



Sondage sur la sécurité routière

2007

Les conducteurs âgés ●



**FONDATION
DE RECHERCHES
SUR LES BLESSURES
DE LA ROUTE**

La Fondation de recherches sur les blessures de la route

La mission de la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) consiste à réduire les décès et les blessures causés par les collisions routières.

La FRBR est un institut de sécurité routière national, indépendant et philanthropique. Depuis sa mise sur pied en 1964, la FRBR s'est fait reconnaître à l'échelle internationale pour ses réalisations dans une gamme de domaines liés à la recherche des causes des collisions routières et à l'établissement de programmes et de politiques qui visent à les traiter de façon efficace.

Fondation de recherches sur les blessures de la route

171, rue Nepean, bureau 200

Ottawa (Ontario) K2P 0B4

Téléphone : (613) 238-5235

Télécopieur : (613) 238-5292

Courriel : tirf@trafficinjuryresearch.com

Site Web : www.trafficinjuryresearch.com

Avril 2008

Sondage sur la sécurité routière 2007

Les conducteurs âgés —————●

Ward Vanlaar
Patricia Emery
Robyn Robertson

Soutien financier assuré par :

Principaux parrains :

Transports Canada

Canada

Brewers Association
of Canada



L'Association des
brasseurs du Canada

Toyota Canada Inc.



Table des matières

Sommaire	iii
Introduction	1
Méthode	3
Les conducteurs âgés au Canada	5
Contexte.....	5
Quels sont les facteurs qui touchent les conducteurs âgés?.....	6
Les conducteurs âgés représentent-ils un risque en matière de sécurité routière?	7
Caractéristiques des collisions des conducteurs âgés	9
Conclusions.....	9
Préoccupations à propos du problème des conducteurs âgés	11
Où se situe la question générale de la sécurité routière dans l'ordre des priorités publiques?.....	11
Est-ce que les conducteurs âgés constituent un problème de sécurité routière important pour les Canadiens?.....	13
Ampleur du problème des conducteurs âgés	15
Opinions au sujet de l'ampleur du problème des conducteurs âgés	15
Les Canadiens pensent-ils que les conducteurs âgés causent plus souvent des collisions que les autres conducteurs?.....	16
À quel point les Canadiens pensent-ils que les conducteurs âgés peuvent causer une collision?	18
À quel point les Canadiens pensent-ils que les autres sont préoccupés par les conducteurs âgés?	19
Les Canadiens croient-ils que le problème des conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire augmente ou diminue?	20
Conclusions.....	21
Soutien du public aux mesures concernant les conducteurs âgés	23
Degré de soutien à diverses mesures.....	23
Quels facteurs sont associés au soutien des mesures visant à apporter des solutions au problème des conducteurs âgés?	25
Résumé et conclusions	27
Bibliographie	31



Sommaire

- Le *Sondage sur la sécurité routière* (le *Sondage*) est un sondage d'opinion annuel réalisé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) et parrainé par Transports Canada, l'Association des brasseurs du Canada et Toyota Canada Inc. Il prend le pouls de la nation sur les questions clés en matière de sécurité routière à l'aide d'une vaste enquête téléphonique réalisée auprès d'un échantillon aléatoire représentatif de conducteurs canadiens.
- Les résultats annuels du *Sondage sur la sécurité routière* sont publiés dans une série de rapports (accessibles en ligne à l'adresse : www.trafficingjuryresearch.com) – le présent document met l'accent sur les conducteurs âgés.
- En 2006, 13,2 % de tous les conducteurs titulaires de permis, soit quelque trois millions de Canadiens, avaient 65 ans ou plus. Puisque la population continue de vieillir, ce nombre devrait augmenter; on estime donc qu'il y aura, en 2031, six millions de conducteurs titulaires de permis de 65 ans ou plus, ce qui représentera environ 23 % de tous les titulaires de permis.
- Outre la diminution normale des capacités, liée à l'âge, comme le temps de réaction et la mobilité réduite, les conducteurs âgés peuvent aussi souffrir d'autres troubles comme une déficience visuelle, une maladie cardiaque, un AVC ou la démence, sans compter la déficience pouvant être causée par les médicaments associés à ces affections. Par conséquent, à mesure que la population continue d'avancer en âge, les problèmes associés aux conducteurs âgés deviendront vraisemblablement de plus en plus courants.
- Ce qui est préoccupant, c'est que les conducteurs âgés constituent une proportion importante des victimes de la route, venant au deuxième rang après les jeunes conducteurs du groupe des 15 à 24 ans.
- Ce risque élevé s'explique en grande partie par leur fragilité physique. De plus, certaines personnes âgées conduisent moins souvent, mais quand elles le font, c'est principalement sur des routes à haut risque. Le risque élevé est encore plus prononcé après 80 ans et surtout chez ceux qui conduisent peu fréquemment.
- En général, les Canadiens sont modérément préoccupés par le problème des conducteurs âgés. Environ 33 % d'entre eux considèrent ces conducteurs comme un sujet de préoccupation très important en matière de sécurité routière.
- Il semble que les Canadiens saisissent assez bien le problème des conducteurs âgés, si ce n'est qu'ils ont tendance à en surestimer l'ampleur.
- Toutefois, il n'est pas certain que les Canadiens perçoivent que le problème deviendra de plus en plus fréquent à mesure que la population avancera en âge.
- Une majorité de Canadiens appuie les mesures qui suivent comme solutions au problème des conducteurs âgés : 1) les conducteurs âgés devraient être tenus de suivre un cours afin de conserver leurs privilèges de conduite après un certain âge (75,7 % sont d'accord); 2) des programmes sont nécessaires pour améliorer les compétences des conducteurs âgés (65,1 % sont d'accord); 3) les conducteurs âgés qui ont de la difficulté à conduire en raison d'une incapacité devraient avoir des privilèges de conduite restreints, par exemple l'interdiction de conduire quand il fait



nuit et la possibilité de conduire seulement dans un rayon de 25 km de leur domicile (71,1 % sont d'accord).

- Réciproquement, une majorité de Canadiens (61,5 %) n'est pas d'accord pour que les conducteurs âgés perdent leurs privilèges de conduite pour avoir causé une collision.
- Les conducteurs d'un certain âge sont moins préoccupés en général par le problème des conducteurs âgés et appuient en moins grand nombre diverses mesures visant à contrer le problème. Toute stratégie visant à réduire les difficultés associées aux conducteurs âgés devra tenir compte de cet aspect.



Introduction —●

Le *Sondage sur la sécurité routière* est un sondage d'opinion publique annuel réalisé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) qui prend le pouls de la nation sur les questions clés en matière de sécurité routière. Le *Sondage* révèle :

- ce que les Canadiens considèrent comme des questions de sécurité routière prioritaires et la mesure dans laquelle ces questions les inquiètent;
- leur point de vue sur la façon de régler ces problèmes;
- ce qu'ils savent et ce qu'ils ne savent pas relativement aux pratiques de sécurité routière;
- la façon dont ils se comportent sur la route.

Le *Sondage sur la sécurité routière* comporte une série de questions, posées chaque année, pour recueillir des renseignements sur l'évolution des attitudes, des opinions et des comportements. Ce sondage est complété chaque année par des questions qui permettent d'analyser plus en profondeur des points particuliers, nouveaux, sur un sujet donné. Le présent rapport décrit les résultats du *Sondage sur la sécurité routière* de 2007 concernant le problème des conducteurs âgés.



Méthode —●

Cette septième édition du *Sondage sur la sécurité routière* de la FRBR contenait 95 points visant à sonder les connaissances, les attitudes et les préoccupations des Canadiens relativement à un éventail de questions touchant la sécurité routière et à obtenir de l'information sur leurs pratiques de conduite. Dans l'ensemble, il fallait environ 15 minutes pour effectuer le sondage.

Le sondage a été administré par téléphone à un échantillon aléatoire de conducteurs qui ont conduit au cours des 30 derniers jours et qui détiennent un permis de conduire valide. L'échantillon a été stratifié par province et pondéré de façon à éviter de biaiser les résultats. Opinion Search Inc. a mené les entrevues en septembre 2007. Parmi les 11 625 foyers avec lesquels on a communiqué en demandant la participation d'une personne, 8 800 (76 %) ont refusé et 885 (7,6 %) n'étaient pas admissibles.

Au total, 1 238 conducteurs se sont prêtés à l'entrevue jusqu'à la fin. Environ 12 % d'entre eux avaient entre 16 et 24 ans, 21 %, entre 25 et 34 ans, 21 %, entre 35 et 44 ans, 18 %, entre 45 et 54 ans, 14 %, entre 55 et 64 ans et environ 14 % avaient 65 ans ou plus. Les données ont été analysées en tenant compte de la stratification et de la pondération (voir StataCorp., 2007 pour plus de détails sur les méthodes de modélisation) et en utilisant une analyse univariable et multivariable. Compte tenu de la taille de l'échantillon, les résultats peuvent être considérés comme exacts, en moyenne, avec une marge d'erreur de 2,8 %, 19 fois sur 20.

