

CENTREX-Infotrafic

contenu

Les seniors dans la circulation routière

Les conducteurs plus âgés constituent-ils un groupe à risque ? Quelles sont les initiatives préventives existantes ? Quelles sont nos possibilités si quelque chose se passe mal ?

Code de la route – Loi relative à la police de la circulation routière

Les seniors dans la circulation routière

LES SENIORS CONSTITUENT-ILS UN GROUPE A RISQUE PARTICULIER ?

Lorsque nous parlons de personnes “plus âgées” nous visons les personnes de 65 ans et plus. Maintenant que la population vit de plus en plus longtemps, cela peut sembler assez jeune. La raison pour laquelle nous fixons la limite à cet âge est principalement liée aux statistiques dont on dispose. Au sein de la population belge, la part des plus de 65 ans a augmenté 15% en 1991 à 18% en 2012.

Le vieillissement s'accompagne également de quelques effets médicaux secondaires. Ceux-ci peuvent s'accompagner de restrictions sur le plan de la participation à la circulation routière. Il suffit de penser à l'augmentation des maladies susceptibles d'avoir un impact sur le comportement routier. Les affections cardiovasculaires, le diabète, ne sont que quelques exemples de maladies qui peuvent se manifester soudainement et aboutir à des situations dangereuses, sans même parler des différentes formes de démence.

De plus, les plus de 65 ans sont conscients que leurs capacités visuelles et auditives régressent systématiquement. Parfois même sans qu'ils s'en rendent compte eux-mêmes. 1 personne sur 3 âgée de plus de 65 ans est confrontée à des problèmes auditifs.

Il ressort de l'étude (IBSR, Martensen H., 2014, Seniors dans la circulation) que les plus de 65 ans éprouvent surtout des difficultés à gérer des situations complexes, leurs réactions sont ralenties et ils ont plus difficile à garder une vue d'ensemble. Ils peuvent moins bien évaluer les distances correctement. C'est la raison pour laquelle ils rencontrent des difficultés pour traverser des carrefours et pour tourner à gauche.

Le nombre de seniors a augmenté de 20% au cours de la période allant de 1991 à 2012, logiquement, la part des seniors de plus de 65 ans dans des accidents graves, avec blessés ou dans des accidents mortels aurait pu augmenter de manière proportionnelle mais est-ce vraiment le cas ? En 1991 les seniors représentaient 24,67% de toutes les victimes, en 2001, ils représentaient 24,66% et en 2012, 31,78 % (IBSR, 2014 Seniors dans la circulation). Cela signifie une hausse de 28,8%, donc vu de manière relative, le risque que des seniors soient impliqués dans des accidents avec blessés augmente. Mais ceci ne veut encore rien dire quant à leur responsabilité ni concernant le fait qu'ils soient impliqués, en tant que conducteurs, dans des accidents.

Si on détaille davantage les chiffres, on constate que parmi les plus de 65 ans, seuls 45,77% se déplacent en voiture, dont 36,93% comme conducteurs. 51,89% des seniors victimes de la route étaient des cyclistes ou des piétons. Dans ce numéro d'infotrafic, nous examinerons de plus près l'aptitude à conduire des seniors. Il est cependant bien de garder à l'esprit que les seniors en tant qu'usagers faibles sont particulièrement vulnérables par rapport aux autres catégories d'âge.

Public

Police intégrée

éditeur.:Gerry Peeters

<http://bit.ly/1CGIJI>



INITIATIVES PREVENTIVES

Indépendamment du débat si nous en tant que services de police, pouvons intervenir de manière préventive, par ex., à la demande de la famille et/ou des secouristes, nous avons la mission d'orienter les préoccupations de nos clients ou de les référer à des initiatives existantes.

Les médecins (de famille) ont également un rôle important d'expliquer à leurs patients les restrictions qu'ils peuvent éprouver à la suite de certains syndromes ou effets secondaires de médicaments. Nous remarquons cependant que des questions émanent souvent de l'entourage des plus de 65 ans dont on suppose qu'ils ne sont plus aptes à la conduite sans restrictions. Dans ce cas, nous pouvons les informer ou les orienter.

