Wallonie sécurité routière AWSR

Mars 2022

Essentiel des accidents
Seniors 2016 - 2020

Les **définitions et précisions techniques** utiles à la bonne compréhension de ce document sont centralisées dans :

Essentiel des accidents : glossaire et précisions techniques. AWSR, septembre 2021

Les **Essentiels** sont disponibles sur :
https://www.awsr.be/services/etudes-statistiques/

SOMMAIRE

Que retenir ?

Ampleur de la problématique

Les seniors représentent-ils une part importante de l'accidentalité wallonne ?

Quel est le risque d'accident en tant que senior ?

Les accidents de senior sont-ils particulièrement graves ?

Quelle est l'évolution à moyen terme ?

Caractéristiques des seniors accidentés

Quel est le mode de déplacement des seniors victimes ?

Quel est le genre des seniors victimes ?

Caractéristiques des accidents impliquant un senior

Quand se produisent les accidents impliquant un senior ?

Où se produisent les accidents impliquant un senior ?

Comment se déroulent les accidents impliquant un senior ?

QUE RETENIR ?

- **Combien ?**
  - Chaque année, environ 2.000 accidents corporels impliquent un senior, provoquant 60 décès de seniors et 1.260 blessés dont 110 seniors grièvement blessés.
  - Les accidents de seniors ne sont pas plus fréquents que ceux impliquant des usagers plus jeunes mais ils sont plus graves pour les seniors à cause de leur plus grande vulnérabilité physique, ce qui fait que le risque d'être grièvement blessé ou tué par kilomètre parcouru dans la circulation est nettement plus élevé pour un senior que pour un usager plus jeune.
- **Qui ?**
  - Même si la majorité (63%) des victimes de la route senior sont des automobilistes, les seniors se caractérisent par une proportion importante de victimes usagers faibles (27%), principalement des piétons (19%). Les accidents d'usager faible sont en outre plus graves. Les piétons et cyclistes représentent plus du tiers (36%) des seniors tués.
  - Avec l'augmentation de l'usage du vélo, on assiste depuis quelques années à une forte hausse du nombre de cyclistes seniors accidentés et la part de ce mode de transport dans l'accidentalité senior risque d'encore augmenter à l'avenir.
- **Quand ?**
  - Les seniors ont peu d'accidents de nuit (à peine 6%) comparé aux personnes plus jeunes, principalement parce qu'ils circulent moins la nuit.
  - Au cours de la journée, les accidents de senior se répartissent de façon assez homogène et ne présentent pas de pics aux « heures de pointe », contrairement aux plus jeunes.
- **Où ?**
  - Deux-tiers des accidents de seniors ont lieu en agglomération. Les seniors ont par contre moins souvent d'accidents sur autoroute (5%) que les conducteurs plus jeunes.

- **Comment ?**
  - Seulement 18% des accidents de senior sont des accidents « seul en cause », soit environ moitié moins que parmi les accidents de conducteurs plus jeunes. Les différents éléments relevés dans les formulaires d'accidents laissent penser que les seniors sont plus prudents en matière de vitesse mais ont davantage de difficultés dans certaines situations de conduite complexe (comme les virages à gauche).
  - Les seniors accidentés sont bien moins souvent (6%) sous influence d'alcool que les conducteurs plus jeunes (13%)

Les résultats présentés, sauf mention contraire, se basent sur une période de 5 ans (2016-2020). Travailler sur une telle période permet de neutraliser certaines variations annuelles telles que, par exemple, des conditions météorologiques atypiques. Si les accidents survenus en 2020 ont des caractéristiques spécifiques, celles-ci sont mises en évidence.
Les seniors sont définis dans ce document comme les usagers de la route de 65 ans et plus. Pour certaines problématiques, une distinction sera faite entre les « jeunes seniors » (65-74 ans), les « seniors intermédiaires » (75-84 ans) et les « seniors âgés » (85 ans et plus).

AMPLEUR DE LA PROBLÉMATIQUE

LES SENIORS REPRÉSENTENT-ILS UNE PART IMPORTANTE DE L'ACCIDENTALITÉ WALLONNE ?

Chaque année, environ 2000 accidents corporels impliquant un senior sont enregistrés sur les routes wallonnes. Ces accidents entraînent le décès de près de 60 seniors, en blessent grièvement environ 110 et en blessent légèrement environ 1150. Le nombre de seniors tués ou blessés annuellement avoisine ainsi les 1320.

Marquée par l'épidémie de Covid-19, l'année 2020 se caractérise de façon générale par une forte baisse de l'accidentalité (-22% d'accidents corporels en Wallonie). Cette diminution est identique en ce qui concerne les accidents impliquant un senior. En 2020, le nombre d'accidents impliquant un senior est descendu à 1575. Le nombre de seniors décédés est passé sous la barre des 50 (47) et le nombre total des victimes est à peine supérieur à 1000 (1022).

La gravité des accidents impliquant un senior s'est légèrement accrue entre 2019 et 2020, la baisse du nombre de seniors tués (-18%) ayant été moins importante que la baisse du nombre d'accidents impliquant un senior (-22%). La valeur de 2020 reste toutefois inférieure à celle de 2018, année au cours de laquelle les accidents de seniors ont été particulièrement graves pour eux (33 tués par 1000 accidents).

Tableau 1 : Évolution du nombre d'accidents corporels impliquant un senior et du nombre de seniors victimes de la route (Wallonie, 2016-2020)

	Accidents corporels impliquant un senior	Seniors décédés 30 jours	Seniors blessés graves	Seniors blessés légers	Seniors victimes	Gravité spécifique
2016	2035	58	121	1159	1338	28,5
2017	2044	56	112	1197	1365	27,4
2018	1996	66	93	1153	1312	33,1
2019	2024	57	112	1124	1293	28,2
2020	1575	47	95	880	1022	29,8
Total 2016-2020	**9674**	**284**	**533**	**5513**	**6330**	**29,4**
Évolution 2019-2020	-22%	-18%	-15%	-22%	-21%	+1,6

Source : AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)

Un peu moins d'un accident corporel de la route sur 5 (19% sur 2016-2020) implique un senior. Et les seniors eux-mêmes représentent 20% des tués sur la route, 11% des blessés graves et 9% des blessés légers. La majorité des victimes seniors (58%) ont moins de 75 ans. Au-delà de cet âge la population se raréfie naturellement et les personnes participent de moins en moins à la circulation. En revanche, en ce qui concerne les tués, il y a davantage de victimes de 75 ans et plus que de seniors plus jeunes. Les seniors de 85 ans et plus représentent près d'un cinquième des tués parmi les seniors. La vulnérabilité physique et, en conséquence, la gravité des accidents pour les seniors, augmente avec l'âge.

Tableau 2 : Nombre annuel moyen de seniors victimes de la route, par âge, et part dans l'accidentalité totale (Wallonie, 2016-2020)

	Seniors décédés 30 jours	Seniors blessés graves	Seniors blessés légers	Total seniors victimes
65-74 ans	25	61	649	735
75-84 ans	21	35	347	402
85 ans et plus	11	11	107	129
Part des seniors dans le total des victimes de tous âges	20,1%	11,4%	8,8%	9,1%

Source : AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)

QUEL EST LE RISQUE D'ACCIDENT EN TANT QUE SENIOR ?

En Belgique[1], pour une même distance parcourue, le risque d'être tué ou grièvement blessé dans un accident de la route est nettement plus élevé pour les seniors que pour les usagers plus jeunes. Par rapport à la moyenne des usagers, les jeunes seniors (65-74 ans) ont un risque doublé (x1,8) et les seniors plus âgés (75 ans et plus) un risque quadruplé (x4,4).
Parmi les catégories d'usagers dont on connait le risque[2], ce sont parmi les modes actifs (piétons et cyclistes) que le risque de blessure grave ou décès par kilomètre parcouru augmente le plus pour les seniors.