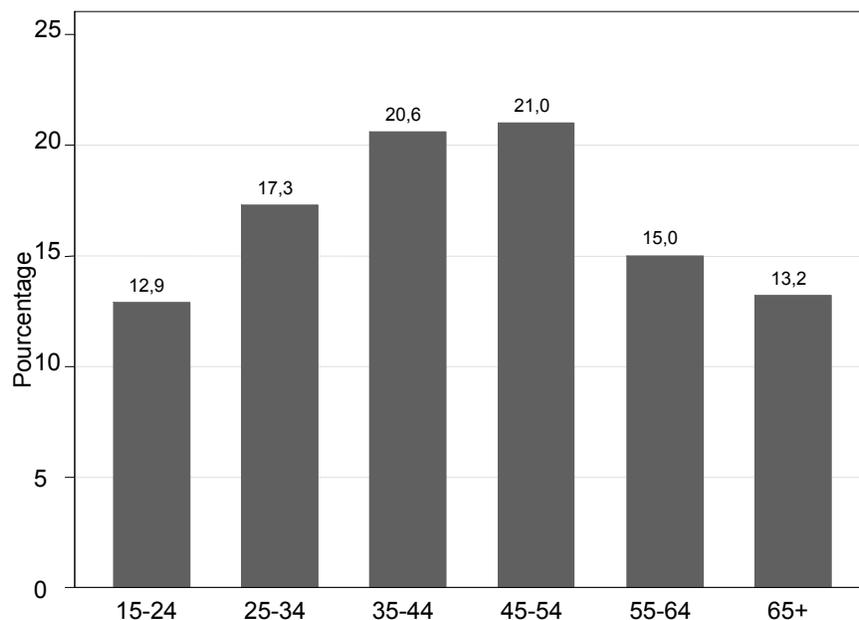


Les conducteurs âgés au Canada

Contexte

Selon les statistiques officielles de 2006, les personnes de 65 ans ou plus composent 13,7 % de la population canadienne, soit quelque 4 335 245 Canadiens (Statistique Canada, 2008). Une majorité d'entre elles (2 950 695) détenait un permis de conduire (Transports Canada, 2007), constituant ainsi 13,2 % de la population totale de conducteurs titulaires de permis. Comme on peut le voir à la figure 1, la proportion de conducteurs titulaires de permis de 65 ans ou plus (13,2 %) est à peu près équivalente à celles des jeunes conducteurs de 24 ans ou moins (12,9 %).

Figure 1. Pourcentage des conducteurs titulaires de permis, par groupe d'âge, Canada, 2006



On s'attend à un accroissement de la population de Canadiens âgés au cours des vingt prochaines années. En supposant une croissance moyenne de la population, Statistique Canada (2008) prévoit que 18,7 % (6 846 660 Canadiens) auront 65 ans ou plus d'ici 2021, et ce pourcentage atteindra 23,7 % (9 136 000 Canadiens) en 2031. Si



l'on en juge par les taux de permis délivrés aujourd'hui, cela signifie que plus de 4,6 millions de Canadiens de 65 ans ou plus continueront de conserver leurs privilèges de conduite après 2021; ce nombre devrait atteindre 6 millions en 2031, c'est-à-dire environ 23 % de l'ensemble de la population de conducteurs de 2031¹. Par conséquent, à mesure que la population continue de vieillir et que de plus en plus de personnes âgées conservent leur permis, les problèmes liés aux conducteurs âgés deviendront plus fréquents.

Il y avait près de trois millions de conducteurs canadiens de 65 ans ou plus en 2006, et leur nombre devrait doubler pour atteindre 6 millions d'ici 2031.

Quels sont les facteurs qui touchent les conducteurs âgés?

De nombreux facteurs associés à la vieillesse peuvent influencer sur l'habileté des conducteurs. Certains d'entre eux, comme le ralentissement du temps de réaction et la mobilité réduite, font partie de l'évolution normale de la diminution des capacités associée à l'âge (Alvarez et Fierro, 2008; Dobbs, 2005; Hakamies-Blomqvist et coll., 2004). En outre, de nombreux troubles médicaux, fréquents chez les personnes âgées, peuvent nuire à la conduite, par exemple une déficience visuelle (Charlton et coll., 2004; Dobbs, 2005; Owsley et coll., 2002), des limitations physiques plus prononcées gênant les mouvements du conducteur (Charlton et coll., 2004; Dobbs, 2005; Lyman et coll., 2001), comme l'arthrite (Charlton et coll., 2004; Dobbs, 2005; McGwin et coll., 2000), sans compter d'autres facteurs médicaux, tels une maladie cardiaque (Charlton et coll., 2004; Dobbs, 2005; McGwin et coll., 2000), un AVC (Charlton et coll., 2004; Lyman et coll., 2001; McGwin et coll., 2000) ou une diminution de la capacité cognitive (Charlton et coll., 2004; Dobbs, 2005; Lundberg et Hakamies-Blomqvist, 2003) comme la démence (Adler et coll., 2006; Carr et coll., 2006; Charlton et coll., 2004; Dobbs, 2005).

La compétence au volant des personnes âgées peut aussi être perturbée par un certain nombre de médicaments; on songera aux antidépresseurs, aux antihistaminiques et aux benzodiazépines (Dobbs, 2005). Cet aspect a son importance, puisque la fréquence et la quantité de médicaments prescrits augmentent avec l'âge. Même si certains médicaments ont un effet positif sur la conduite (p. ex. en réduisant la douleur), d'autres

¹ On suppose un taux de permis délivrés de 68 % et une population en 2031 d'environ 38 000 000, ce qui signifie que la population totale des conducteurs titulaires de permis en 2031 se chiffrerait à 26 000 000.



comme les benzodiazépines, les anti-inflammatoires non stéroïdiens, les anticoagulants et les inhibiteurs de l'enzyme de conversion de l'angiotensine, ont été associés à des collisions avec responsabilité de personnes âgées (McGwin et coll., 2000).

Les conducteurs âgés représentent-ils un risque en matière de sécurité routière?

Les préoccupations au sujet du problème des conducteurs âgés sont justifiées. Selon Transports Canada, les personnes de 65 ans et plus constituaient la deuxième plus grande proportion de décès sur les routes, à 16 % (ou 462 victimes) de même que 7,8 % (15 545) des blessés en 2006. Seuls les jeunes du groupe des 15 à 24 ans formaient une plus forte proportion de décès, à 24,7 % (Transports Canada, 2007). De plus, les personnes âgées ont le deuxième plus haut taux de décès sur les routes parmi les conducteurs titulaires de permis, la moyenne étant de 15,7 décès par tranche de 100 000 conducteurs détenteurs de permis, comparativement à 24,7 décès pour les conducteurs de 15 à 24 ans et 9,6 décès pour ceux de 25 à 64 ans. Si l'on se penche sur la population en général, la tendance est moins prononcée : en 2006, les conducteurs âgés avaient un taux de mortalité de 10,7 décès par tranche de 100 000 personnes, comparativement à 16,9 pour les jeunes de 15 à 24 ans et à 9 pour les adultes de 25 à 64 ans. Ainsi, les personnes âgées ont un taux de mortalité sur la route élevé par rapport à leur représentation au sein de la population en général et de la population de conducteurs titulaires de permis.

Les personnes âgées ont le deuxième plus haut taux de mortalité sur les routes, après les conducteurs de 15 à 24 ans.

Plusieurs facteurs pertinents entrent en ligne de compte dans l'interprétation de ces données. L'un d'entre eux est la fragilité physique. À gravité égale, une collision mettant en cause des personnes âgées est beaucoup plus susceptible de se solder par des décès qu'une collision touchant des jeunes, à cause de la fragilité physique (Evans, 2000, 2006; Fontaine, 2003; Hakamies-Blomqvist et coll., 2004; Li et coll., 2003). Il suffit de constater que les personnes âgées ont eu le deuxième plus haut taux de *mortalité* sur les routes en 2006, mais le plus bas taux de *blessures* (7,8 %). Cette constatation s'appuie sur de multiples études et rapports de synthèse (p. ex. Fontaine, 2003; Hakamies-Blomqvist et coll., 2004; Langford et coll., 2006; Li et coll., 2003). À cet égard, Evans (2000, 2006) affirme que si les jeunes conducteurs représentent une menace



considérable pour eux-mêmes et pour les autres usagers de la route, les conducteurs âgés sont pour leur part surtout une menace pour eux-mêmes.

