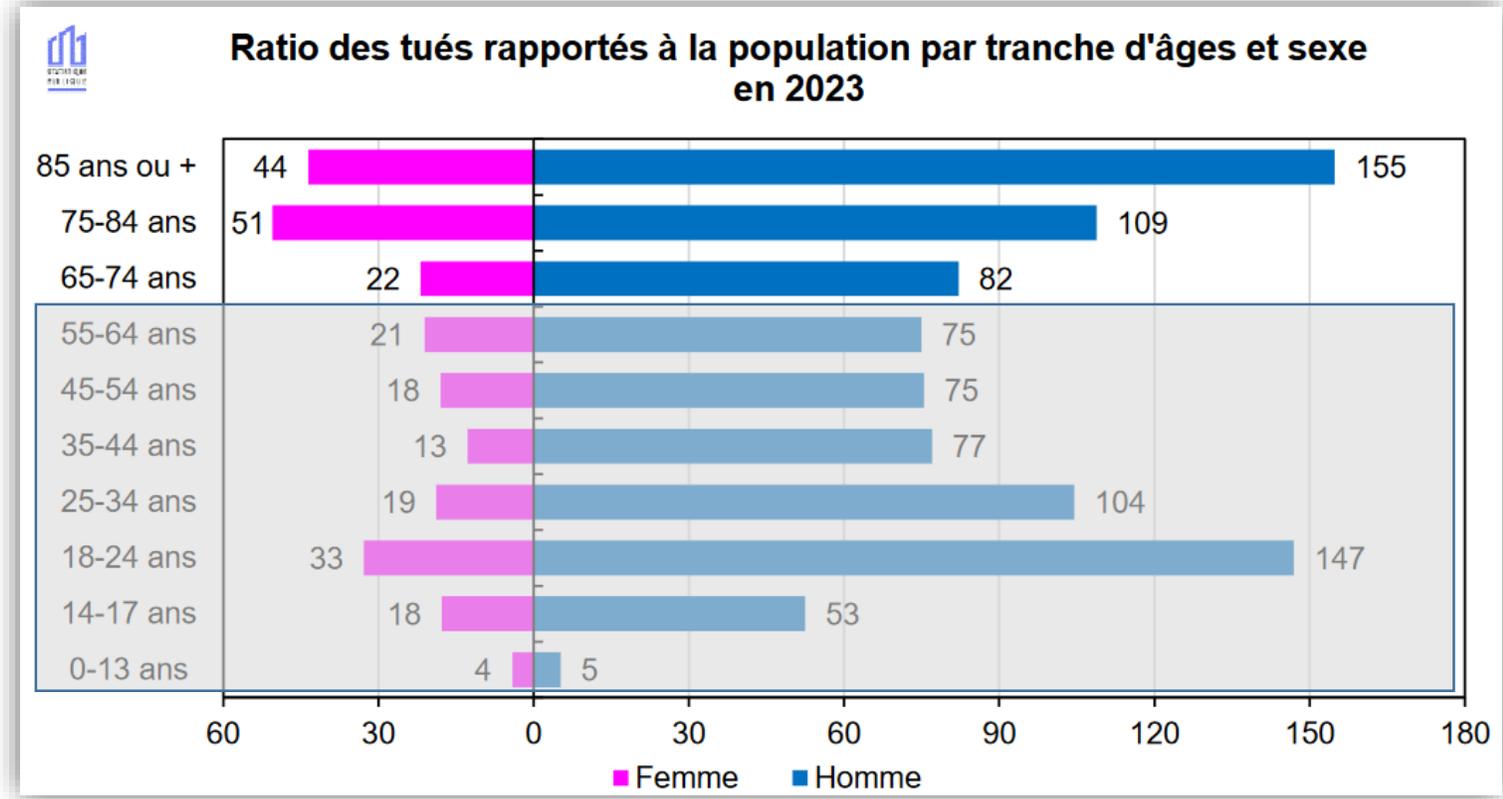


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2023. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône).
Insee – Population au 1^{er} janvier 2023 (estimation 2024)

Source : ONISR, Bilan de l'accidentalité 2023

Le sur-risque des seniors de décéder sur la route (rapporté à la population)

- **65 ans et plus :**
- Le risque augmente avec l'âge
- Le risque est plus fort chez les hommes