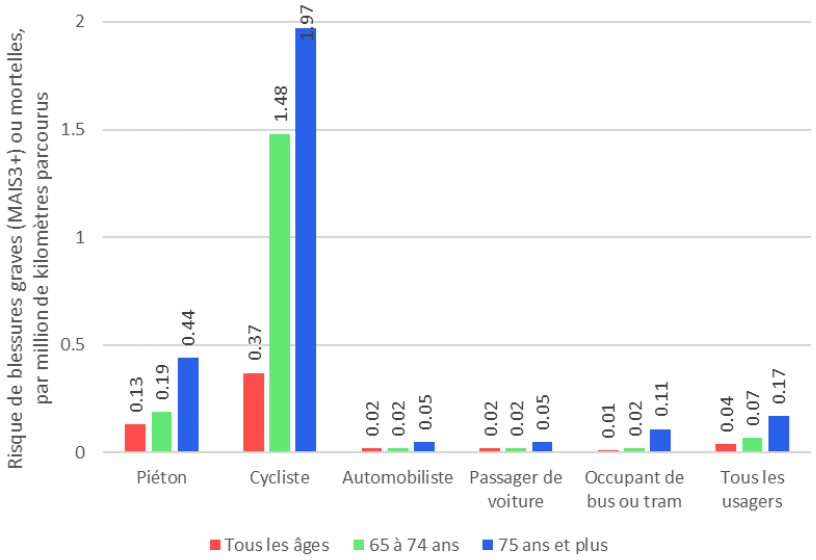
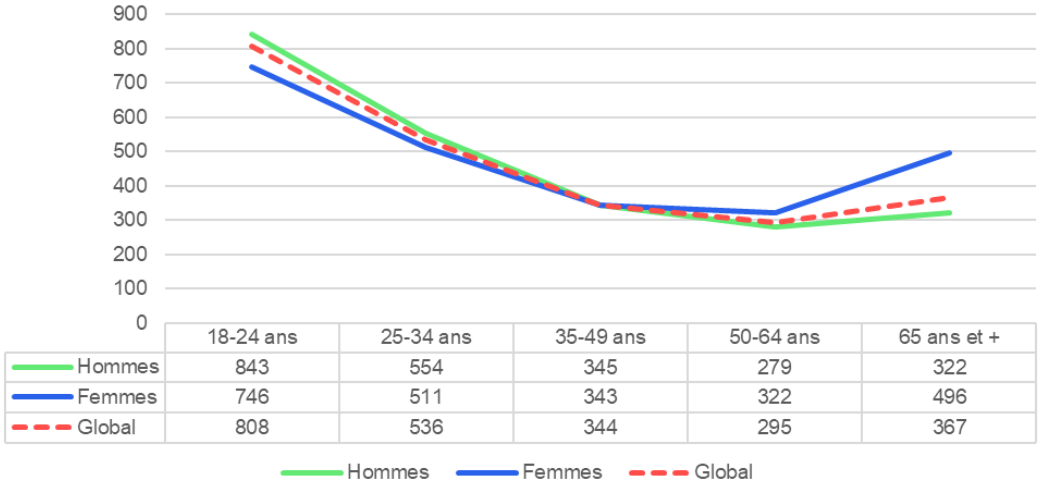


Figure 1 : Risque de blessures graves (MAIS3+) ou mortelles, par million de kilomètres parcourus, selon le mode de déplacement et l'âge (Belgique, 2007-2011, source : IBSR)

Le surrisque de blessure grave ou de décès des seniors est dû principalement à une plus grande gravité de leurs accidents, liée à leur vulnérabilité physique, plutôt qu'à un risque plus élevé d'accident. En effet, en ce qui concerne les automobilistes wallons, le risque d'accident corporel par kilomètre parcouru des seniors est sensiblement le même que celui des conducteurs de 35 à 64 ans et inférieur à celui des jeunes conducteurs. Le risque aurait toutefois tendance à augmenter après 75 ans. Contrairement à ce que l'on observe parmi les conducteurs plus jeunes, le risque d'accident des automobilistes seniors femmes est plus élevé d'environ 50% de celui des hommes.



	18-24 ans	25-34 ans	35-49 ans	50-64 ans	65 ans et +
Hommes	843	554	345	279	322
Femmes	746	511	343	322	496
Global	808	536	344	295	367

Figure 2 : Accidents corporels impliquant une voiture par milliard de véhicules/kilomètres, en fonction de l'âge (Wallonie 2016-2020. Sources : AWSR/Statbel et IBSR)

[1] @RISK: Analyse du risque de blessures graves ou mortelles dans la circulation, en fonction de l'âge et du mode de déplacement. 2014. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.
[2] Le risque est vraisemblablement encore plus élevé en tant que conducteur de cyclomoteur ou de moto mais trop peu de seniors utilisent ces modes de déplacement que pour pouvoir calculer le risque de façon fiable.

Malgré le risque d'accident similaire par rapport à celui des accidents impliquant des usagers plus jeunes, les seniors restent fortement sous représentés dans les victimes d'accidents par rapport à leur population. Au 1er janvier 2021, les personnes de 65 ans et plus représentaient 19,0% de la population wallonne. Pourtant seulement 9,1% des victimes 2016-2020 étaient des seniors. Cette différence est due au fait que les seniors se déplacent beaucoup moins (en nombre de déplacements et en distances) que les personnes plus jeunes. À cause de la plus grande gravité des accidents de seniors, leur part parmi les tués sur la route (20,1%) est par contre similaire à leur part dans la population.

LES ACCIDENTS DE SENIOR SONT-ILS PARTICULIÈREMENT GRAVES ?

Sur la période 2016-2020, on dénombre 37 tués pour 1000 accidents corporels impliquant un senior (environ 1 tué tous les 27 accidents enregistrés). Il s'agit d'une gravité plus élevée comparativement à la gravité moyenne des accidents quel que soit l'âge (qui est de 27 sur la même période).
Cette gravité plus élevée est principalement due à la vulnérabilité physique plus importante des seniors par rapport aux personnes plus jeunes. À violence de collision égale, cela les rend davantage susceptibles de subir des blessures graves ou de décéder. Près de 4 tués sur 5 (78% entre 2016 et 2020) dans les accidents impliquant un senior sont les seniors eux-mêmes.
Le nombre de seniors tués par 1000 accidents corporels impliquant un senior est de 29, une valeur plus élevée que pour toutes les catégories d'âge en dessous de 65 ans. En analysant cette gravité spécifique par sous-catégories de seniors, on s'aperçoit que, si elle reste modérée pour les 65-74 ans (22), la gravité spécifique augmente fortement pour les 75-84 ans (35) et encore plus pour les 85 ans et plus (64). Les accidents corporels impliquant un senior de plus de 85 ans et plus résultent donc dans le décès de ce senior dans 1 cas sur 16.

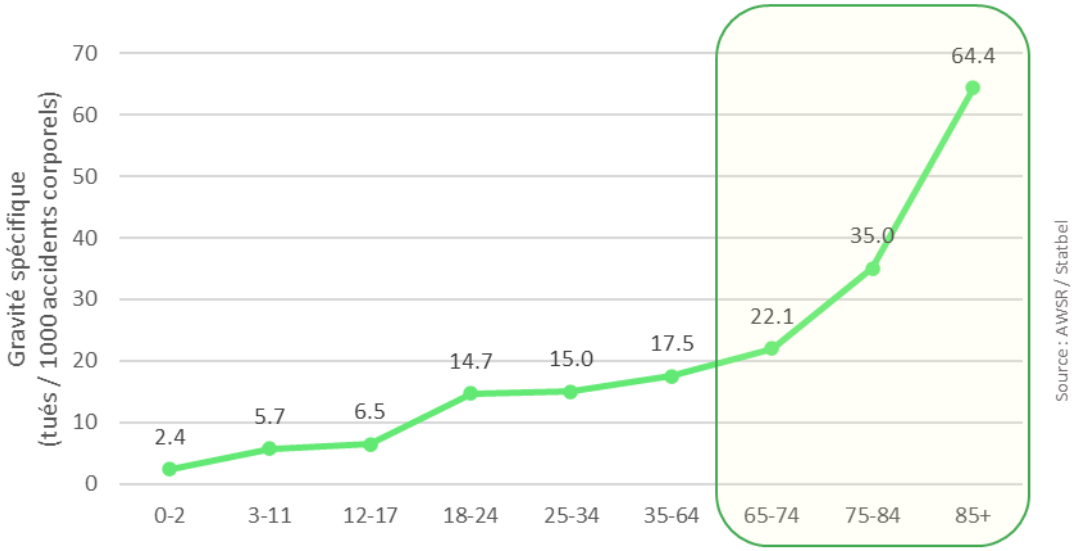


Figure 3 : Gravité spécifique en fonction de l'âge (Wallonie 2016-2020). Source : Statbel/AWSR

QUELLE EST L'ÉVOLUTION À MOYEN TERME ?