Il est un autre facteur à ne pas négliger au moment d'interpréter les statistiques sur les collisions concernant les personnes âgées. Celles-ci conduisent généralement moins (Evans, 2000, 2006; Fontaine, 2003; Langford et coll., 2006); par conséquent, elles courent plus de risques d'avoir une collision. En général, tous les conducteurs qui ont un plus faible kilométrage à leur actif ont aussi un risque de collision accru (Alvarez et Fierro, 2008; Hakamies-Blomqvist et coll., 2004; Langford et coll., 2006) parce qu'ils conduisent le plus souvent sur des rues encombrées à haut risque, plutôt que sur des routes à plus faible risque comme les autoroutes (Janke, 1991).

Dans la même veine, Williams (2003) a analysé des données sur les collisions en fonction de la distance aux États-Unis, et s'est rendu compte que le nombre de conducteurs âgés de 80 ans ou plus, en cause dans des collisions mortelles, est substantiellement plus élevé par mille parcouru que les autres. Par exemple, les personnes de 80 ans ou plus avaient un taux de mortalité correspondant à plus de 1,5 fois celui des adolescents, tandis que le taux de conducteurs de 85 ans ou plus équivaut à plus du double de celui des adolescents. Leur vulnérabilité physique joue certainement un rôle dans cette situation, mais elle n'explique pas entièrement l'accroissement des risques. D'autres recherches qui ont porté sur la distance de conduite confirment l'importance de la distance parcourue; elles ont révélé que les conducteurs âgés avaient un taux de collision comparable à ceux des conducteurs d'âge moyen, à condition de conduire plus de 3 000 km par année (Alvarez et Fierro, 2008; Langford et coll., 2006).

En résumé, la documentation semble indiquer que les conducteurs âgés posent effectivement un risque élevé en matière de sécurité routière et sont surreprésentés dans les collisions mortelles et graves, ce qui constitue un sujet de préoccupation. Le risque élevé s'explique en partie par leur fragilité physique. Ils sont donc plus susceptible de mourir dans une collision et, à ce titre, présentent un risque, surtout pour eux-mêmes, quoique pas exclusivement. En plus, le risque est accru par le peu de kilomètres qu'ils parcourent et le volume élevé de leurs déplacements sur des routes à haut risque. Le risque élevé semble encore plus prononcé après l'âge de 80 ans.



Caractéristiques des collisions des conducteurs âgés

Certains types de collisions sont plus fréquents avec les conducteurs âgés. La documentation révèle que ces derniers sont plus susceptibles que d'autres d'être en cause dans des collisions aux intersections (Fontaine, 2003; Mayhew et coll., 2006), des collisions à choc latéral (Evans, 2006), des collisions à angle (Mayhew et coll., 2006) et, dans les virages, surtout à gauche, des collisions en sens inverse de la circulation. Les conducteurs âgés sont aussi plus susceptibles que d'autres d'être en cause dans des collisions attribuables à une infraction au code de la route, par exemple pour ne pas avoir cédé ou pour ne pas avoir tenu compte du feu de circulation (Mayhew et coll., 2006). Ce genre de collisions tend à augmenter avec l'âge, surtout après l'âge de 80 ans (Mayhew et coll., 2006).

Conclusions

Plus de 4 millions de Canadiens avaient 65 ans ou plus en 2006, ce qui correspond à environ 14 % de la population. Près de 3 millions d'entre eux étaient des conducteurs titulaires de permis, ce qui représente à peu près 13 % de l'effectif de conducteurs. Puisque la population continue de vieillir, leur nombre devrait augmenter. Si l'on suppose une croissance moyenne de la population, plus de 9 millions de Canadiens (environ 24 %) auront 65 ans ou plus en 2031. Cela signifie qu'à peu près 23 % de la population des conducteurs titulaires de permis auront 65 ans ou plus en 2031.

Il a été démontré qu'un certain nombre de facteurs liés à l'âge, à la maladie et à la médication, communs chez les personnes âgées, ont un effet négatif sur leur capacité de conduite. Par conséquent, au fur et à mesure que la population vieillit, les problèmes liés aux conducteurs âgés deviendront de plus en plus courants.

Parmi les sujets de préoccupation considérable, on constate que les conducteurs âgés ont un taux de mortalité élevé par rapport aux autres catégories d'âge, mais toutefois généralement inférieur à celui des jeunes conducteurs ayant entre 15 et 24 ans, à tout le moins jusqu'à l'âge de 80 ans. Cette situation peut s'expliquer en partie par leur fragilité physique, qui les rend plus susceptibles de mourir dans une collision et, à ce titre, ils présentent un risque, surtout pour eux-mêmes quoique pas exclusivement. De plus, les conducteurs âgés tendent à conduire moins, mais quand ils le font, c'est principalement



sur des routes à haut risque. Le risque élevé semble particulièrement prononcé après l'âge de 80 ans, principalement parmi ceux qui conduisent peu fréquemment.

Les collisions des personnes âgées, particulièrement celles de plus de 80 ans, sont plus susceptibles d'être des collisions à angle, des collisions à choc latéral ou de se produire aux intersections, dans un virage (surtout un virage à gauche) et elles comportent plus souvent une forme quelconque d'infraction au code de la route.



Préoccupations à propos du problème des conducteurs âgés

Où se situe la question générale de la sécurité routière dans l'ordre des priorités publiques?

Afin de connaître les attitudes générales des Canadiens à l'égard des conducteurs âgés et de mieux situer cette question dans le contexte social général et celui de la sécurité routière, les Canadiens ont eu à préciser, au cours du *Sondage sur la sécurité routière*, à quel point ils étaient préoccupés par un éventail de questions sociales. La figure 2 montre le pourcentage de répondants qui ont déclaré être préoccupés par ces problèmes sociaux, classés selon une échelle de 1 (pas du tout préoccupé) à 6 (extrêmement préoccupé); aux fins de l'établissement de la cote, les répondants ont été définis comme étant préoccupés par une question s'ils avaient choisi 5 ou 6. On constate qu'une majorité évidente de Canadiens (59,8 %) est très ou extrêmement préoccupée par la sécurité routière, venant juste après la pollution (66,8 %), le prix de l'essence à la pompe (65,2 %) et les changements climatiques (61 %). Les répondants sont plus préoccupés par la sécurité routière que par le crime (57 %), l'abus des drogues (56,6 %), l'état du système de soins de santé (54,2 %), l'économie (36,8 %), la sécurité aérienne (32 %) ou la menace d'une attaque terroriste (21,4 %).

Il convient de mentionner que les différences entre les diverses questions sociales ne sont pas toutes importantes. Une analyse plus approfondie a révélé qu'il était possible de distinguer trois groupes. D'abord, le pourcentage de Canadiens qui sont très préoccupés ou extrêmement préoccupés par la pollution est beaucoup plus élevé que par la sécurité routière et forme le premier groupe. Le deuxième groupe se compose des questions du 'prix de l'essence', des 'changements climatiques', de la 'sécurité routière', du 'crime', de 'l'abus des drogues' et du 'système de soins de santé'. Le pourcentage de Canadiens qui sont très préoccupés ou extrêmement préoccupés par chacune de ces questions est plus ou moins le même. Enfin, un nombre beaucoup moins grand de Canadiens sont préoccupés par l'économie, la sécurité aérienne et les attaques terroristes – ensemble, ils forment le dernier groupe. Une autre étude, réalisée en 2007, a dégagé une tendance semblable et concluait que « la sécurité routière se situe à



mi-chemin, parmi les priorités [du public], 54 p. 100 des participants ayant exprimé des préoccupations à ce sujet » (EKOS Research Associates Inc. 2007 : p. iii).

