

**RÉSOLUTION N° 91/3 SUR L'AMÉLIORATION DE LA SECURITÉ ROUTIÈRE
POUR LES PERSONNES AGÉES**

[CEMT/CM(91)15]

Le Conseil des Ministres des Transports de la CEMT, réuni à Antalya, les 22 et 23 mai 1991,

VU le rapport sur la sécurité routière des personnes âgées ;

RAPPELANT la Résolution n° 54 (1985), la Résolution n° 63 (1987), la Résolution n° 68 (1989) relatives au transport des personnes à mobilité réduite, ainsi que la Résolution n° 71 (1990) relative à l'accès aux autobus, aux trains et aux autocars des personnes à mobilité réduite ;

CONSIDERANT :

- Que les personnes âgées constituent une proportion relativement importante de la population actuelle, et que cette proportion ne cessera d'augmenter dans les prochaines décennies.
- Que la part des personnes âgées impliquées dans des accidents est supérieure à celle des personnes âgées dans la population totale.
- Que, d'autre part, la sécurité des déplacements, quel que soit le moyen de transport utilisé, est une condition nécessaire pour assurer la mobilité des personnes âgées et constitue un objectif prioritaire de la politique globale des transports.

ESTIMANT :

- Qu'il convient de considérer la participation des personnes âgées à la circulation non seulement sous l'aspect sécurité, mais aussi dans sa dimension sociale liée aux besoins de mobilité.
- Que les décideurs et les planificateurs de la circulation devraient mieux prendre en compte les besoins en déplacement, la nature des difficultés rencontrées par les personnes âgées dans la circulation, ainsi que leurs conséquences sur la sécurité.
- Que les mesures prises pour faciliter les déplacements des personnes âgées et en améliorer la sécurité profitent également aux autres catégories d'usagers.

RECOMMANDE aux pays Membres :

En matière d'information, de formation et de contrôle des aptitudes

D'encourager les campagnes d'information destinées à attirer l'attention des personnes âgées sur les problèmes et les risques de la circulation par des messages simples, factuels et sans ambiguïté.

D'attirer l'attention de l'ensemble des usagers de la route sur les difficultés que rencontrent les personnes âgées dans la circulation et de leur rappeler leurs obligations envers ces personnes.

De sensibiliser le corps médical sur la nécessité de renseigner les personnes âgées sur les effets que les modifications physiques et psychiques liées à l'âge et les divers troubles pathologiques, ainsi que l'utilisation de certains produits pharmaceutiques peuvent avoir sur leur capacité et leur comportement dans la circulation routière.

De définir des principes et des méthodes permettant de tester les capacités des conducteurs âgés et d'encourager ces derniers à suivre une formation complémentaire destinée à améliorer leur aptitude théorique et pratique.

En matière d'infrastructure

De veiller à ce que les aménagements des infrastructures routières répondent le mieux possible aux besoins spécifiques des personnes âgées (p. ex. prévoir aux passages pour piétons protégés par des feux de signalisation des phases de traversée suffisamment longues, séparer les sens de circulation par des îlots médians aisément accessibles, aménager des accès sûrs et aisés aux arrêts d'autobus, etc.).

Sur le plan de la conception des véhicules

D'améliorer par des mesures techniques la sécurité à la montée et à la descente des autobus ainsi qu'à l'intérieur de ces véhicules.

D'encourager les constructeurs automobiles à poursuivre leur recherche et à développer sur l'ensemble des gammes de véhicules des dispositifs de sécurité (freins assistés) et d'aide à la conduite (direction assistée, boîte automatique, commande électrique des vitres, etc.) et de mettre au point des structures frontales moins agressives en cas de chocs.

D'inviter les fabricants de bicyclettes à améliorer les systèmes de freinage, d'éclairage et les dispositifs réfléchissants.