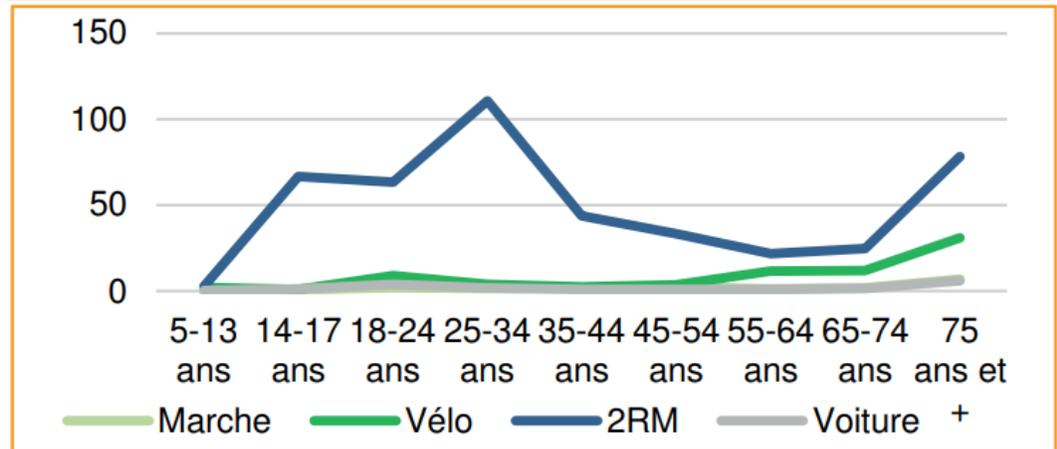


Source : ONISR, Bilan de l'accidentalité 2023

Le sur-risque des seniors de décéder sur la route (rapporté au temps de déplacement)

- **65 ans et plus :**
- Le risque augmente avec l'âge
- Le risque marche et voiture est équivalent
- Le risque à vélo est 5 fois plus fort qu'à pied ou en voiture

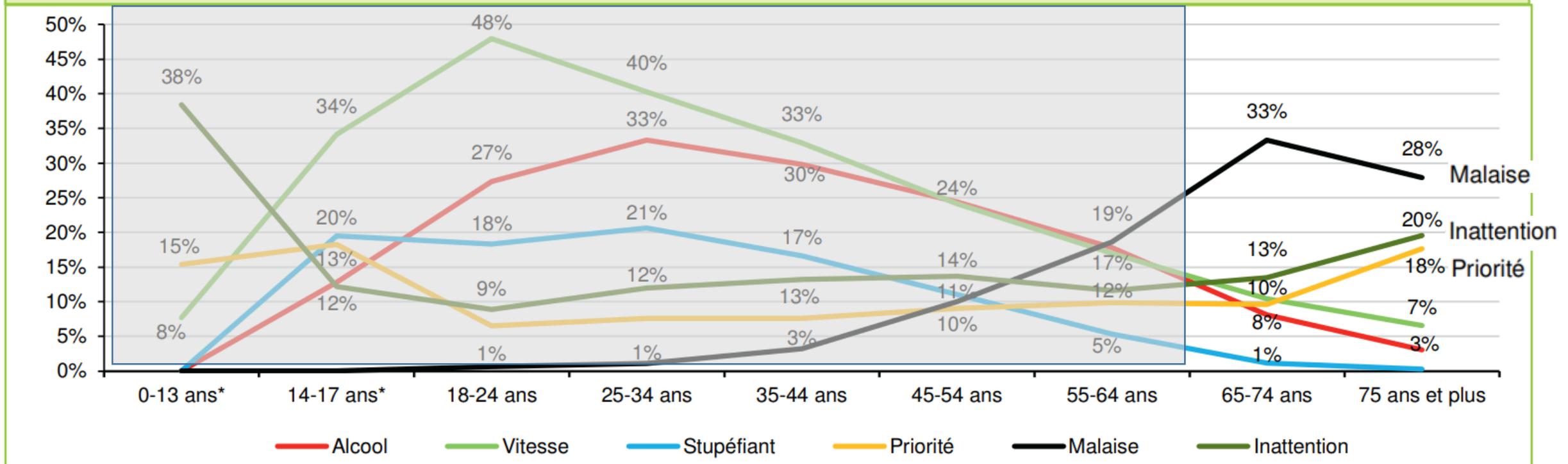
Risque d'être tué rapporté au temps de déplacement selon le mode de déplacement* et l'âge ou le genre en 2019 (Tués/Md min)