Figure 2. Pourcentage de conducteurs très préoccupés ou extrêmement préoccupés par diverses questions sociales

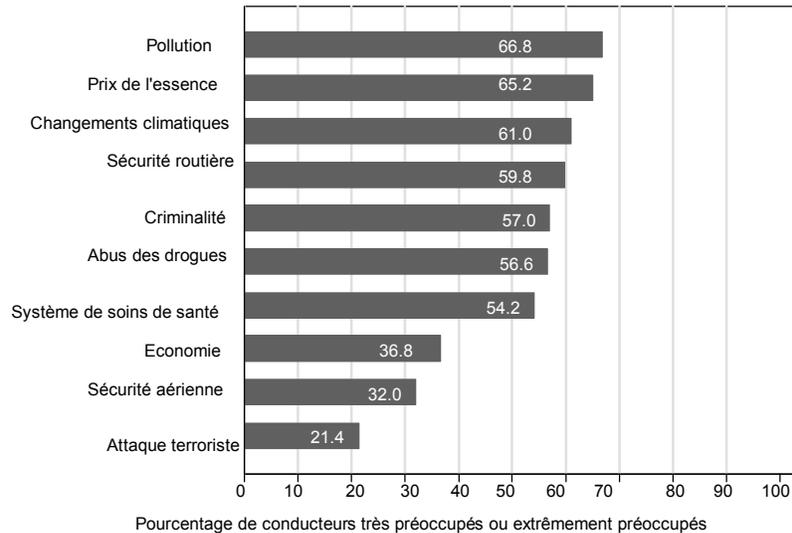
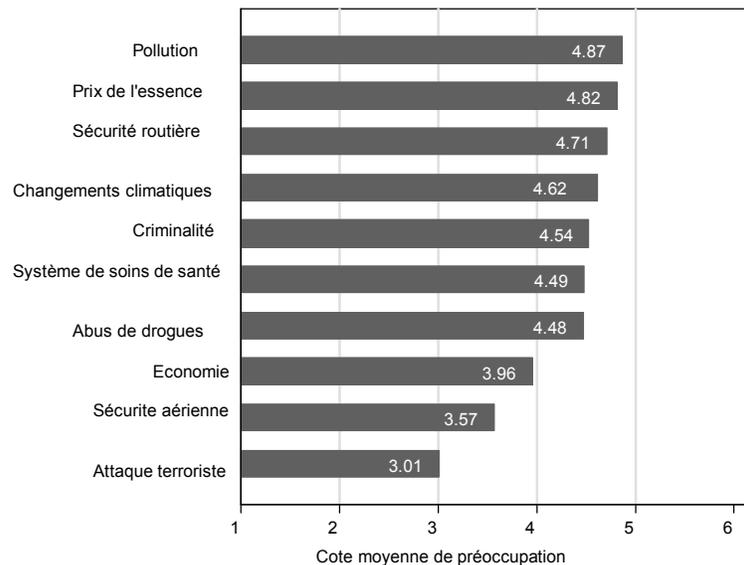


Figure 3. Cote moyenne de préoccupation des diverses questions sociales



Si l'on se penche sur la cote moyenne de préoccupation qu'obtiennent les diverses questions sociales, la tendance générale des résultats est à peine différente (voir la figure 3). En moyenne, la sécurité routière se classe au troisième rang des préoccupations, au lieu du quatrième, mais la tendance générale demeure la même.



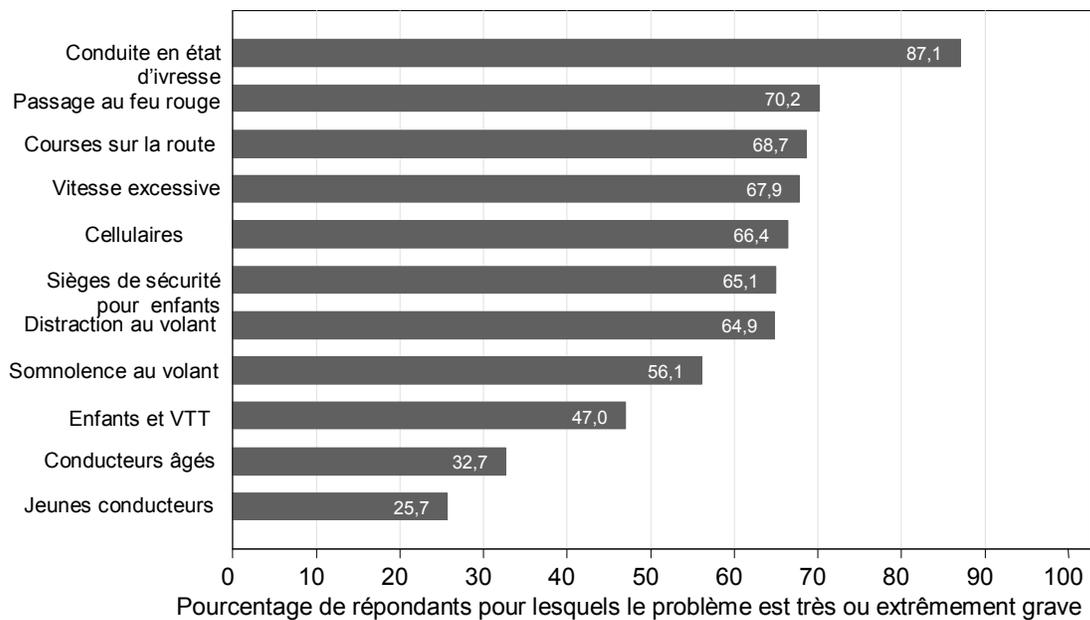
Une analyse de régression logistique a été réalisée afin de déterminer le lien entre l'âge du répondant, son sexe et sa préoccupation pour la sécurité routière en général. Le sexe ne semble pas associé au degré de préoccupation pour la sécurité routière en général; toutefois, les répondants de 35 ans ou plus étaient plus susceptibles de se montrer plus préoccupés par la sécurité routière.

Est-ce que les conducteurs âgés constituent un problème de sécurité routière important pour les Canadiens?

Le *Sondage* contenait aussi un éventail de problèmes de sécurité routière que les répondants devaient classer, par ordre de gravité, sur une échelle à six points, où 1 correspondait à « pas un problème du tout » et 6, à « extrêmement grave ». Le problème des conducteurs âgés n'était pas considéré comme un problème grave, par rapport à d'autres, et a obtenu une cote moyenne de gravité de 3,8. Comme le montre la figure 4, les conducteurs âgés ont été classés comme constituant un problème très grave ou extrêmement grave (c.-à-d. 5 ou 6) par 32,7 % des participants; ce problème a reçu la deuxième plus basse note quant à la perception de la gravité, suivi uniquement par les jeunes conducteurs (25,7 %). À l'inverse, la conduite en état d'ivresse a été classée comme un problème très grave ou extrêmement grave par 87,1 % des répondants – soit bien au-dessus de tout autre. Les autres problèmes de sécurité routière cotés comme étant très graves ou extrêmement graves étaient les suivants : 70,2 % pour le passage au feu rouge, 68,7 % pour les courses sur la route, 67,9 % pour la vitesse excessive, 66,4 % pour l'usage du cellulaire (à la main ou en mode mains libres) en conduisant, 65,1 % pour les enfants incorrectement assujettis dans les sièges de sécurité, 64,9 % pour la distraction au volant, 56,1 % pour la somnolence ou la fatigue au volant, 47 % pour les enfants conduisant des véhicules tout terrain (VTT).



Figure 4. Pourcentage des divers problèmes de sécurité routière considérés comme très graves ou extrêmement graves



Fait intéressant, quoique peu surprenant, une analyse plus poussée montre que les répondants de 65 ans ou plus sont moins préoccupés par le problème des conducteurs âgés, tandis que les femmes le sont davantage.



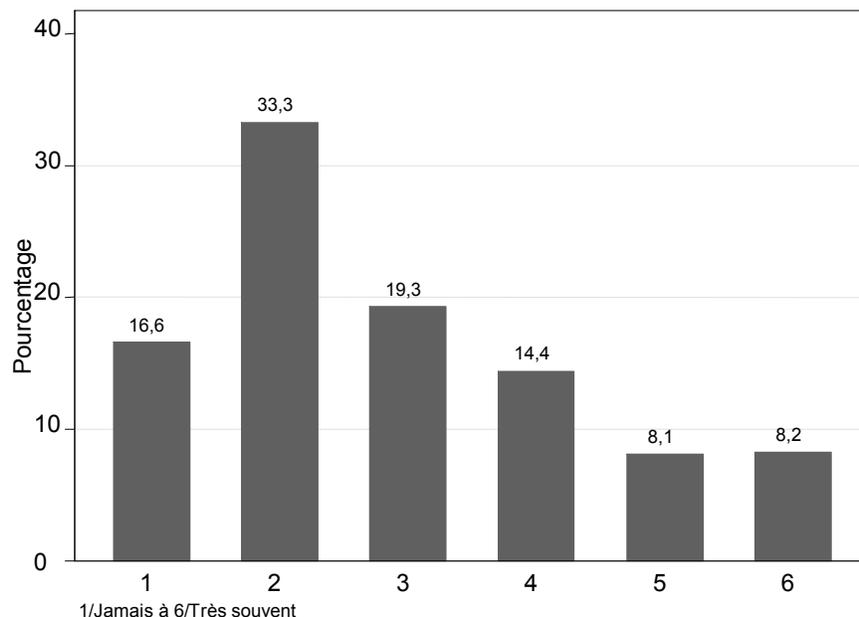
Ampleur du problème des conducteurs âgés

Opinions au sujet de l'ampleur du problème des conducteurs âgés

Les Canadiens ont eu à indiquer à quelle fréquence, sur une échelle de 1 (jamais) à 6 (très souvent), ils observaient des conducteurs âgés conduisant imprudemment sur la route. En moyenne, les répondants ont indiqué qu'ils ne voyaient pas ce comportement très souvent, lui donnant une cote moyenne de 2,9. Près du tiers (30,7 %) des répondants ont sélectionné une cote de 4, 5 ou 6, montrant qu'ils considéraient le problème des conducteurs âgés qui conduisent imprudemment comme un problème courant (voir la figure 5). De fait, la proportion des répondants qui ont vu des conducteurs âgés conduire imprudemment diffère largement de la proportion de ceux qui n'en ont pas vu (30,7 % par rapport à 69,3 %, respectivement).