Le nombre d'accidents corporels, de blessés légers et de décédés 30 jours seniors est relativement stable depuis 2005 si l'on excepte le cas particulier de 2020 (pandémie de Covid-19). Les seniors ne bénéficient donc pas de la même évolution globale favorable que l'ensemble des usagers, qui enregistrent eux une diminution de plus de 20% des accidents et de 40% des tués entre 2015 et 2019. La part des seniors dans l'accidentalité est en augmentation relative au fil des ans. Il faut signaler que les seniors deviennent de plus en plus nombreux dans la population et augmentent progressivement leur mobilité.
Étonnamment, le nombre de blessés graves suit une tendance différente de celle des décédés puisqu'il a diminué de plus de 40% en 15 ans. Les accidents de seniors deviennent donc globalement moins graves même si cela ne se traduit pas par une diminution importante des décès.

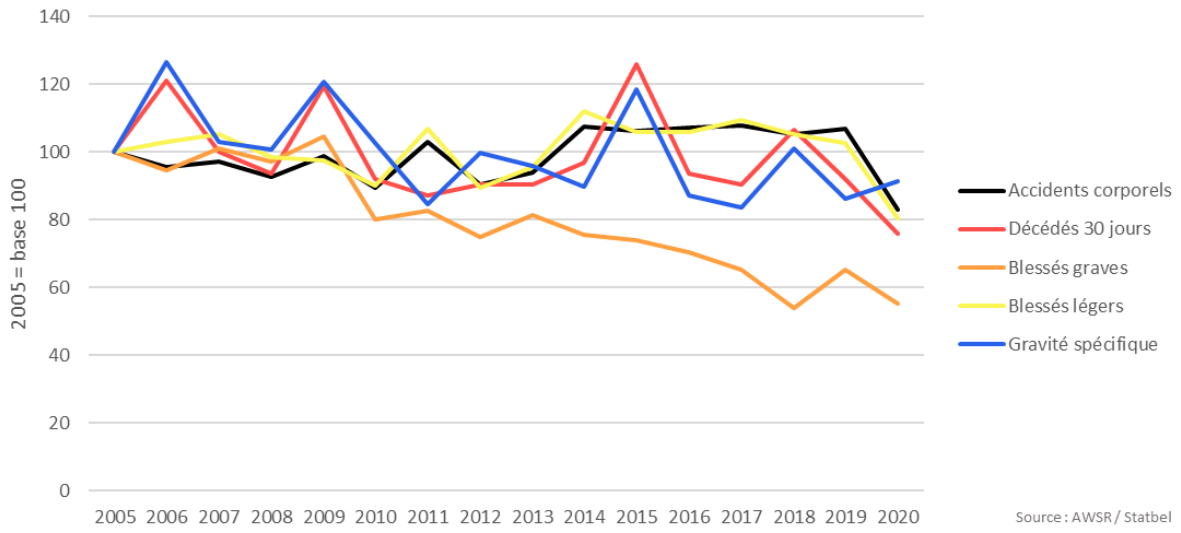


Figure 4 : Évolution en base 100 des principaux indicateurs relatifs aux accidents corporels impliquant un senior (Wallonie, 2005-2020)

CARACTÉRISTIQUES DES SENIORS ACCIDENTÉS

QUEL EST LE MODE DE DÉPLACEMENT DES SENIORS VICTIMES ?

Près de deux tiers (63%) des seniors victimes de la route en Wallonie sur la période 2016-2020 l'ont été en tant qu'occupants de voiture. C'est un taux légèrement inférieur à ce que l'on observe chez les adultes plus jeunes (68%).

Mais ce qui caractérise surtout les seniors est la part importante de victimes usagers faibles (cyclistes et, surtout, piétons). Les cyclistes et les piétons représentent respectivement 8% et 19% des victimes seniors contre seulement 5% et 7% parmi les personnes plus jeunes. La part de victimes piétonnes augmente graduellement avec l'âge pour atteindre 28% parmi les plus âgés (85 ans et plus). À cet âge, de nombreux seniors ont abandonné la conduite d'un véhicule ou diminué les distances parcourues et se reportent sur la marche pour accomplir leurs (plus rares) déplacements. La part du vélo parmi les victimes est, en revanche, maximale parmi les jeunes seniors et est relativement marginale parmi les plus âgés, qui utilisent probablement moins ce mode de déplacement, notamment à cause de limitations physiques. Les usagers de vélos électriques ne représentent que 9% des seniors victimes cyclistes.

Par rapport aux plus jeunes, les seniors, et particulièrement ceux de 75 ans et plus, sont peu souvent victimes en tant qu'usagers de deux-roues motorisés.

Entre 2016 et 2020, il y a eu un seul conducteur senior d'un engin de déplacement qui a été victime de la route (un conducteur de trottinette électrique blessé léger). Cette catégorie ne fait donc pas l'objet d'analyses supplémentaires.

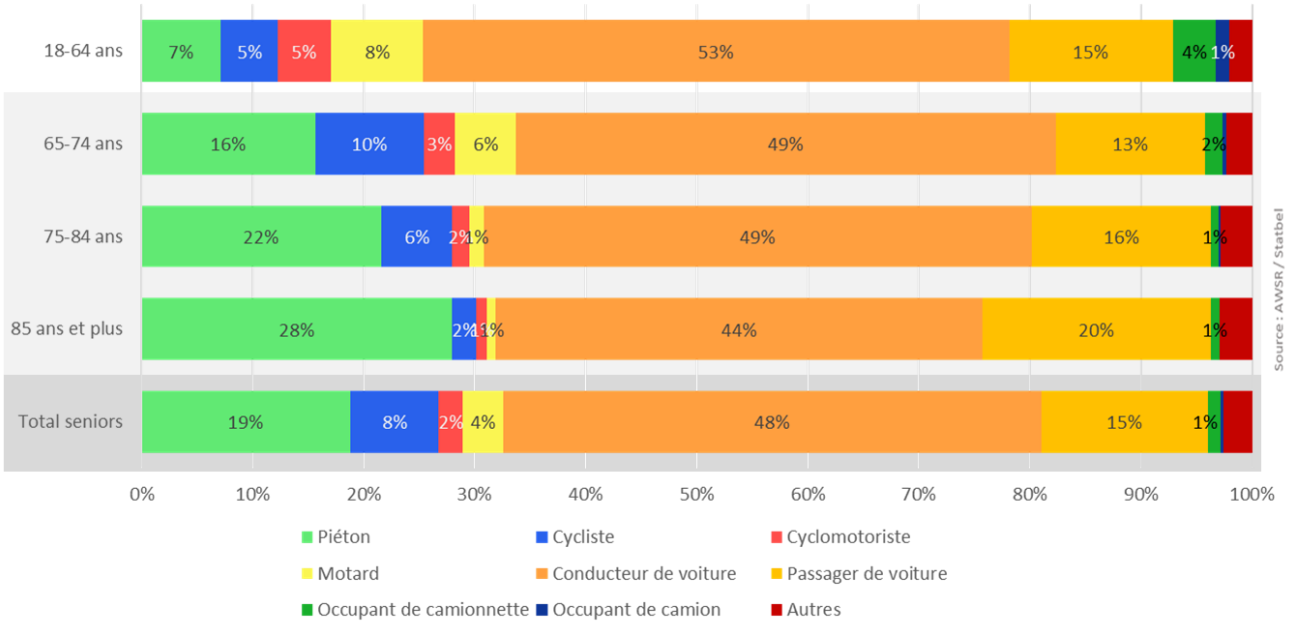


Figure 5 : Mode de déplacement des victimes d'accident corporel en fonction de l'âge (Wallonie, 2016-2020)

Quand on ne s'intéresse qu'aux décédés 30 jours la problématique des seniors piétons est encore plus importante : ils représentent plus d'un quart des tués (28%) seniors contre seulement 7% des tués parmi les adultes de moins de 65 ans. Parmi les personnes de 75 ans et plus, les piétons constituent même un tiers des décédés 30 jours. Jusqu'à 84 ans, les cyclistes représentent 1 tué senior sur 10, soit également nettement plus que parmi les adultes de moins de 65 ans (3%).

La part plus importante des piétons et des cyclistes parmi les seniors tués que parmi l'ensemble des seniors victimes signifie que les accidents avec ces modes de déplacement sont plus graves que la moyenne. Cela est relativement logique puisqu'il s'agit de deux modes où l'usager ne bénéficie d'aucune protection externe significative (à part, éventuellement, le casque à vélo). On n'observe pourtant pas un tel décalage entre victimes et tués piétons et cyclistes parmi les adultes plus jeunes. Ces derniers prennent probablement plus de risque en matière de vitesse en voiture et à moto que les seniors qui, selon plusieurs enquêtes, on davantage d'aversion au risque. Une moindre violence des accidents des seniors en tant que conducteur de voiture ou de moto et une plus grande vulnérabilité physique cause donc sans doute cette surreprésentation des piétons et des cyclistes parmi les tués seniors.