	Marche	Vélo	2RM	Voiture	Ensemble*
5-13 ans	0,4	2,0	2,6	0,2	0,3
14-17 ans	0,7	0,9	66,4	1,1	1,4
18-24 ans	2,0	8,8	63,4	3,8	4,2
25-34 ans	1,4	3,9	110,6	1,9	2,9
35-44 ans	1,6	2,4	43,7	0,8	1,4
45-54 ans	2,3	3,5	33,2	1,0	1,8
55-64 ans	1,2	11,5	21,6	0,9	1,7
65-74 ans	1,7	11,8	24,5	1,5	2,0
75 ans et +	6,7	30,9	78,0	6,0	6,4

- 75 ans et plus : Malaise, inattention, non-respect des priorités

Facteurs d'accidents mortels selon l'âge des présumés responsables quel que soit le mode de déplacement pour les années 2021 à 2023 en France métropolitaine

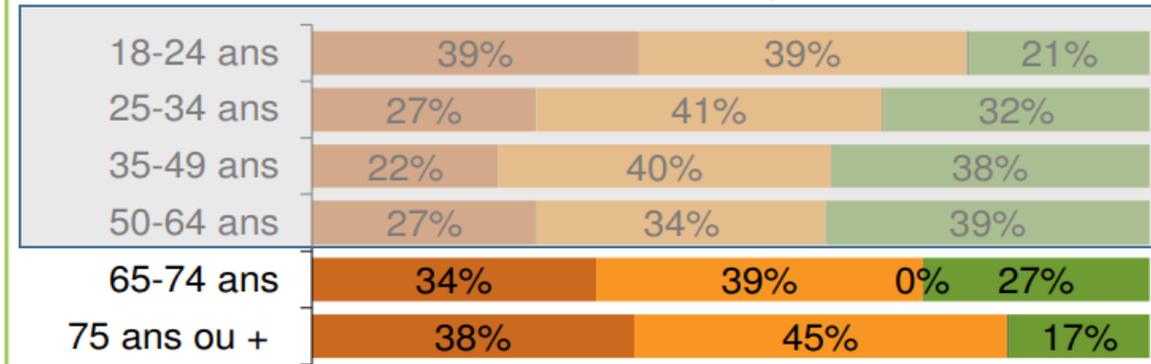


* Les tranches d'âge suivies d'un astérisque ont des petits effectifs, il en ressort que leurs résultats sont à utiliser avec précaution.

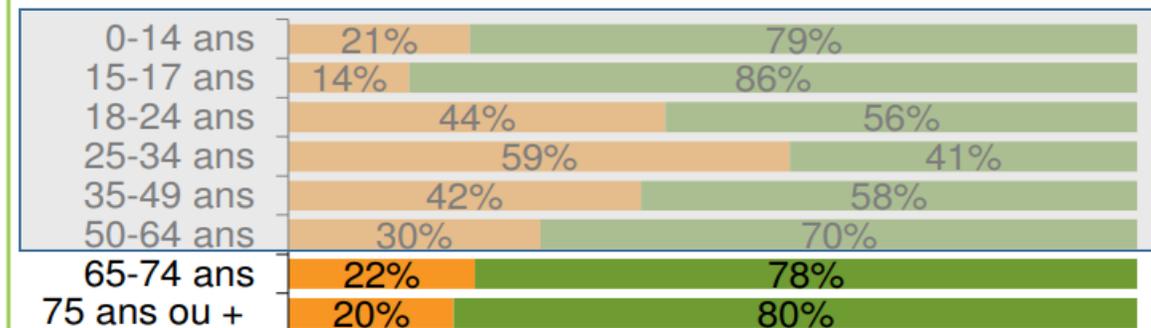
- Les PR conducteurs de VT :
 - les tranches d'âge extrêmes 18-24 ans et 75 ans et plus sont nettement plus souvent présumés responsables, avec des taux dépassant 78 %. Les 65-74 ans ont un niveau le plus élevé de responsabilité ensuite avec 73 %.
- Comme piétons, les seniors sont très peu souvent responsables de leur accident mortel.

Part des conducteurs et piétons présumés responsables (PR) dans les accidents mortels...

... parmi les conducteurs de véhicules de tourisme, selon la classe d'âge



... parmi les piétons, selon la classe d'âge



■ PR sans tiers ...

■ PR dans une collision ...

■ non PR dans une collision ...