Près du tiers des Canadiens déclarent voir souvent des conducteurs âgés conduisant de façon imprudente sur la route.

Figure 5. À quelle fréquence les Canadiens voient-ils des conducteurs âgés conduire imprudemment?



Comme il fallait s'y attendre, l'âge est apparu comme une variable explicative de la fréquence perçue d'une conduite imprudente des conducteurs âgés, puisque les conducteurs de 35 ans ou plus déclarant une plus faible fréquence (c.-à-d. qu'ils voient moins souvent des conducteurs âgés conduisant imprudemment).

Les répondants ont aussi eu à estimer, parmi tous les conducteurs sur la route, le pourcentage de conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire. En moyenne, les Canadiens croient que 21,6 % de tous les conducteurs sont des conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire. De toute évidence, il s'agit d'une surestimation de l'ampleur du problème, puisque les conducteurs de plus de 65 ans représentent seulement 13 % des titulaires de permis de conduire. Une analyse plus poussée a révélé que les réponses à cette question étaient inversement proportionnelles à l'âge, puisque les répondants de 25 ans et plus ont fourni une estimation beaucoup plus faible du pourcentage de conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire.

Les Canadiens pensent-ils que les conducteurs âgés causent plus souvent des collisions que les autres conducteurs?

Les participants ont eu à indiquer dans quelle mesure ils admettent que les conducteurs âgés causent des collisions plus souvent que la plupart des autres conducteurs, sur une échelle de 1 (tout à fait en désaccord) à 6 (tout à fait d'accord). La note moyenne était de 2,65; une majorité est en désaccord avec cet énoncé, 74,3 % ayant sélectionné 1,2 ou 3 sur 6 (voir la figure 6). Les répondants de 25 ans ou plus étaient beaucoup moins susceptibles d'être d'accord pour dire que les conducteurs âgés causaient des collisions plus souvent que la plupart des autres conducteurs.

Environ le quart de tous les Canadiens croient que les conducteurs âgés causent plus souvent des collisions que la plupart des autres conducteurs.

À partir de la même échelle, les répondants ont aussi eu à dire s'ils étaient d'accord avec l'énoncé suivant : les conducteurs âgés causent des collisions plus souvent que les jeunes conducteurs (voir la figure 7). Une majorité claire de répondants (79,6 %) est en désaccord avec l'énoncé, ayant choisi 1, 2 ou 3 sur 6. Les participants ont ainsi donné une note moyenne de 2,4. Les répondants de 35 ans ou plus étaient plus susceptibles d'être en désaccord avec l'énoncé.



Figure 6. Les Canadiens croient-ils que les conducteurs âgés causent plus souvent des collisions que la plupart des autres conducteurs?

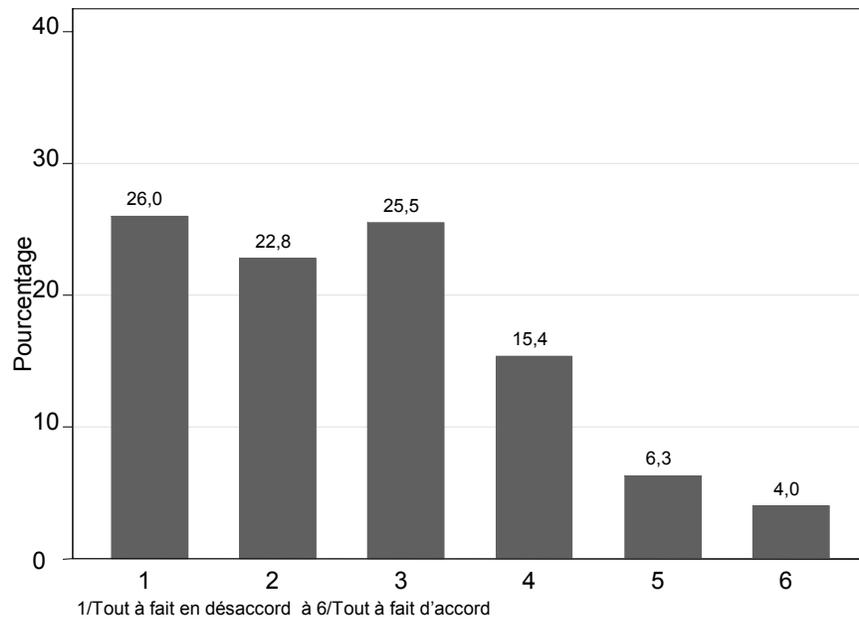
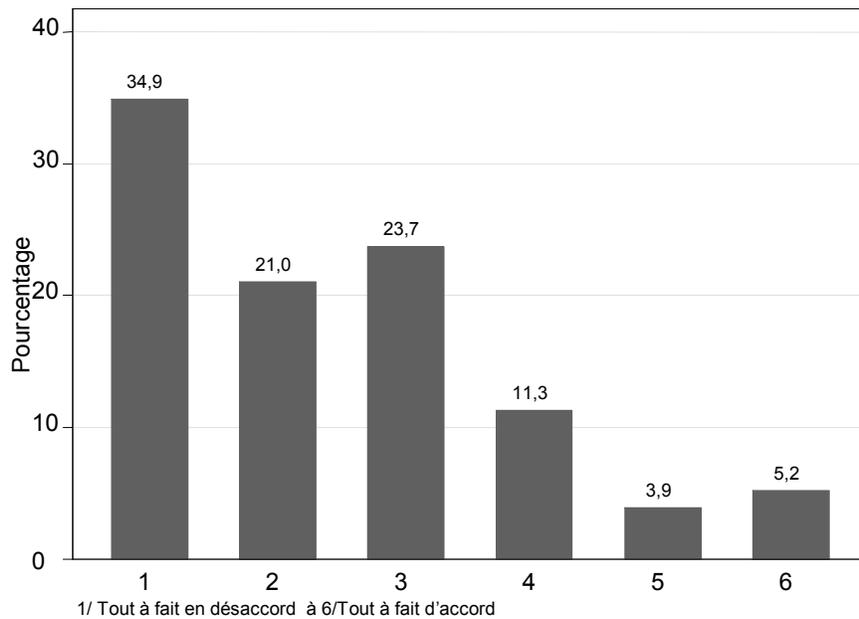


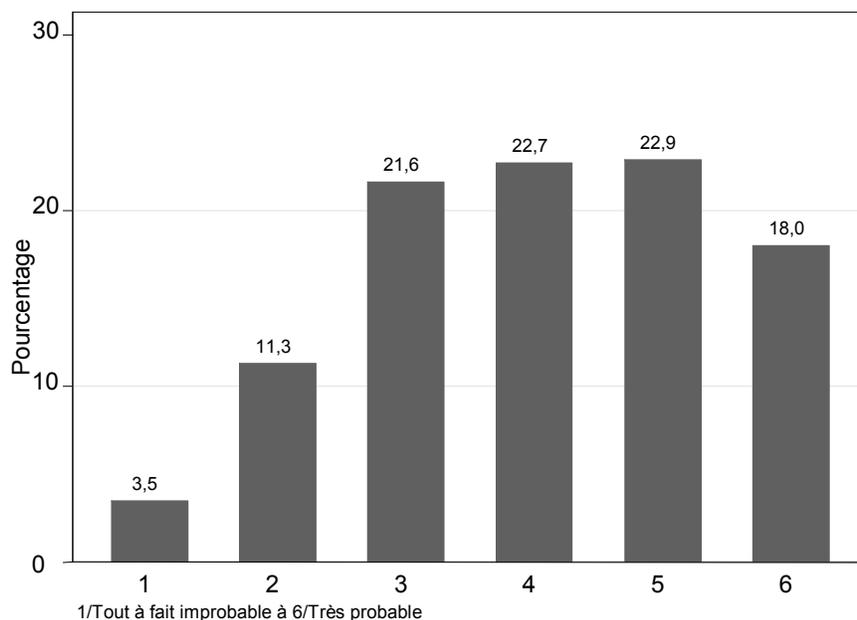
Figure 7. Les Canadiens croient-ils que les conducteurs âgés causent plus souvent des collisions que les jeunes conducteurs?