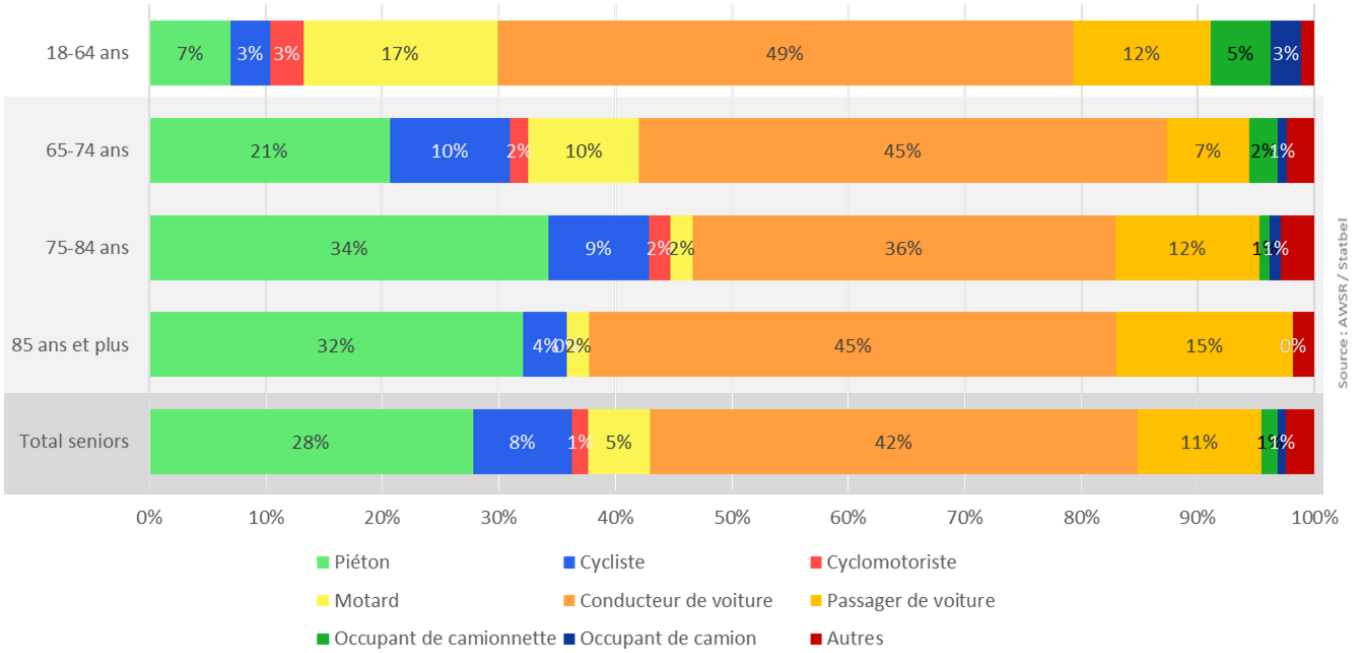


Figure 6 : Mode de déplacement des décédés 30 jours en fonction de l'âge (Wallonie, 2016-2020)

Au fil des ans, les seniors victimes de la route en tant que piétons ou automobilistes ont tendance à diminuer. En revanche, les victimes cyclistes et motardes ont augmenté fortement sur la même période, ce qui provoque le statuquo global en termes de nombre de victimes seniors. Dans le cas de ces deux derniers modes de déplacement, la pratique a probablement augmenté considérablement pour expliquer cette hausse des victimes. En ce qui concerne le vélo, l'essor du vélo électrique est responsable d'une partie de la hausse (on n'a constaté aucune victime à vélo électrique avant 2015), mais le nombre de victimes à vélo classique sans assistance a également augmenté.

Tableau 3 : Évolution du nombre de seniors victimes de la route, selon le mode de déplacement[3] (Wallonie)

		Piétons	Cyclistes (dont électrique)	Cyclomotoristes	Motards	Conducteurs de voiture	Passagers de voiture	Total automobilistes[4]
Victimes	**2006-2010**	1353	328 (0)	131	91	3052	1257	4312
	2011-2015	1283	429 (1)	125	150	3094	1189	4286
	2016-2020	1190	501 (46)	138	234	3062	950	4014
	Évolution 2006-2010 → 2016-2020	**-12%**	**+53%**	**+5%**	**+157%**	**+0%**	**-24%**	**-7%**
Décédés et blessés graves	**2006-2010**	95	16 (0)	2	2	161	35	196
	2011-2015	84	20 (0)	4	5	131	42	173
	2016-2020	79	24 (5)	4	15	119	30	149
	Évolution 2006-2010 → 2016-2020	**-17%**	**+50%**	**+100%**	**+650%**	**-26%**	**-14%**	**-24%**

Source : AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)

QUEL EST LE GENRE DES SENIORS VICTIMES ?

Les seniors constituent le groupe d'âge au sein duquel la proportion la plus importante de victimes de la route féminines sont enregistrées, bien qu'elles restent minoritaires : 48% entre 2019 et 2020, contre 42% pour la moyenne tous âges confondus. La principale explication de ce phénomène est démographique : l'espérance de vie des femmes étant supérieure à celle des hommes, la proportion de femmes dans la population wallonne augmente avec l'âge. 57% des seniors wallons sont des femmes et même 69% des personnes de 85 ans et plus.
De même, en ce qui concerne les décès de seniors sur la route, 35% concernent des femmes contre 24% dans la moyenne tous âges confondus. Comme pour les autres catégories d'âge, les accidents des seniors femmes ont donc une gravité moindre que ceux des seniors hommes.

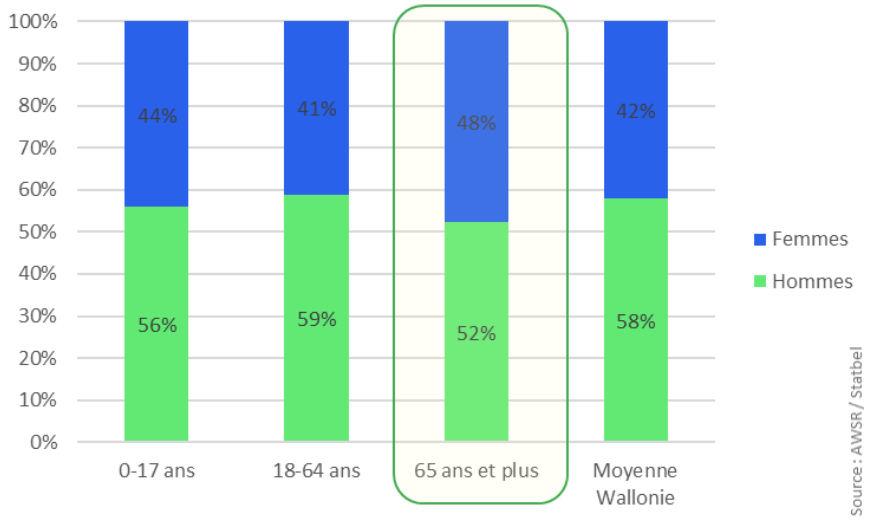


Figure 7 : Répartition par sexe des victimes de la route, en fonction de l'âge (Wallonie, 2016-2020)

[3] Ne sont repris dans le tableau que les modes de transport représentant au moins 2% des victimes seniors.
[4] Dans quelques très rares cas, on ne sait pas si l'automobiliste accidenté est conducteur ou passager. Cela explique que le total des automobilistes ne soit pas exactement égal à la somme des conducteurs et des passagers.

La répartition homme/femme parmi les victimes de la route varie fortement en fonction du mode de déplacement. Les seniors femmes sont nettement majoritaires parmi les piétons victimes (60%), en proportion égale aux hommes parmi les automobilistes (51%) et extrêmement minoritaires parmi les cyclistes (16%) et les utilisateurs de deux-roues motorisés (14%). Ces différences importantes entre les modes de transport ne sont pas propres aux seniors mais l'ampleur des différences est encore un peu plus grande chez les seniors que dans les autres catégories d'âge.