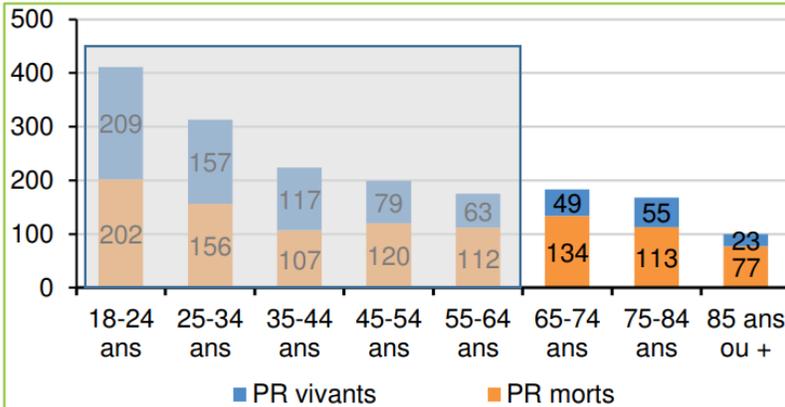
Les présumés responsables (PR)

Le nombre de présumés responsables d'accidents mortels par classe d'âge diminue avec l'âge.

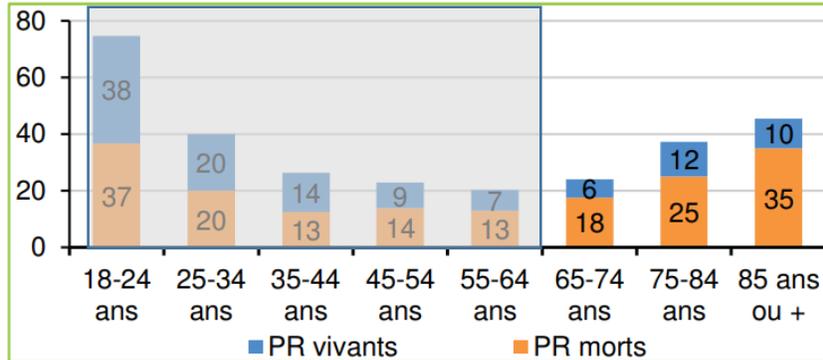
Quand ils sont PR d'accident mortels, les seniors se tuent dans la plupart des cas

Rapporté aux kilomètres parcourus, le risque d'être présumé responsable pour un senior dépasse celui des plus jeunes

Nombre de conducteurs de VT présumés responsables vivants et morts

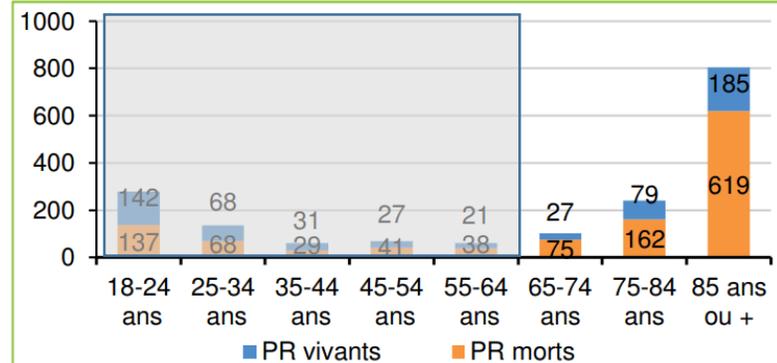


Nombre de conducteurs de VT présumés responsables rapporté à la population



Source : Insee – population par âge, estimée au 1er janvier, traitements ONISR

Nombre de conducteurs de VT présumés responsables, par milliards d'heures passées en voiture



Source : SDES – Enquête Mobilités des personnes 2019, traitements ONISR

En 2023, 451 seniors (65 ans et plus) sont PR en VT (28% ont survécu):

