Conducteurs âgés. Editorial

Joël Yerpez, Virginie Etienne

► To cite this version:

Joël Yerpez, Virginie Etienne. Conducteurs âgés. Editorial. RTS - Recherche Transports Sécurité, 2015, Conducteurs âgés, 2014 (04), pp.225-226. 10.4074/S0761898014004014 . hal-01213484

HAL Id: hal-01213484

<https://hal.science/hal-01213484>

Submitted on 12 Feb 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Conducteurs âgés

Elderly drivers

Joël Yerpez · Virginie Etienne

© IFSTTAR et Éditions NecPlus 2014

Nous n'allons pas insister dans cet éditorial sur la part de plus en plus importante des personnes âgées dans la population des pays industrialisés [1] et sur leur place dans la conduite automobile, ce sont des points qui sont régulièrement déclinés, affinés dans les colloques sur le sujet. Nous citerons bien sûr, car à l'origine de ce dossier, le colloque *Les aînés et la sécurité routière* des 26^e Entretiens Jacques Cartier qui s'est tenu à Lyon en novembre 2013 et qui s'appuie sur un comité scientifique regroupant des représentants français (IFSTTAR, CERTU, DSCR), québécois (Université de Montréal, CEVQ, SAAQ, MTQ) et belges (IBSR. . .) [2].

Vaste question que les personnes âgées et leur capacité de conduite, mais y a-t-il vraiment un problème ?

Le professeur Capette, de l'Académie de chirurgie pense que non. Il s'appuie, d'une part, sur plusieurs enquêtes traitant du nombre et de la typologie des accidents en fonction de l'âge des conducteurs, montrant le faible taux d'accidents chez les personnes âgées, et fait référence, d'autre part, à d'autres études, comme celle de la Compagnie de Taxi de Paris qui, employant un certain nombre de conducteurs âgés de plus de 70 ans fait apparaître que les conducteurs âgés ont moins d'accrochages que les jeunes. Le professeur explique alors ces chiffres « en démontrant que le conducteur âgé gagne en expérience et en maîtrise ce qu'il perd en rapidité et en réflexes. Il réagit peut-être moins vite que le jeune conducteur, mais plus efficacement. Il est également plus prudent ». Et le professeur de conclure « ce n'est pas le vieillard au volant

qui est dangereux dans la mesure où il conduit depuis longtemps. C'est le « jeune vieux conducteur » qui s'achète pour la première fois une voiture après 50 ans. Il n'a plus la facilité d'apprendre qu'on a à vingt ans et ne bénéficie pas, comme le vieux conducteur, de l'expérience de la route et de ses traquenards ».

Donc tout va bien, il n'y aurait donc pas de souci pour les conducteurs vraiment âgés. Au fait, nous avons oublié de préciser que l'intervention du professeur Capette est extraite d'un article d'un numéro de *Sécurité routière* de 1963 [3]. Il y a donc plus de 50 ans !

Mais poursuivons cet exercice de survol des numéros de cette revue entre 1952 et 1972, une vingtaine d'années avant les grandes mesures de sécurité routière, à la recherche de la question des conducteurs âgés. Ce que l'on retient, c'est qu'il n'y a pas de problèmes de personnes âgées, ou plutôt si : quand elles sont piétons. . . Ou alors quand les personnes âgées ont des problèmes de santé avérés et qu'elles sont stigmatisées comme « malades » et doivent prendre des médicaments [4].

Les auteurs de notre dossier s'accordent : nos conducteurs âgés ne sont plus les mêmes que ceux des trente glorieuses. Les changements physiques et cognitifs affectent la capacité de conduite, mais à âge identique, moins qu'avant. Et surtout, être conducteur âgé aujourd'hui, c'est avoir baigné dans l'époque de la mobilité, avec un besoin vital de garantir son autonomie, et même. . . se permettre quelques fautes de conduite sciemment. . . Ciel ! Où sont ces sages d'antan ?

De plus, comme la technique a énormément évolué, la technologie est présente aujourd'hui pour aider la conduite sur la route certes, mais aussi et surtout, le lecteur le découvrira dans ce dossier, pour mieux observer, comprendre et accompagner le conducteur âgé.