Tableau 4 : Proportion de victimes féminines selon le mode de déplacement et l'âge (Wallonie 2016-2020)

	Proportion de victimes féminines	
	Seniors (+65)	Tous âges
Piétons	60.3%	52.0%
Cyclistes	16.1%	19.0%
Cyclomotoristes et motards	14.1%	16.1%
Automobilistes	50.9%	49.0%

Source : AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)

CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN SENIOR

QUAND SE PRODUISENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN SENIOR ?

1. Répartition dans l'année

Les accidents impliquant au moins un senior sont plus fréquents de mai à octobre que de novembre à mars. Cette tendance est similaire à ce qu'on retrouve dans la population wallonne en général. En général, les mois de fin d'automne et d'hiver sont caractérisés par moins de déplacements de loisir à vélo ou à moto, ce qui diminue l'accidentalité de ces modes de transport.
À noter que le mois d'avril 2020 a été marqué par un confinement strict de la population qui a fait baisser fortement le nombre d'accidents, ce qui peut expliquer que, même en prenant la moyenne sur 5 ans, ce mois est celui où on comptabilise le moins d'accidents.

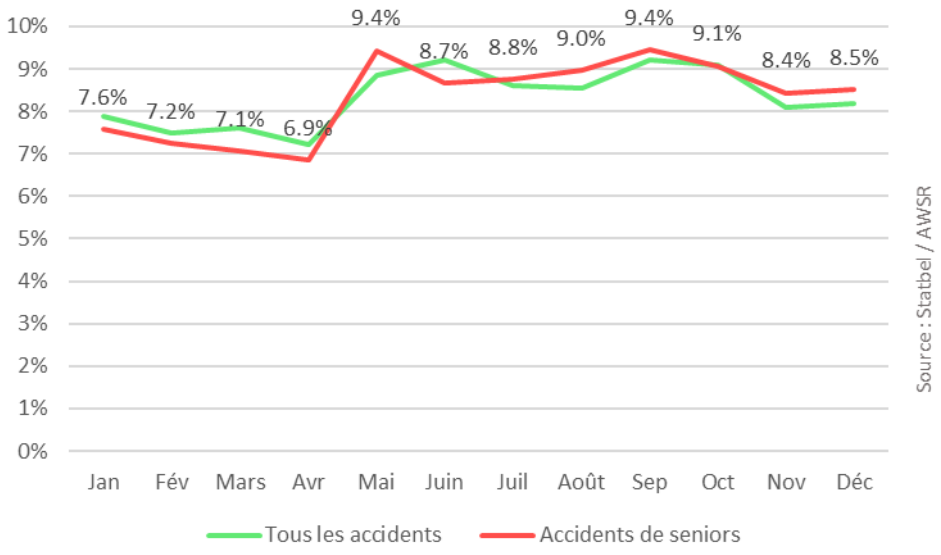


Figure 8 : Répartition mensuelle des accidents de seniors (Wallonie, 2016-2020)

2. Répartition par moment de la semaine

Les seniors sont très peu souvent victimes d'accident pendant la nuit (de 22h à 6h) par rapport aux personnes plus jeunes. Entre 2016 et 2020, un accident impliquant 1 senior sur 17 (5,8%) a eu lieu la nuit, alors que c'est le cas de près d'un accident sur 6 (16,0%) en général. Les journées de semaine concentrent plus de 7 accidents de senior sur 10 (70,6%).
Cette particularité est probablement due principalement à une mobilité plus réduite des seniors pendant la nuit. Ils participent moins à des évènements nocturnes et certains d'entre eux ont sans doute des réticences à conduire tard le soir ou dans l'obscurité. De plus, quand il se déplacent de nuit, les seniors adoptent en moyenne des

comportements plus sûrs (en matière d'alcool, drogue ou vitesse notamment) que les usagers de la route plus jeunes.

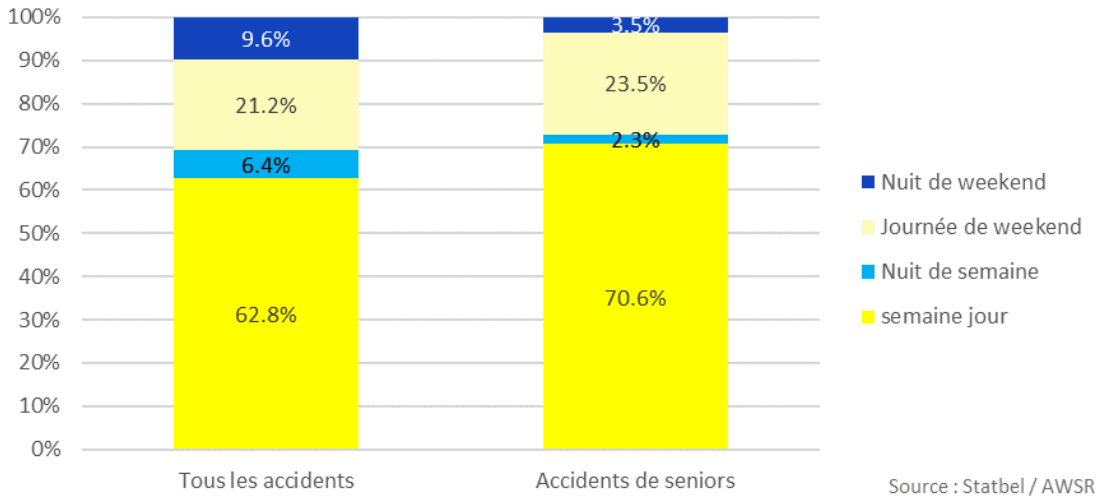


Figure 9 : Répartition des accidents de seniors selon la période de la semaine (Wallonie, 2016-2020)

1. Répartition par heure de la journée

Une analyse plus fine par heure de la journée révèle une temporalité des accidents particulière pour les seniors. Ceux-ci ont le plus d'accidents en milieu de matinée et en fin d'après-midi, contrairement aux victimes plus jeunes dont le pic matinal des accidents a lieu plus tôt, à l'heure de pointe. Les seniors qui n'exercent plus d'emploi ou ne doivent pas conduire d'enfant à l'école ont, eux, moins d'incitants à se déplacer tôt le matin. Le soir, les pics d'accidents des seniors et des usagers plus jeunes correspondent davantage et c'est d'ailleurs à ce moment qu'il y a le plus d'accidents de la journée.
La répartition horaire des accidents entre la semaine et le week-end diffère relativement peu pour les seniors, à part un petit peu plus d'accidents de nuit pendant le weekend. C'est très différent de la moyenne wallonne pour laquelle on voit une différence claire entre journées de semaine, marquées par des pics d'accidents aux heures de pointe, et journées de week-end. On voit aussi que la part d'accidents pendant les nuits de week-end reste très inférieure pour les seniors, comparée à la moyenne wallonne.

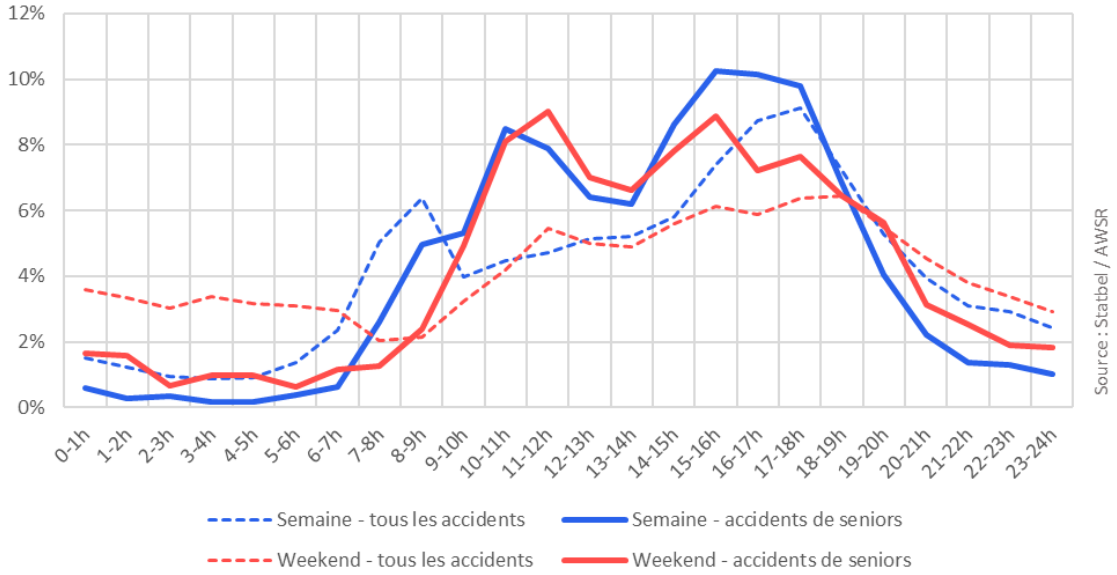


Figure 10 : Distribution des accidents de seniors selon l'heure et le moment de la semaine (Wallonie, 2016-2020)

OÙ SE PRODUISENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN SENIOR ?