À quel point les Canadiens pensent-ils que les conducteurs âgés peuvent causer une collision?

Les Canadiens ont eu à préciser à quel point ils croient qu'il est probable que les conducteurs âgés qui ne devraient pas conduire causeront une collision (voir la figure 8), sur une échelle de 1 (tout à fait improbable) à 6 (très probable). Ils sont modérément convaincus que ces conducteurs sont plus susceptibles de causer des collisions (une moyenne de 4 sur 6). Près des deux tiers (63,6 %) ont donné une cote de 4 à 6, indiquant qu'ils croient probable que les conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire puissent causer une collision. Les femmes sont plus susceptibles que les hommes de croire que ces conducteurs ont une plus forte probabilité de causer une collision et les répondants de 55 ans sont moins susceptibles de le penser.

Figure 8. Les conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire : Quelle est la probabilité qu'ils causent une collision?

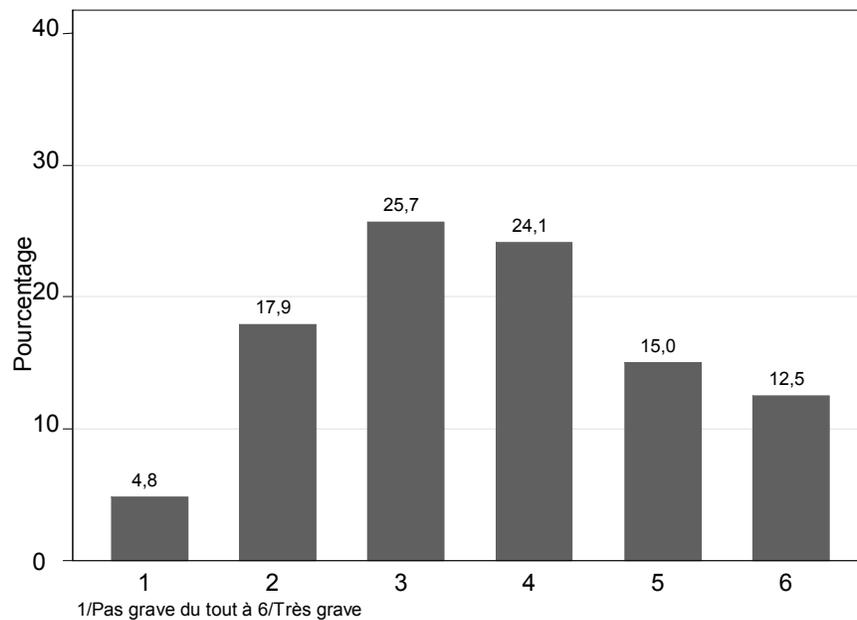


Les participants ont eu à estimer la gravité des collisions causées par les conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire. À l'aide d'une échelle de 1 (pas grave du tout) à 6 (très grave), les participants ont donné une cote moyenne de 3,6, indiquant une perception modérée de la gravité des collisions. Plus de la moitié (51,6 %) d'entre eux ont donné des cotes de 4, 5 ou 6, révélant qu'ils pensent que les collisions causées par les conducteurs âgés sont plus graves (voir la figure 9). L'âge n'est pas associé de



manière significative aux résultats de cette question; toutefois, le sexe était une variable prévisionnelle importante, les femmes étant plus susceptibles de coter les collisions causées par des conducteurs âgés comme étant plus graves.

**Figure 9. Les conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire :
Quelle est la gravité des collisions?**



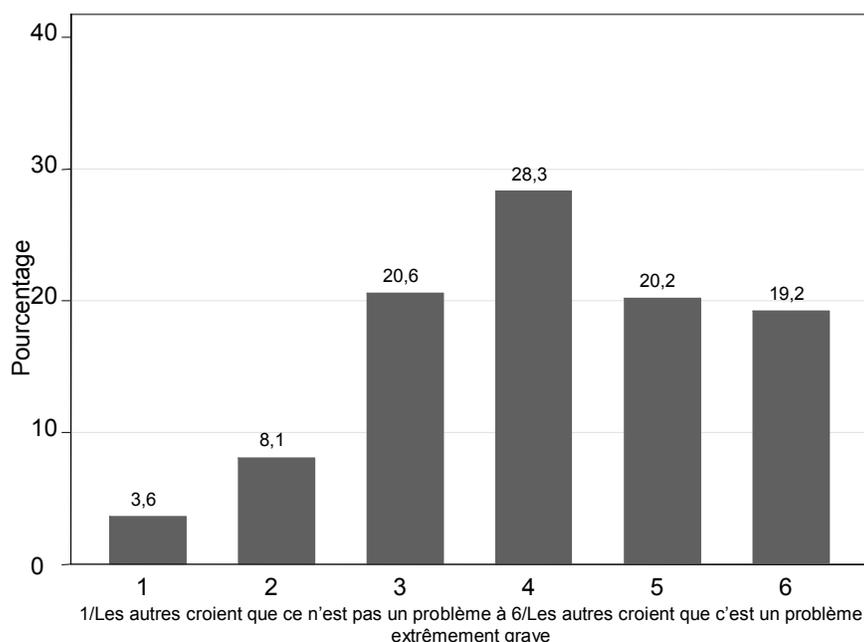
À quel point les Canadiens pensent-ils que les autres sont préoccupés par les conducteurs âgés?

Après avoir mesuré leurs propres points de vue sur les conducteurs âgés, les répondants ont eu à préciser à quel point ils croient que les *autres* sont préoccupés par le problème des conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire, à l'aide d'une échelle de 1 (les autres ne croient pas du tout que c'est un problème) à 6 (les autres croient que c'est un problème extrêmement grave). Les répondants ont estimé que les autres étaient modérément à fortement préoccupés par le problème des conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire, accordant une cote moyenne de 4,1, soit légèrement supérieure à la cote moyenne de 3,8 de leur propre perception de la gravité du problème, tel qu'il a été expliqué précédemment (p. 13). Comme le montre la figure 10, 32,3 % des répondants ont donné des cotes de 1 à 3, révélant qu'ils croient que les autres sont moins préoccupés par les conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire.



Les 67,7 % qui restent ont choisi une cote de 4 à 6, montrant une perception supérieure du degré de préoccupation des autres pour la question.

Figure 10. Perception du degré de préoccupation des autres pour les conducteurs âgés



Les cotes élevées à propos des préoccupations des autres pour les conducteurs âgés étaient associées aux femmes et inversement associées au fait d'être âgé de 35 ans ou plus, c'est-à-dire que les répondants de 35 ans ou plus ont donné une estimation inférieure du taux de préoccupation des autres.

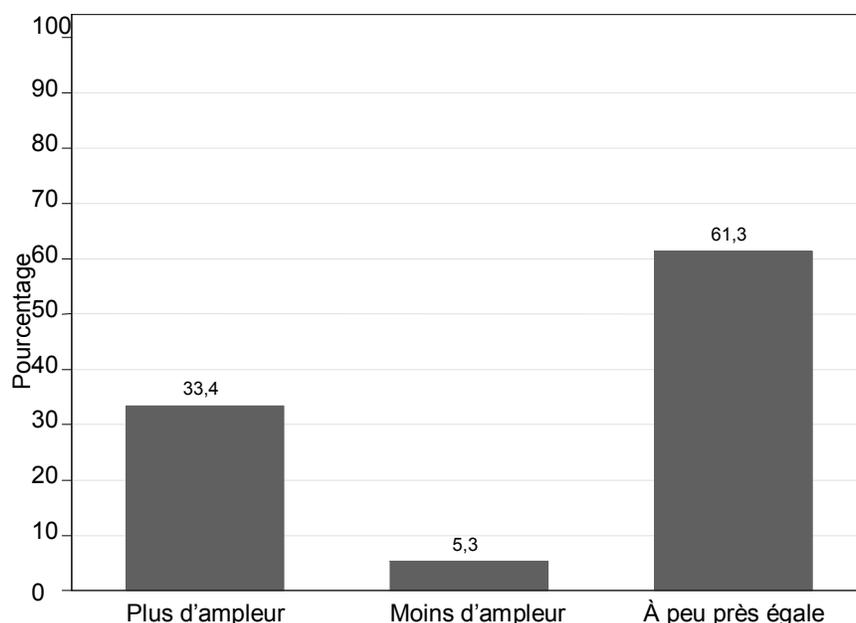
Les Canadiens croient-ils que le problème des conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire augmente ou diminue?