Dans le domaine de la recherche

De poursuivre les études en vue de :

- Cerner avec plus de précision les situations et risques d'accidents des personnes âgées.
- Mieux connaître le rapport entre la réduction des capacités physiques et physiologiques et les performances et le comportement des usagers de la route.
- Évaluer le rôle du contrôle médical au regard de l'amélioration de la sécurité routière des personnes âgées.

CHARGE le Comité des Suppléants de suivre l'application de la présente résolution et de lui en faire rapport en temps opportun.

RAPPORT SUR L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LES PERSONNES ÂGÉES

[CEMT/CM(91)15]

Cadre général

Depuis une dizaine d'années, la sécurité des personnes âgées dans la circulation fait l'objet d'une attention particulière. Un rapport publié en 1985 par l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE) et intitulé « La sécurité des personnes âgées dans la circulation », présente le sujet en ces termes :

« Sur une période de seulement quelques décennies, les nations développées sont devenues presque complètement dépendantes des systèmes de transport routier efficaces. Parallèlement, dans ces pays, la chute des taux de natalité et l'augmentation de l'espérance de vie ont entraîné l'accroissement du pourcentage des personnes âgées. A l'heure actuelle, les systèmes de circulation et de transport ne sont pas bien adaptés aux besoins des personnes âgées et leur part dans les accidents de la circulation est, de ce fait, disproportionnée. »

La situation peut être décrite brièvement comme suit :

- Les personnes âgées constituent un pourcentage relativement important de la population actuelle et ce pourcentage ne cessera d'augmenter pendant les prochaines décennies.
- Le pourcentage des personnes âgées impliquées dans des accidents mortels est supérieur au pourcentage des personnes âgées dans la population totale.
- Le facteur de risque d'accident augmente avec l'âge.
- Le facteur de risque d'accident varie selon le mode de transport.
- La diminution des capacités fonctionnelles physiques et psychologiques est un aspect naturel du vieillissement qui tend à accroître les facteurs de risque d'accident.
- L'accès aux moyens de transport est plus difficile pour les personnes âgées que pour les autres groupes d'âge de la société et il diminue au fur et à mesure de l'avancement en âge.

L'implication et le comportement des personnes âgées dans la circulation se modifient graduellement avec l'âge. Le vieillissement en soi entraîne une détérioration progressive des capacités

physiologiques et psychologiques. Or, notre environnement intense et complexe en matière de circulation exige de la part des individus des capacités physiologiques et psychologiques plus grandes. Les personnes âgées ont donc de plus en plus de difficulté à s'adapter aux exigences de la circulation.

L'allongement de l'espérance de vie, conjugué avec l'abaissement de la natalité, conduira à un accroissement marqué du pourcentage de la population des personnes âgées. Parallèlement, l'évolution et l'amélioration des normes de qualité de vie (santé, bien-être, sécurité économique) permettent de penser qu'en dépit d'une réduction des capacités physiques et physiologiques dues aux effets de l'âge, le pourcentage de la population âgée à même de rester physiquement, socialement, économiquement active, augmentera, ce qui induira par conséquent un besoin accru de mobilité de ces personnes.

Les possibilités d'accès différentes aux moyens de transport ainsi que la détérioration progressive des capacités physiologiques et psychologiques influent sur le comportement des personnes âgées et sur les facteurs de risque d'accident de cette population. Avec l'âge, les individus deviennent plus dépendants des moyens de transport publics et de leur aptitude à se déplacer à pied. On peut démontrer que les personnes les moins capables de s'adapter à l'environnement compliqué de la circulation doivent souvent affronter cet environnement sans protection en tant que piétons cherchant à accéder aux centres d'activité, aux services publics ou aux transports publics.

Les insuffisances du système actuel de circulation/transport peuvent avoir de profondes répercussions sur les individus. Les difficultés peuvent paraître si importantes que les personnes n'oseront pas interagir avec la circulation, limitant par là-même sérieusement leur mobilité. Les carences des systèmes de transport sont un facteur d'isolement dans la société, ce qui accroît la dépendance des personnes âgées à l'égard des services sociaux assurés à domicile ou de services de transport spéciaux.