Pour Jean-Christophe Paris *et al.*, il s'agit d'observer leur conduite en condition naturelle et d'analyser en temps réel l'activité du conducteur afin de repérer les erreurs et les difficultés de conduite. Et visiblement, il y en a et bien réelles ! Cette nécessité d'observer et d'analyser l'activité de conduite en situation naturelle permet d'élaborer des systèmes d'assistance à la conduite

Joël Yerpez (✉)
IFSTTAR - TS2 -Laboratoire Mécanismes d'accidents
Chemin de la Croix Blanche
F-13300 Salon de Provence
e-mail : joel.yerpez@ifsttar.fr

Virginie Etienne (✉)
IFSTTAR - TS2
Cité des Mobilités
25 Avenue François Mitterrand
F-69675 Bron cedex
e-mail : virginie.etienne@ifsttar.fr

pour les conducteurs âgés, centrés sur l'humain, au contraire d'une approche techno-centrée souvent particulièrement inefficace. Comprendre et accompagner le conducteur âgé, pour Marion Hay *et al.*, c'est l'occasion de poser la question de l'utilisation du simulateur de conduite et de tests comme un apport (pas le seul d'ailleurs) dans l'analyse de l'estimation des capacités de conduite pour les personnes âgées. Les débouchés sont alors intéressants dans la mesure où mieux comprendre ses difficultés de conduire, c'est les appréhender dans le but de développer un outil de sensibilisation aux capacités requises pour une meilleure conduite. Mélanie Levasseur *et al.* proposent de développer et de valider un outil pour sensibiliser les conducteurs âgés afin qu'ils identifient les changements de conduite que l'âge entraîne chez eux et qu'ils définissent des voies d'amélioration de leur conduite, à la fois dans des stratégies compensatoires ou dans la recherche de perfectionnement (cours, évaluation...). Une démarche qui s'appuie sur un questionnaire et des capsules éducatives en lien avec le vieillissement et la conduite automobile. S'appuyant, comme Paris *et al.* sur une démarche d'observation de type *naturalistic driving* Mohamed-Amine Choukou *et al.* nous alertent ; sur des routes utilisées habituellement, les personnes âgées peuvent avoir des attitudes de conduite nocives à la sécurité. Les expérimentations concernent des approches d'intersections où on constate chez les conducteurs âgés des freinages partiels ou des excès de vitesse... Des « habitudes de conduite nuisibles à la sécurité routière ». Nos personnes âgées ont-elles vraiment changé ?

Et ne résistons pas à un autre saut dans le temps où, en mars 1970, à l'occasion d'une table ronde sur la sécurité

routière organisée par le premier Ministre de l'époque, le groupe de travail spécialisé sur le « conducteur » rejette la proposition de visite médicale généralisée et périodique en fonction de son coût « À propos du contrôle médical des personnes âgées, le groupe de travail demande que des études soient poursuivies afin d'établir la relation existante entre l'âge du conducteur et le risque d'accident, et en vue de déterminer la rentabilité d'éventuels contrôles » [5].

Observer, comprendre et accompagner la conduite des personnes âgées pour améliorer la sécurité routière, il reste encore beaucoup à faire et à imposer dans le débat social car, si la question de la conduite des personnes âgées peut dériver sur des positions très politiques, n'oublions pas qu'elle doit s'appuyer sur les connaissances scientifiques. Des approches qui mettent en évidence des outils, des méthodes de connaissance du conducteur âgé pour améliorer la sécurité routière supérieurement centrée sur l'humain, ce qui est fondamental.

Références

1. OCDE (2012). *Perspectives de L'environnement de L'OCDE À L'horizon 2050 : Les Conséquences De L'inaction*.
2. Centre Jacques Cartier (2013) *Les Aînés et la sécurité routière « rester usager de la route en toute sécurité, c'est possible »*, Les 26^e Entretiens du Centre Jacques Cartier, Lyon, 26 et 27 novembre 2013.
3. Capette (1963) Jeunes conducteurs : voici vos fautes les plus fréquentes, *Sécurité Routière* 71 : 18.
4. Collectif (1961) L'accidenté de la route et la société, *Sécurité Routière* 59 : 7-9.
5. Collectif (1970) Table ronde de la sécurité routière, rapport général, *Sécurité Routière* 113 : 4-9.