Comme le présente la figure 11, la plupart des Canadiens (61,3 %) croient que l'ampleur du problème des conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire est à peu près la même qu'il y a cinq ans. Une proportion substantiellement moindre (5,3 %) croit que le problème diminue d'ampleur, tandis que 33,4 % ont l'impression que le problème est plus important qu'il y a cinq ans. Aucun lien n'a été établi entre cet aspect et l'âge ou le sexe.

Plus de 60 % des Canadiens pensent que l'ampleur du problème des conducteurs âgés est la même qu'il y a 5 ans.



**Figure 11. Les conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire :
Le problème a-t-il plus d'ampleur aujourd'hui qu'il y a 5 ans?**



Conclusions

Les Canadiens semblent considérer les conducteurs âgés comme constituant un problème de sécurité routière modérément important pour ce qui est de la perception de la fréquence à laquelle les conducteurs âgés conduisent imprudemment et du risque de collision des conducteurs âgés comparativement aux autres conducteurs. Toutefois, à des questions précises au sujet du pourcentage de conducteurs sur la route qui sont âgés et qui ne devraient plus conduire, leurs réponses révèlent une surestimation du problème.

Une majorité croit que le problème particulier des conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire a à peu près la même ampleur qu'il y a cinq ans. Cependant, comme il est indiqué dans le contexte du rapport, à mesure que l'effectif de conducteurs âgés augmentera, le problème pourrait devenir plus fréquent, à moins que des mesures ne soient prises.



Soutien du public aux mesures concernant les conducteurs âgés

Les Canadiens ont également eu à indiquer dans quelle mesure ils étaient d'accord ou non avec l'utilisation de diverses mesures visant à atténuer le problème des conducteurs âgés. Ils pouvaient répondre en utilisant une échelle de 1 (tout à fait en désaccord) à 6 (tout à fait d'accord). Les réponses de 1 à 3 étaient considérées comme ne constituant pas un appui, alors que les réponses de 4 à 6 l'étaient. Il a été possible de déterminer si le degré de soutien différait selon les sous-groupes de conducteurs, en particulier pour ceux qui sont très préoccupés par le problème, par rapport à ceux qui ne le sont pas.

Degré de soutien à diverses mesures

La figure 12 illustre le degré de soutien à différentes mesures proposées à l'endroit des conducteurs âgés, notamment :

- les conducteurs âgés devraient être obligés de suivre un cours pour conserver leurs privilèges de conduite après un certain âge (le cas échéant, à partir de quel âge);
- les conducteurs âgés qui ont de la difficulté à conduire à cause d'une incapacité devraient avoir des privilèges de conduite restreints, par exemple ne pas conduire quand il fait nuit et conduire uniquement dans un rayon de 25 km de leur domicile;
- des programmes visant à améliorer les compétences des conducteurs âgés;
- les conducteurs âgés devraient perdre leurs privilèges s'ils causent une collision.

La plupart des Canadiens conviennent que les cours, une restriction des privilèges de conduite et des programmes sont nécessaires pour les conducteurs âgés.

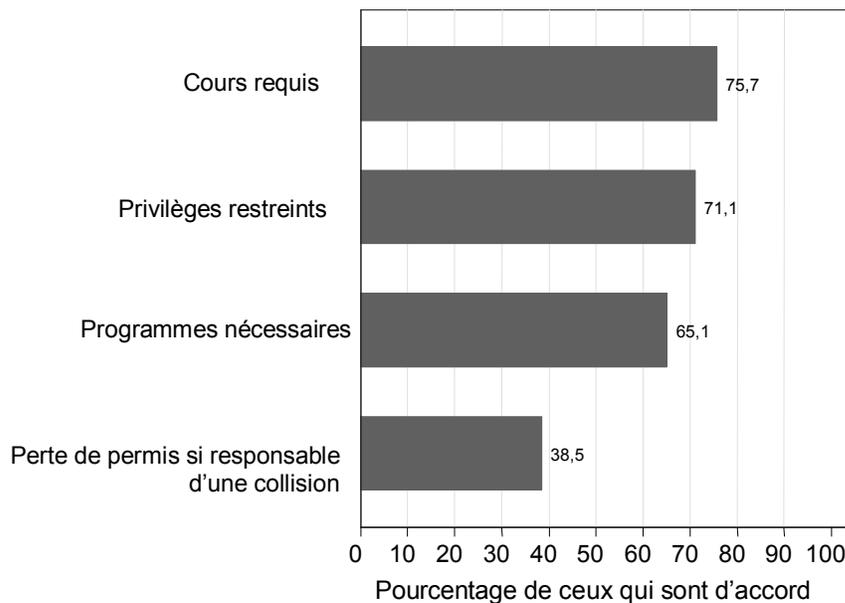
Comme le montre la figure 12, les résultats du sondage montrent ce qui suit :



- 75,7 % des répondants étaient d'accord pour qu'après un certain âge, les conducteurs âgés soient obligés de suivre un cours pour conserver leurs privilèges de conduite.
 - Ces répondants ont proposé l'âge moyen de 70 ans pour la formation.
 - Un examen plus approfondi a révélé que 13,5 % étaient d'avis que ces cours doivent être obligatoires pour les 55 à 64 ans, tandis que 19,7 % croient que ces cours doivent s'appliquer aux 65 à 69 ans. Près du tiers (33,7 %) conviennent que ces cours seraient nécessaires entre 70 et 74 ans, 17,2 %, entre 75 et 79 ans et 15,9 %, après 80 ans.
- 71,1 % sont d'accord pour que les conducteurs âgés qui ont des difficultés en raison d'une incapacité aient des privilèges restreints, par exemple l'interdiction de conduire quand il fait nuit et conduire uniquement dans un rayon de 25 km de leur domicile.
- 65,1 % sont d'accord pour dire qu'il faut des programmes pour améliorer les compétences des conducteurs âgés.
- 38,5 % sont d'accord pour dire que les conducteurs âgés devraient perdre leurs privilèges de conduite s'ils causent une collision.

La plupart des Canadiens ne sont pas d'accord pour que les conducteurs âgés perdent leur permis s'ils causent une collision.

Figure 12. Pourcentage des conducteurs d'accord avec diverses mesures visant à atténuer le problème des conducteurs âgés



Quels facteurs sont associés au soutien des mesures visant à apporter des solutions au problème des conducteurs âgés?

Le soutien à la première mesure (cours obligatoire pour le maintien des privilèges de conduite) a été largement associé à l'accroissement du degré de préoccupation pour le problème des conducteurs âgés en général, et à une augmentation du degré de conviction concernant la probabilité de collision des conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire. Le soutien à cette mesure est aussi lié à l'âge; les participants de 45 ans ou plus étaient moins susceptibles d'y adhérer. Enfin, le refus de soutenir cette mesure était lié à la conviction que l'ampleur du problème des conducteurs âgés est égale ou inférieure à ce qu'elle était il y a cinq ans.

Le soutien de la deuxième mesure (privilèges restreints) était associé à une perception plus élevée des probabilités de collision des conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire.

Le soutien de la troisième mesure (programmes visant à améliorer les compétences) était lié à un degré de préoccupation plus élevé à l'égard des conducteurs âgés en général, à une estimation accrue de la fréquence de conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire et à une estimation accrue de la gravité des collisions causées par les conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire.

Enfin, les participants ont également dû indiquer dans quelle mesure ils étaient d'accord avec l'énoncé « les conducteurs âgés devraient perdre leurs privilèges de conduite s'ils causent une collision ». On a pu déterminer que le soutien à cette mesure était lié à une estimation accrue de la probabilité de collision et de la gravité des collisions des conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire.



Résumé et conclusions —●

Plus de 4 millions de Canadiens avaient 65 ans ou plus en 2006, ce qui correspond à environ 14 % de la population. Près de 3 millions d'entre eux étaient des conducteurs titulaires de permis, ce qui représente à peu près 13 % de l'effectif de conducteurs. Puisque la population continue de vieillir, leur nombre devrait augmenter. Si l'on suppose une croissance moyenne de la population, plus de 9 millions de Canadiens (environ 24 %) auront 65 ans ou plus en 2031. Si l'on en juge par le taux de délivrance de permis actuel, plus de six millions de personnes âgées devraient conserver leurs privilèges en 2031. Cela signifie qu'à peu près 23 % de la population des conducteurs titulaires de permis auront 65 ans ou plus en 2031.

En plus de la diminution normale des capacités liée à l'âge, d'autres troubles médicaux peuvent nuire à la conduite des personnes âgées, comme une déficience visuelle, une maladie cardiaque, un AVC, l'arthrite et la démence, sans compter la déficience pouvant être causée par les médicaments associés à ces affections. Par conséquent, au fur et à mesure que la population vieillit, les problèmes liés aux conducteurs âgés deviendront de plus en plus courants.