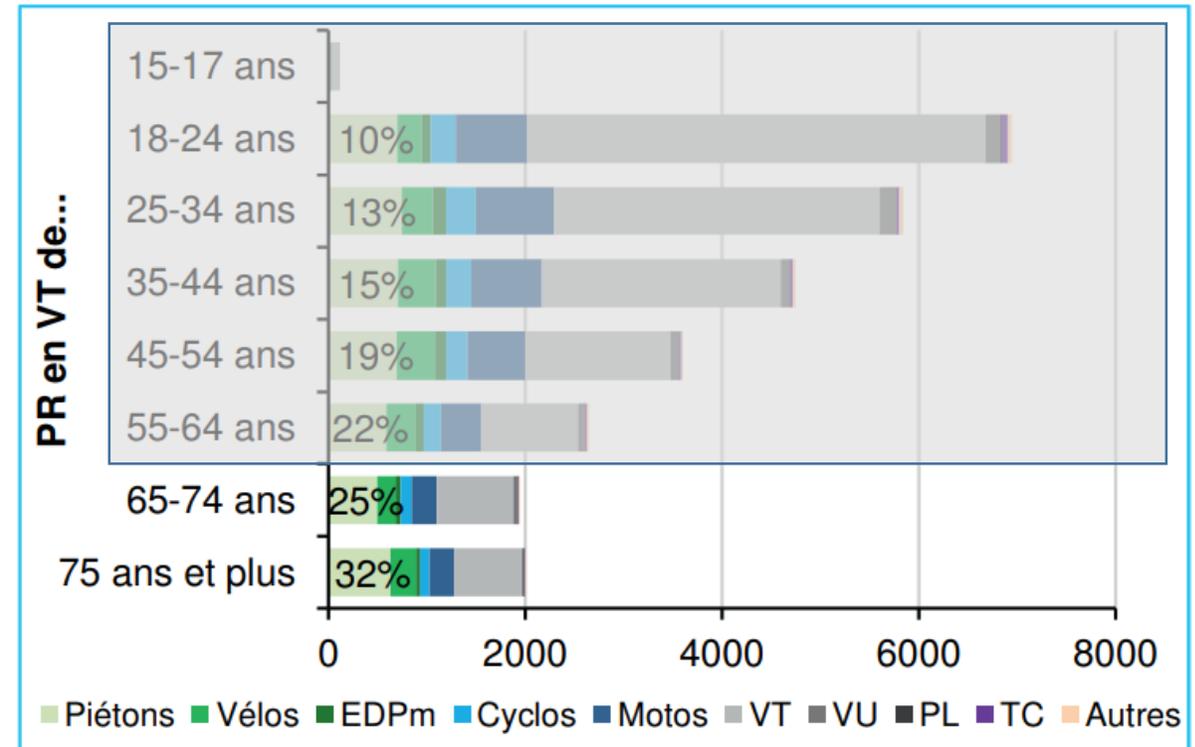
183 de 65-74 ans (77% hommes)

168 de 75-84 ans (70% hommes)

100 de 85 ans ou plus (73% hommes)

- Alors que le nombre de victimes piétons est stable quel que soit l'âge du PR en VT, leur poids parmi les victimes augmente avec l'âge du PR en VT.
- Les piétons représentent 10 % des victimes tuées ou blessées par un PR en VT de 18-24 ans contre 32 % des victimes d'un PR de VT de 75 ans et plus.

Mode de déplacement des victimes selon l'âge du PR conducteur de VT



Source : ONISR, Bilan de l'accidentalité 2023

Des projets de recherche sur les seniors

Les comportements d'adaptation, auto-évaluation des seniors

- Facteurs pouvant expliquer le risque accru de la traversée de rue des piétons âgés :
 - **une condition physique moindre** ne permettant pas de compenser une décision de traverser non optimale par une accélération,
 - une **attention plus focalisée sur le maintien de l'équilibre** que sur l'environnement.
 - **l'influence sociale d'autres piétons** : le senior peut reproduire le même comportement qu'un autre piéton, sans pour autant avoir les mêmes capacités physiques.