1. Provinces et communes

La répartition du nombre d'accidents de seniors par province diffère très peu de la répartition de la population. Les deux provinces les plus peuplées (Hainaut et Liège) rassemblent à elles-deux 68% de la population senior de Wallonie et 66% de leurs accidents corporels. Bien sûr, une personne accidentée dans une province n'est pas nécessairement habitante de celle-ci.
En ce qui concerne les tués, on observe en revanche que les provinces de Luxembourg et de Namur sont surreprésentées (au total 31% des tués pour 21% de la population). Dans ces provinces, les accidents sont en moyenne plus graves, probablement à cause du caractère plus rural qui induit davantage de déplacements sur des routes rurales permettant des vitesses élevées.
La répartition par province des accidents et des tués seniors diffère peu de celle des wallons plus jeunes. La gravité plus importante des accidents en provinces de Luxembourg et de Namur se retrouve également pour les usagers de tout âge. Il n'y a donc pas de vraie spécificité « senior » dans l'accidentalité par province.

Tableau 5 : Nombre d'accidents de senior et de seniors victimes par province (2016-2020)

	Accidents	Victimes	Tués	Gravité spécifique
Brabant Wallon	1088	675	24	22
Hainaut	3305	2116	80	24
Liège	3064	1978	91	30
Luxembourg	793	578	40	50
Namur	1424	983	49	34

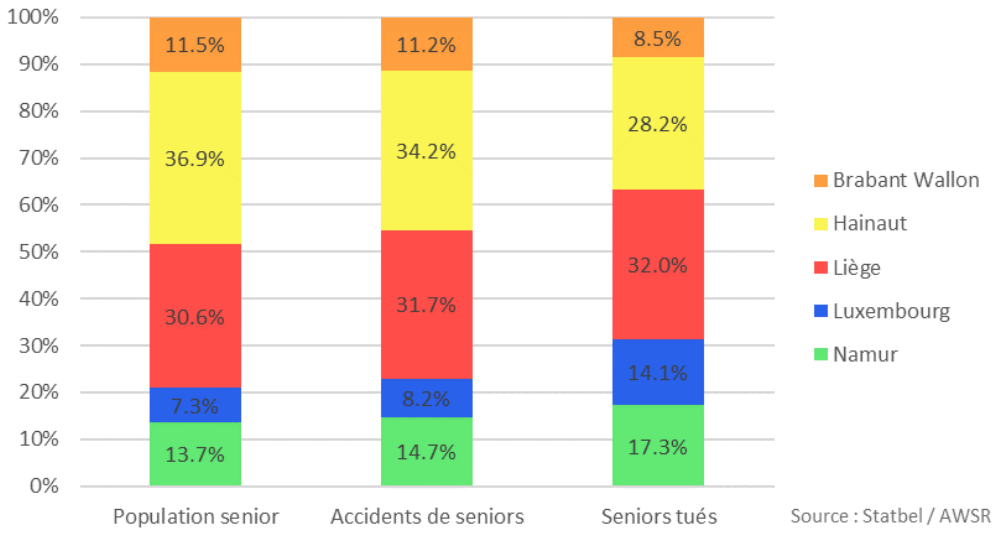


Figure 11 : Proportion de la population, des accidents et des tués seniors par province (population : 2021 / accidents : 2016-2020)

De façon similaire, la proportion des accidents de senior par commune est fort dépendante de leur population. Les 10 communes les plus peuplées de Wallonie comptent 26% de la population senior (chiffres 2021) et 28% de leurs accidents (2016-2020). Les 50 communes les plus peuplées comptent 54% de la population et 54% des accidents.

2. Urbain / rural / autoroutes

Deux tiers (66%) des accidents de seniors ont lieu en agglomération. C'est davantage que la moyenne tous âges confondus (59%). En revanche, les accidents de senior ont moins souvent lieu hors agglomération (29%) et surtout sur autoroute (5% contre une moyenne wallonne de 9%). Cela pourrait notamment s'expliquer par le fait que les seniors ont tendance à faire de plus courts déplacements (donc sortiraient un peu moins des agglomérations) et parce que l'autoroute est le type de route le plus vite délaissé par les seniors ressentant une perte de leurs capacités de conduite.
Toutefois, les accidents hors agglomération et sur autoroute étant en moyenne beaucoup plus graves que les accidents en agglomération (à cause de vitesses pratiquées plus élevées), les routes rurales et les autoroutes comptent quand même pour respectivement 45% et 9% des tués seniors sur la période 2016-2020.

Tableau 6 : Répartition des accidents de seniors et des tués seniors en fonction du lieu (Wallonie 2016-2020)

	Accidents de seniors	Proportion des accidents seniors	Tués seniors	Proportion de tués seniors	Gravité spécifique
En agglomération	6094[5]	66%	127	46%	21
Hors agglomération (sauf autoroutes)	2636	29%	125	45%	47
Autoroutes	447	5%	25	9%	56

Parmi, les seniors, le pourcentage de victimes recensées en agglomération augmente progressivement avec l'âge, de 59% parmi les seniors jeunes (65-74 ans) à 66% parmi les plus âgés (85 ans et plus). Le pourcentage de victimes sur routes rurales diminue en parallèle. De nouveau, on peut supposer qu'il s'agit d'une conséquence d'habitudes de déplacement qui varient avec l'âge, avec une proportion croissante de petits déplacements locaux.

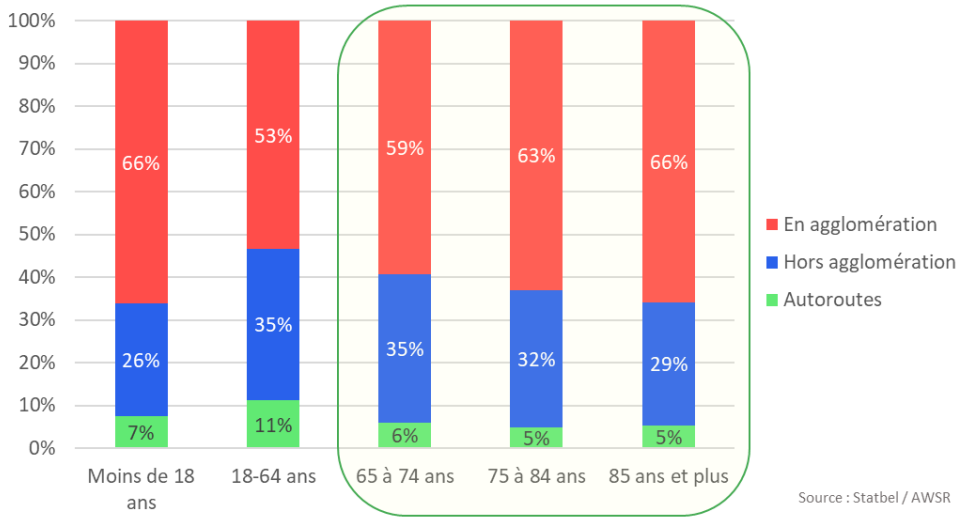


Figure 12 : Proportion des victimes selon le lieu, en fonction de l'âge (Wallonie 2016-2020)

3. Section courante et carrefour

Entre 2016 et 2020, trois accidents de senior sur 4 (74%) ont eu lieu en section courante. Ces accidents entraînent des conséquences plus graves que les accidents en carrefour, ce qui fait que 83% des décès de seniors sont à déplorer dans des accidents hors carrefour.
La littérature scientifique sur l'aptitude à la conduite des seniors mentionne que ceux-ci ont davantage de difficultés à gérer les situations de conduite complexes en carrefour, ce qui conduit en théorie à davantage d'accidents en carrefour que parmi les personnes plus jeunes. Cela se ressent légèrement dans les chiffres wallons concernant les accidents de seniors hors agglomération (sauf autoroutes). Parmi ces accidents, 27% ont eu lieu en carrefour alors que la moyenne tous âges confondus est de 20%. Ce résultat peut aussi être dû, en partie, à une plus grande prudence des seniors concernant les vitesses pratiquées en section courante.