Nous pouvons les informer grâce à la brochure de l'IBSR "Les seniors sur la route – Quelques conseils pour garder le cap..." De plus, l'IBSR a développé, en collaboration avec iMob (institut pour la mobilité) un autotest online pour les seniors sur www.senioren-test.be. Au moyen de ces informations, la personne concernée peut se rendre compte d'éventuelles limitations. Tant dans la brochure que sur le site on peut obtenir des informations complémentaires sur ce que l'on peut faire soi-même où on peut s'adresser en cas de problème.

Au cas où un problème médical venait à surgir, on peut également orienter vers CARA, le centre pour l'aptitude à la conduite. Après avoir fait compléter un questionnaire médical par le patient, ensemble avec le médecin (spécialiste), on peut s'adresser via cara@bivv.be. La mission de CARA consiste à vérifier quelle influence ces limitations ont sur l'aptitude à la conduite et pour chercher une solution ensemble pour pouvoir se déplacer de manière suffisamment sécurisée.

FORMATIONS

Pour le moment des organisations parmi lesquelles des sociétés sans but lucratif mais aussi des firmes privées offrent toute une palette de formations de recyclage. La plupart de ces cours mettent l'accent sur les situations (points noirs) locales, parce que les seniors se déplacent dans un rayon d'action limité. Quelques compagnies d'assurance offrent une réduction ou une prime aux seniors après qu'ils ont suivi une telle formation.

QUE FAIRE SI LES CHOSES SE PASSENT MAL ?

Que pouvons-nous entreprendre en tant que service de police, lorsque nous tombons sur quelqu'un à propos de qui nous avons des doutes sur son aptitude à conduire ? Dans un souci d'exhaustivité, nous tenons à mentionner que les mesures suivantes peuvent être appliquées à tous les âges. Le terme aptitude à la conduite doit donc être compris indépendamment de l'âge.

En cas d'accident

La COL 09/2006 nous donne la possibilité d'informer le magistrat du parquet en vue d'une décision de retrait du permis de conduire, et éventuellement considérer une enquête sur l'aptitude à la conduite. "Si l'accident de la circulation, apparemment imputable à une faute grave du conducteur, a entraîné pour autrui des blessures graves ou la mort."

La faute grave du conducteur doit être appréciée sur base de circonstances de fait et plus particulièrement en fonction des critères **intrinsèques** ou **extrinsèques** à l'accident. La énumère de manière non limitative quelques exemples parmi lesquels:

- Exemples d'éléments propres aux circonstances de l'accident:

* éléments propres au conducteur:

- état physique ou psychique

...

- Exemples de critères extrinsèques à l'accident

* éléments propres au conducteur:

- âge, conduite;

...

Il est important, dans les cas qui précèdent, en cas d'accident grave, de prendre contact avec le magistrat de service.

En dehors d'un accident grave

En dehors d'un accident, les faits qui selon la COL, peuvent également donner lieu à prendre contact avec un magistrat nous donnent encore une possibilité d'entreprendre une action.

En cas d'infraction du quatrième degré (AR 30/09/2005) il est conseillé de prendre contact avec le magistrat, même sans circonstances particulières ou supplémentaires. L'état physique et médical du contrevenant peut effectivement constituer un élément important pour permettre au magistrat de prendre la décision la plus appropriée.

De plus, la COL prévoit également de prendre contact avec la parquet, lorsque des infractions du deuxième ou du troisième degré ont été constatées et qu'un ou plusieurs usagers de la route sont mis en danger ou lorsque l'infraction a été commise dans des circonstances dangereuses. De manière très spécifique, voici la teneur de ce qui est écrit: "Il est renvoyé en particulier aux dispositions suivantes du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique: Article 2.2°, alinéa 1er de l'A.R. du 30.09.2005 (article 8.3 de l'A.R. du 1er décembre 1975): «Tout conducteur doit être en état de conduire, présenter les qualités physiques requises et posséder les connaissances et l'habileté nécessaires.»

Le paragraphe suivant précise "Le magistrat de parquet doit être informé lorsque l'infraction résulte d'une incapacité physique ou psychique du conducteur le rendant inapte à la conduite pour une longue période. »

Par souci d'exhaustivité, nous voulons souligner que la décision de retrait du permis de conduire de la matière abordée dans cet infotrafic relève de la compétence du Procureur du Roi.

Centrex Circulation routière apporte son soutien au travers de son expertise et de ses connaissances à tous les travailleurs de terrain et à leurs partenaires. Si vous avez encore des questions ou des remarques relatives à cette matière, envoyez-nous un courriel à:

centrex.traffic@police.belgium.eu