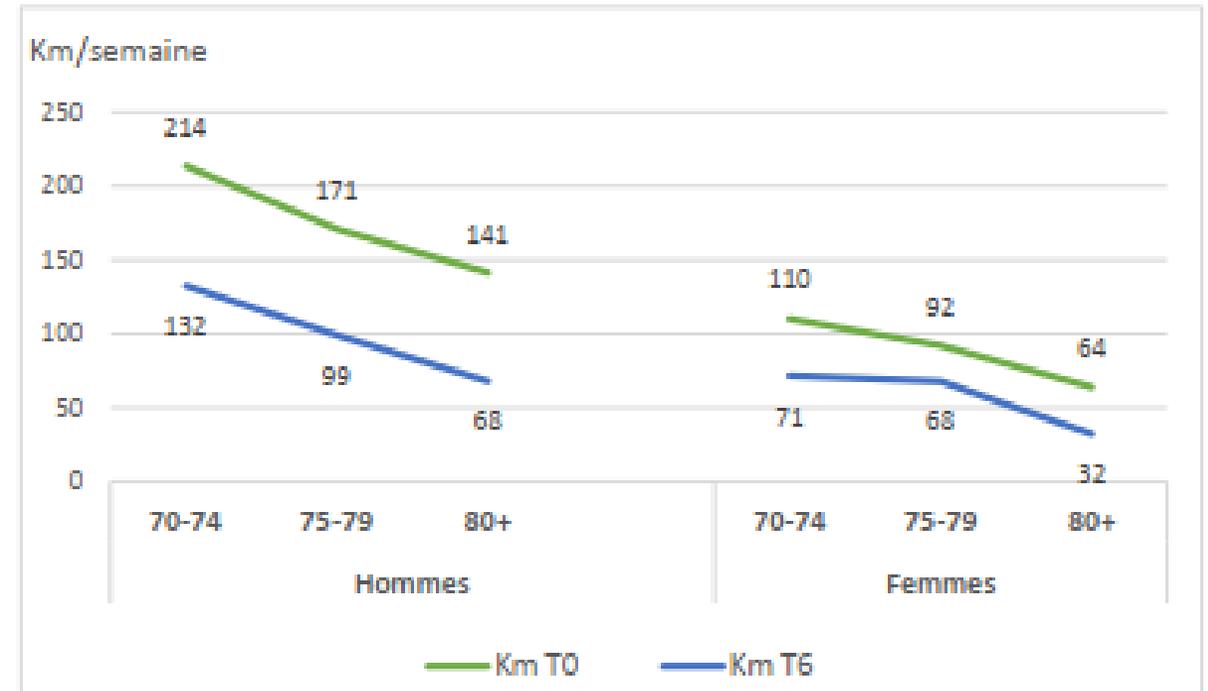
Figure 8. Schéma du grand simulateur CAVE de l'Université Gustave Eiffel à Versailles

Source : ISAPA - Influence Sociale et Auto-estimation de ses capacités chez les piétons âgés, Université Gustave Eiffel, 2023

SELFIE, étude de cohorte menée entre 2012 et 2018, population âgée en moyenne de 76 ans. En 6 ans :

- **64 % des participants ont diminué leur activité de conduite**
- **6,8 % ont cessé de conduire**
- **16,8 % ont maintenu une activité de conduite stable**
- **et 19,2 % ont augmenté leur activité de conduite en particulier en zone rurale**

Distances moyennes conduites par semaine à T0 et T6 en fonction de la classe d'âge à T0, chez les hommes et chez les femmes



Source : SELFIE, Déterminants et conséquences de la régulation de l'activité de conduite automobile chez les personnes âgées, Université Gustave Eiffel, 2021

L'arrêt de la conduite semble particulièrement délétère sur la qualité de vie et encore plus lorsque qu'un événement de santé ne vient pas justifier cet arrêt.

La **baisse de l'activité de conduite** ne présente un sur-risque d'altération de la qualité de vie que lorsqu'elle est combinée à un problème de santé.

Tableau 19. Risque d'altération de la qualité de vie après prise en compte de l'interaction significative entre la survenue d'événement de santé et l'évolution de l'activité de conduite, modèle de régression logistique multivariée SANS la santé subjective, N=541

	Altération de la qualité de vie	
	OR ajustés (IC 95 %)	p-value
Interaction entre évolution en 6 ans de l'activité conduite et pb santé entre T0 et T6 :		
Arrêt sans problème de santé	14,8 (1,9 - 118)	0,01
Arrêt avec problème de santé	11,3 (2,4 - 53)	0,002
Baisse sans problème de santé	1,2 (0,3 - 4,7)	0,8
Baisse avec problème de santé	8,1 (2,3 - 29)	0,001
Stable sans problème de santé	Ref	
Stable avec problème de santé	1,9 (0,3 - 10,4)	0,5
Hausse sans problème de santé	2,6 (0,6 - 11,1)	0,2
Hausse avec problème de santé	2,0 (0,4 - 10,0)	0,4

Source : SELFIE, Déterminants et conséquences de la régulation de l'activité de conduite automobile chez les personnes âgées, Université Gustave Eiffel, 2021

Développement d'un protocole d'évaluation de l'aptitude à la conduite chez les personnes présentant des troubles neurocognitifs

- étude sur simulateur, Université Gustave Eiffel, Maud Ranchet



<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/>