Fait inquiétant, les conducteurs âgés ont un taux de décès élevé par rapport à d'autres catégories d'âge, mais généralement inférieur à celui des jeunes conducteurs du groupe des 15 à 24 ans, du moins jusqu'à l'âge de 80 ans. Le risque élevé s'explique en partie par leur fragilité physique. Ils sont donc plus susceptibles de mourir au cours d'une collision et, à ce titre, présentent un risque, surtout pour eux-mêmes quoique pas exclusivement. De plus, les conducteurs âgés tendent à conduire moins, mais quand ils le font, c'est principalement sur des routes à haut risque. Le risque élevé semble particulièrement prononcé après l'âge de 80 ans, principalement parmi ceux qui conduisent peu fréquemment.

En général, les Canadiens sont modérément préoccupés par le problème des conducteurs âgés. Environ 33 % d'entre eux considèrent ces conducteurs comme un sujet de préoccupation très important en matière de sécurité routière; seuls les jeunes conducteurs sont considérés comme un problème moins important en matière de sécurité routière. Fait intéressant, ce résultat est intrigant étant donné que, dans



l'ensemble, les conducteurs de moins de 25 ans présentent un plus grand risque en matière de sécurité routière. Les femmes sont plus susceptibles de se montrer très préoccupées par ces conducteurs, tandis que les répondants de 65 ans ou plus sont moins susceptibles de le penser.

Les Canadiens semblent considérer les conducteurs âgés comme constituant un problème de sécurité routière modérément important pour ce qui est de la perception de la fréquence à laquelle les conducteurs âgés conduisent imprudemment et du risque de collision des conducteurs âgés comparativement aux autres conducteurs. Toutefois, à des questions précises au sujet du pourcentage de conducteurs sur la route qui sont âgés et qui ne devraient plus conduire, leurs réponses révèlent une surestimation du problème : ils croient qu'en moyenne environ 20 % de tous les conducteurs sont des conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire, tandis que la population totale des conducteurs âgés compose seulement 13 % environ de l'effectif de conducteurs.

Compte tenu du risque de collision des conducteurs âgés après avoir pris en compte leur fragilité et la faiblesse du kilométrage parcouru, il semble que les Canadiens saisissent assez bien le problème des conducteurs âgés, si ce n'est qu'ils ont tendance à en surestimer l'ampleur pour ce qui est de la fréquence perçue sur la route des conducteurs âgés qui ne devraient plus conduire. Toutefois, on ne peut établir clairement si les Canadiens se rendent compte que le problème deviendra de plus en plus fréquent à mesure que la population continuera de vieillir, et qu'il pourrait, de ce fait, être une cause de préoccupation encore plus grande dans l'avenir.

Une majorité de Canadiens appuie les mesures qui suivent comme solutions au problème des conducteurs âgés : 1) les conducteurs âgés devraient être tenus de suivre un cours afin de conserver leurs privilèges de conduite après un certain âge (75,7 % sont d'accord); 2) les conducteurs âgés qui ont de la difficulté à conduire en raison d'une incapacité devraient avoir des privilèges de conduite restreints, par exemple l'interdiction de conduire quand il fait nuit et la possibilité de conduire seulement dans un rayon de 25 km de leur domicile (71,1 % sont d'accord); 3) des programmes sont nécessaires pour améliorer les compétences des conducteurs âgés (65,1 % sont d'accord).



Une majorité de Canadiens (61,5 %) n'est pas d'accord pour que les conducteurs âgés perdent leurs privilèges de conduite pour avoir causé une collision. Il est probable que cette mesure ait été considérée par les répondants comme exagérément punitive, peut-être parce que la plupart des Canadiens ne sont pas d'avis que les conducteurs âgés sont plus susceptibles de causer une collision ou parce qu'ils ne les voient pas souvent conduire imprudemment.

L'âge était étroitement associé avec la conviction selon laquelle un cours devrait être obligatoire après un certain âge pour conserver ses privilèges de conduite : les répondants de 45 ans ou plus étaient moins susceptibles d'être d'accord avec cette mesure. Les participants plus âgés ont donné une estimation plus faible de la fréquence des conducteurs âgés conduisant imprudemment sur les routes, une plus faible estimation de la perception de la probabilité de collision et ils étaient moins susceptibles d'être d'accord avec la croyance voulant que la formation soit obligatoire pour que les conducteurs âgés conservent leurs privilèges de conduite après un certain âge.

Étant donné que les conducteurs plus âgés sont moins préoccupés par le problème des conducteurs âgés et appuient moins diverses mesures visant à atténuer le problème, les responsables des orientations politiques et les décideurs pourraient trouver difficile de modifier de manière efficace et efficiente les attitudes et les comportements des conducteurs âgés. Toute stratégie visant à surmonter les problèmes liés à ce groupe de conducteurs devra tenir compte de cet aspect.



Bibliographie

- Adler, G., Rottunda, S., Christensen, K., Kuskowski, M. et Thuras, P. (2006) Driving SAFE: Development of a knowledge test for drivers with dementia. *Dementia*, 5(2), 213-222.
- Alvarez, F.J. et Fierro, I. (2008) Older drivers, medical condition, medical impairment and crash risk. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 55-60.
- Carr, D.B., Duchek, J.M., Meuser, T.M. et Morris, J.C. (2006) Older adult drivers with cognitive impairment. *American Family Physician*, 73(6), 1029-1034.
- Charlton, J., Koppel, S., O'Hare, M., Andrea, D., Smith, G., Khodr, B., Langford, J., Odell, M. et Fildes, B. (2004) *Influence of chronic illness on crash involvement of motor vehicle drivers*. Victoria, Australia: Monash University Accident Research Centre.
- Dobbs, B.M. (2005) *Medical conditions and driving: A review of the literature (1960-2000)*. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.
- Les Associés de Recherche EKOS Inc. (2007) *Enquête sur la conduite avec facultés affaiblies menée pour Transports Canada/MADD Canada. Rapport final*. Ottawa (Ontario) : Transports Canada (TP14760F).
- Evans, L. (2000) Risks older drivers face themselves and threats they pose to other road users. *International Journal of Epidemiology*, 29, 315-322.
- Evans, L. (2006) *Traffic safety* (2nd ed.). Bloomfield Hills, MI: Science Serving Society.
- Fontaine, H. (2003) Âge des conducteurs de voiture et accidents de la route : Quel risque pour les séniors? *Recherche-Transports-Sécurité*, 79-80, 107-120.
- Hakamies-Blomqvist, L., Siren, A. et Davidse, R. (2004) *Older drivers – A review*. VTI rapport 497A. Linköping, Sweden: Swedish National Road and Transport Institute.
- Janke, M.K. (1991) Accidents, mileage, and the exaggeration of risk. *Accident Analysis and Prevention*, 23(2/3), 183-188.
- Langford, J., Methorst, R. et Hakamies-Blomqvist, L. (2006) Older drivers do not have a high crash risk – A replication of low mileage bias. *Accident Analysis and Prevention*, 38(3), 574-578.
- Li, G., Braver, E.R. et Chen, L.-H. (2003) Fragility versus excessive crash involvement as determinants of high death rates per vehicle-mile of travel among older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 227-235.
- Lundberg, C. et Hakamies-Blomqvist, L. (2003) Driving tests with older patients: Effect of unfamiliar versus familiar vehicle. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6(3), 163-173.



- Lyman, J.M., McGwin, G. et Sims, R.V. (2001) Factors related to driving difficulty and habits in older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 413-421.
- Mayhew, D.R., Simpson, H.M. et Ferguson, S.A. (2006) Collisions involving senior drivers: High-risk conditions and locations. *Traffic Injury Prevention*, 7, 117-124.
- McGwin, G., Sims, R.V., Pulley, L. et Roseman, J.M. (2000) Relations among chronic medical conditions, medications, and automobile crashes in the elderly: A population-based case-control study. *American Journal of Epidemiology*, 152(5), 424-431.
- Owsley, C., McGwin, G., Jr., Sloane, M., Wells, J., Stalvey, B.T. et Gauthreaux, S. (2002) Impact of cataract surgery on motor vehicle crash involvement by older adults. *Journal of the American Medical Association*, 288, 841-849.
- StataCorp. (2007) *Stata Statistical Software*. Release 10. College Station, Texas: StataCorp LP.
- Statistique Canada (2008) *Groupes d'âge et sexe pour la population du Canada, les provinces, les territoires, les divisions de recensement et les subdivisions de recensement, Recensement de 2006*. www.statcan.ca.
- Transports Canada (2007) *Statistiques sur les collisions de la route au Canada, 2006*. TP3322. Ottawa (Ontario) : Transports Canada.
- Williams, A.F. (2003) Teenage drivers: Patterns of risk. *Journal of Safety Research*, 34(1), 5-15.