Tableau 7 : Répartition des accidents et tués seniors en fonction de la configuration de route

	Accidents 2016-2020	Proportion des accidents	Tués	Gravité spécifique
Section courante	7142	74%	236	33
Carrefour	2399	25%	45	19
Rond-point	132	1%	2	-

[5] La localisation d'environ 5% des accidents n'est pas connue ce qui explique que le total d'accidents de ce tableau est inférieur 9674, le nombre total d'accidents de seniors entre 2016 et 2020 en Wallonie.

COMMENT SE DÉROULENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN SENIOR ?

1. Type de collision

Plus de 4 accidents de seniors sur 5 enregistrés[6] (82%) sont dus à une collision entre au moins deux usagers ou véhicules. C'est bien davantage que parmi l'ensemble des accidents sur les routes wallonnes entre 2016 et 2020 : 68%. Toutefois, les accidents impliquant un seul véhicule sont en moyenne plus graves et sont donc responsables pour 22% des victimes et 33% des tués seniors.

Tableau 8 : Répartition des accidents de seniors et seniors victimes en fonction de la nature de la première collision (Wallonie 2016-2020)

	Accidents	Victimes	Tués	Gravité spécifique
Entre 2 usagers/véhicules	82%	78%	67%	24
Un seul véhicule	18%	22%	33%	55

Pour comprendre d'où vient la différence dans la part des accidents « seuls en cause » entre les seniors et la moyenne wallonne, il faut distinguer les accidents selon le type de véhicule car ils révèlent des tendances différentes :

- Par définition les accidents de **piétons** doivent impliquer au moins un véhicule tiers. Il arrive bien entendu à des personnes de se blesser en chutant seules sur la voie publique, mais ces évènements ne sont pas définis comme des accidents de la route et donc non repris dans les statistiques
- En ce qui concerne les accidents de **cyclistes** et, dans une moindre mesure, de **cyclomotoristes** et de **motards**, on voit que la part des accidents seuls en cause est plus élevée parmi les seniors que dans la population générale. Deux phénomènes peuvent intervenir pour expliquer cela :
  - Certains seniors peuvent subir une certaine dégradation de leur aptitude à la conduite qui leur ferait perdre le contrôle de leur vélo plus facilement que des personnes plus jeunes.
  - Étant donné qu'à cause de leur plus grande vulnérabilité physique les seniors se blessent en moyenne davantage que les plus jeunes à violence de choc égale, les accidents de seniors seuls à vélo sont peut-être mieux enregistrés que ceux de personnes plus jeunes. Ces derniers subissent sans doute plus souvent des blessures peu graves et ne considèrent pas indispensable d'appeler la police pour enregistrer l'accident.
- Parmi les **automobilistes**, les accidents seuls en cause sont nettement moins fréquents parmi les seniors (15%) que dans la moyenne wallonne (27%). On peut certainement y voir une conséquence de l'adoption de moins de comportements dangereux pouvant conduire à des sorties de route (principalement vitesse excessive et conduite de nuit sous influence ou fatigué) parmi les conducteurs seniors par rapport aux plus jeunes. À l'inverse, certains seniors, suite à une diminution de leurs aptitudes de conduite, ont plus de mal à gérer des situations complexes impliquant plusieurs véhicules.

[6] Les accidents n'impliquant qu'un seul véhicule, surtout quand il s'agit d'un vélo, ne sont parfois pas enregistrés car les personnes accidentées ne jugent pas nécessaire d'appeler la police sur les lieux. La part des accidents n'impliquant qu'un seul véhicule est donc sans doute sous-estimée.

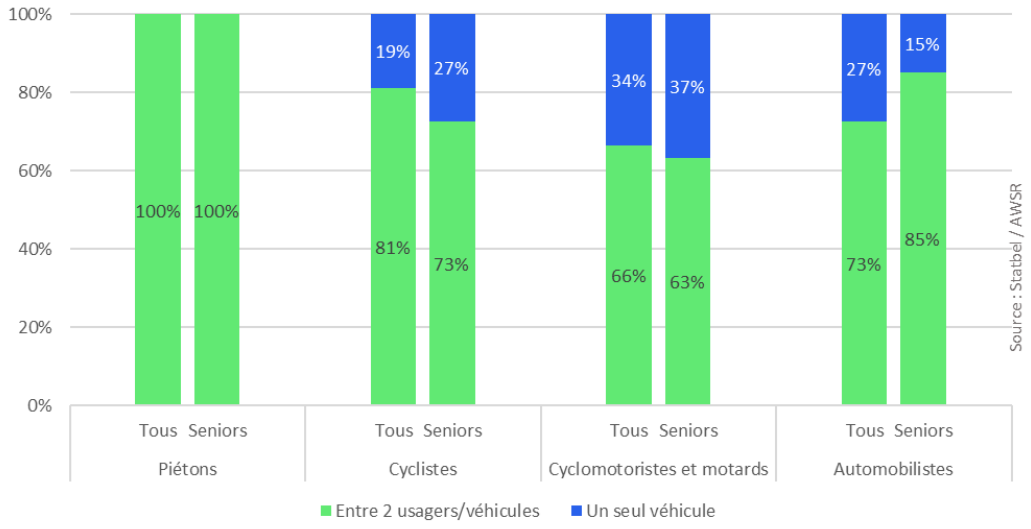


Figure 13 : Répartition des accidents en fonction de la nature de la première collision, par type de véhicule (Wallonie, 2016-2020)

2. Dynamique et position pré-accident

Les statistiques officielles d'accident ne permettent pas de déterminer précisément le déroulement des accidents mais permettent de savoir où et comment se déplaçaient les protagonistes avant l'accident.
En ce qui concerne les **conducteurs de voiture** seniors accidentés, le type de déplacement le plus représenté avant accident est « Poursuit sa route tout droit (ou en courbe) dans le bon sens ». Cette catégorisation assez peu informative représente 45% des collisions impliquant un senior automobiliste entre 2016 et 2020, soit exactement le même pourcentage que pour les automobilistes de tous âges. Quelques particularités des automobilistes seniors sont toutefois à relever :

- Ils ne présentent que 13% des collisions suite à une perte de contrôle contre 18% pour la moyenne tous âges confondus. Ce pourcentage moindre des pertes de contrôles est probablement lié à des comportements plus prudents au volant et explique que les automobilistes seniors ont moins souvent des accidents « seuls en cause ».
- A l'inverse, les automobilistes seniors subissent 17% de leurs collisions suite à une manœuvre de tourne à droite (4%) ou de tourne à gauche (13%). Parmi les automobilistes de tous âges, la part de ces actions pré-accident n'est que de 13% au total.

En ce qui concerne les **piétons**, la position des piétons seniors avant accident diffère peu par rapport aux piétons plus jeunes. 74% des piétons seniors subissent leur accident lors d'une traversée de route, contre 72% pour la moyenne tous âges confondus. Les seniors sont un peu plus souvent victimes lors d'une traversée hors passage piéton ou en absence de passage (au total, 29% des cas) que la moyenne (25%)

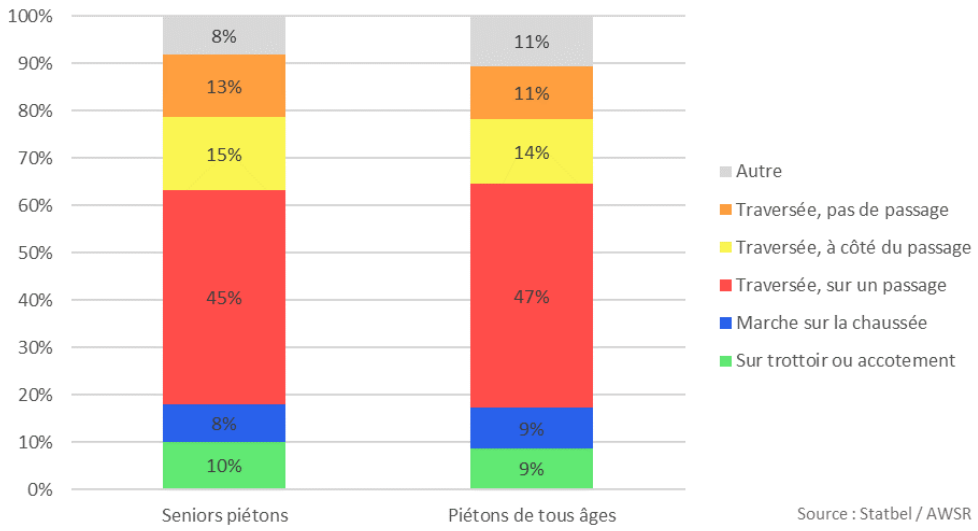


Figure 14 : Position du piéton avant son accident (Wallonie, 2016-2020)

De même, la localisation des **cyclistes** avant leur accident est relativement similaire entre les seniors et la moyenne wallonne. 14% des seniors subissent un accident sur une piste cyclable contre 11% pour la moyenne wallonne[7]. La différence vient des accidents sur piste cyclable séparée (6% contre 3%). Peut-être les seniors les empruntent-ils plus systématiquement que les cyclistes plus jeunes (comme par exemple les groupes de cyclotouristes préférant emprunter la chaussée) ?
Les cyclistes seniors accidentés le sont le plus souvent lors d'une collision avec un véhicule tiers roulant tout droit (45%) ou tournant à droite ou gauche (22%). L'emportiérage et les accidents lors de dépassements du cycliste comptent tous les deux pour 1 accident avec tiers sur 20. Deux types d'accident ont une prévalence nettement plus élevée parmi les cyclistes seniors roulant sur une piste cyclable : les accidents avec un véhicule sortant d'un stationnement ou d'un lieu privé (12% pour les cyclistes sur piste cyclable contre 3% en moyenne) et les tourne à droite (15% contre 9%).

Tableau 9 : Mouvement de l'usager tiers lors d'une collision entre un cycliste senior et un autre véhicule (Wallonie 2016-2020)

	Total cyclistes seniors	Cyclistes seniors sur piste cyclable
Poursuit sa route tout droit (ou en courbe) dans le bon sens	45%	37%
Décroche ou dépasse vers la gauche (sauf parking)	5%	0%
Entre ou sort d'un stationnement ou d'un lieu privé	3%	12%
Est arrêté au bord de la route et ouvre la portière	5%	6%
Tourne ou se prépare à tourner à droite (sauf parking)	9%	15%
Tourne ou se prépare à tourner à gauche (sauf parking)	13%	12%
Autres cas	18%	19%

3. Conduite sous influence d'alcool

Seuls 5,6% des conducteurs de voiture seniors impliqués dans des accidents et testés étaient sous influence d'alcool. C'est nettement moins que parmi les conducteurs plus jeunes (18-64 ans : 13,4%). Cela s'explique à la fois par une plus grande prudence par rapport à l'alcool au volant de la part des seniors et par le fait qu'ils circulent moins en soirée, moment où on est plus susceptible d'avoir bu de l'alcool avant de conduire. La conduite sous influence d'alcool chute fortement avec l'âge des seniors. Sur la période 2016-2020, seulement 7 seniors de 85 ans et plus ont été testés positifs à l'alcool en Wallonie, soit moins de 2% du total des testés de cette tranche d'âge.
Les seniors sont un peu moins souvent testés que les plus jeunes suite à un accident (dans 69% des cas contre 74%), mais c'est surtout dû au fait que les seniors ont plus souvent des blessures graves[8]. Parmi les conducteurs indemnes, les seniors sont testés aussi souvent que les plus jeunes (à 76% contre 77%).

Tableau 10 : Taux de conducteurs testés et de conducteurs sous influence d'alcool en fonction de l'âge (Wallonie 2016-2020)

	Pourcentage de conducteurs testés	Pourcentage de conducteurs positifs parmi les testés
18-64 ans	74%	13,4%
65-74 ans	70%	7,1%
75-84 ans	69%	3,2%
85 ans et plus	64%	1,8%
Total seniors	69%	5,6%

[7] Ces valeurs sont peut-être des sous-estimations car la position du cycliste est mal renseignée dans de nombreux cas.
[8] Pour des raisons pratiques et éthiques le taux d'alcoolémie est moins souvent relevé pour les personnes blessées graves (dans 1 cas sur 3) et surtout tuées (dans 1 cas sur 20).

4. Autres facteurs d'accident

Lors du constat de l'accident, le policier a l'opportunité de mentionner si certains facteurs ont, selon lui, joué ou pu jouer un rôle dans la survenue de l'accident. Le tableau suivant reprend les facteurs qui ont été répertoriés pour au moins 1% des piétons ou conducteurs de véhicule seniors et au moins dix fois au cours de la période 2016-2020, en fonction du moyen de déplacement du senior. Comme le policier n'est pas tenu de mentionner les facteurs d'accident, il s'agit d'une estimation a minima. Toutefois, la comparaison avec les facteurs relevés pour les accidents des conducteurs plus jeunes permet d'identifier quelques facteurs plus ou moins prévalents parmi les seniors.

Pour les **piétons** et les **cyclistes**, le facteur « chute » est présent significativement plus souvent parmi les seniors accidentés que parmi les plus jeunes. Les seniors auront en effet en moyenne plus de difficultés à rattraper une perte d'équilibre éventuelle. La chute est mentionnée dans le cas de près d'un cycliste senior accidenté sur trois (31%). Il faut toutefois rester prudent dans l'interprétation de ce pourcentage : il est possible que des policiers aient encodé dans certains cas une chute consécutive à l'accident et non une chute ayant contribué à la survenue de l'accident.

La chute (1 personne sur 4) et la perte de contrôle (1 sur 10) sont les deux facteurs les plus prévalent parmi les seniors accidentés en tant que conducteurs de **cyclomoteur** ou de **moto**. Toutefois, le seul facteur présentant une différence parmi les seniors par rapport aux plus jeunes est le « non-respect de la priorité », renseigné par les policiers pour près d'un senior sur 20.

Le non-respect de la priorité est le facteur le plus souvent présent pour les **automobilistes** seniors (pour 1 personne sur 10). Là-encore, les seniors adoptent plus souvent ce comportement que les conducteurs plus jeunes.

En ce qui concerne les facteurs liés à la route, le facteur « virage serré » est le seul présentant une différence de prévalence entre les accidents de seniors et l'ensemble des accidents. La moindre prévalence de ce facteur parmi les seniors ainsi que la proportion plus petite de pertes de contrôle des automobilistes sont certainement dues à des vitesses pratiquées plus réduites de la part des seniors.

Tableau 11 : Prévalence des facteurs ayant joué un rôle lors des accidents, en fonction du type d'accident (Wallonie 2016-2020)[9]

	Prévalence parmi les seniors	Prévalence parmi les conducteurs de moins de 65 ans
Facteurs liés aux accidents de piétons		
Chute	10,6%	5,3%
Place non réglementaire sur la chaussée	1,3%	1,1%
Facteurs liés aux accidents de vélo		
Chute	30,6%	19,4%
Non-respect de la priorité	4,7%	3,3%
Perte de contrôle du véhicule	1,9%	2,2%
Facteurs liés aux accidents de cyclomoteur ou de moto		
Chute	24,6%	21,9%
Non-respect de la priorité	4,6%	2,2%
Perte de contrôle du véhicule	10,5%	9,2%
Facteurs liés aux accidents de voiture		
Dépassement fautif	1,4%	0,7%
Effectue in extremis une manœuvre d'évitement	1,0%	1,5%
Non-respect de la distance entre usagers	3,0%	2,3%
Non-respect de la priorité	9,7%	4,6%
Perte de contrôle du véhicule	8,9%	10,2%
Place non réglementaire sur la chaussée	1,9%	0,9%
Facteurs liés à la route[10]		
Travaux	1,2%	1,5%
Encombrement de la circulation, file, accident	2,0%	2,1%
Virage serré	2,8%	4,3%
Entrave à la visibilité (relief, obstacle fixe, véh. Immobile…)	1,3%	1,0%

[9] Les cases colorées indiquent une différence statistiquement significative ($p<0,05$ au test du χ^2) entre les seniors et les moins de 65 ans. Le vert signifie que le facteur est moins prévalent parmi les seniors, le rouge qu'il est davantage prévalent.

[10] Ces facteurs ne sont pas liés aux conducteurs mais à l'accident. Par exemple, la présence d'un facteur « virage serré » dans un accident de senior ne signifie pas que c'est le senior lui-même qui aurait mal négocié le virage.

Éditeur responsable : Françoise Guillaume
Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL
Date de publication : Mars 2022
Veuillez faire référence à ce document de la manière suivante :
Essentiel des accidents : Seniors 2016 - 2020. AWSR, Mars 2022