Ce problème comporte un autre aspect social. Les personnes âgées sont en général plus fragiles et donc plus gravement blessées dans les accidents. Un simple accident – si par exemple une personne âgée est victime d'une mauvaise chute en raison de l'entretien défectueux du trottoir – peut fort bien changer toute la vie de l'intéressée. Ce qui paraît être un banal accident peut, pour les personnes âgées, avoir des conséquences plus graves et entraîner des handicaps plus sévères et même définitifs d'où une incapacité à se déplacer et la nécessité de soins hospitaliers.

Il est important à mesure que l'on avance en âge de pouvoir rester mobile et valide et ce, aussi bien pour la santé que pour le bien-être. Des promenades à pied quotidiennes, une vie sociale riche en relations amicales et la participation à différentes activités sont autant de facteurs qui ont une incidence positive sur l'état de santé. Dans cette optique, il est important que les déplacements puissent s'effectuer dans de bonnes conditions et en sécurité et que les moyens de transport en commun soient adaptés.

Le rapport de l'OCDE mentionné plus haut donne les principaux arguments plaidant en faveur d'une attention particulière aux problèmes de la sécurité des personnes âgées dans la circulation et met en garde contre la tendance à utiliser les restrictions comme une solution de facilité pour lutter contre ces problèmes.

Ce même document souligne que toute planification future de la circulation doit s'intéresser aux groupes de population qui ont le plus de difficulté à faire face à la situation complexe actuelle de la circulation.

« Toute mesure nouvelle en matière d'environnement, qu'elle ait pour but d'améliorer la sécurité, la fluidité de la circulation, les commodités au niveau de l'habitat ou des services mis à la disposition de la communauté, doit être conçue en gardant présent à l'esprit les besoins des personnes âgées. Au pire, elle ne devrait pas avoir d'effets aggravant

leurs problèmes de sécurité routière et, au mieux, elle devrait permettre la réduction de ces problèmes et, chaque fois que c'est possible, promouvoir la mobilité de ce groupe de population. »

Enfin, le rapport de l'OCDE précise bien que « les accidents de la route impliquant les personnes âgées doivent être considérés comme des indicateurs des déficiences du système de circulation routière existant auxquelles les personnes âgées sont particulièrement vulnérables et qui peuvent entraîner un certain degré de risque pour l'ensemble des usagers de la route. Il s'ensuit que toute amélioration de la sécurité pour les personnes âgées sera de toute évidence bénéfique aux autres usagers de la route ».

Statistiques des pays Membres de la CEMT

Les pays Membres de la CEMT ont été invités à répondre à un questionnaire dont l'objet était de connaître le niveau actuel d'implication des personnes âgées dans des accidents (défini à partir des rapports de police), les habitudes de déplacement de ce groupe de population, les méthodes utilisées pour recueillir les données sur les accidents et les mesures prises ou prévues pour accroître la sécurité des personnes âgées dans la circulation ou pour améliorer leur situation au regard des transports. Cette section présente les résultats de l'enquête. Seize pays y ont répondu : l'Australie, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la Finlande, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, les Pays-Bas, l'Italie, la Norvège, le Portugal, l'Espagne, la Suède, la Suisse et la République Fédérale d'Allemagne.

a) Évolution démographique

Le nombre d'habitants dans les pays qui ont répondu varie considérablement. Il va de 60 millions environ en République Fédérale d'Allemagne (1987) à 4 millions en Norvège (cf. Tableau 1). La population âgée de 65 ans et plus (Tableau 2) représente entre 11 pour cent (Australie) et 18 pour cent (Suède) du total. Les écarts d'un pays à l'autre sont plus nets si l'on compare le groupe d'âge des 75 ans et plus, qui est égal à 4 pour cent de la population en Australie et à 8 pour cent en Suède.

Les pays, pour la plupart, ont présenté des projections démographiques pour l'an 2000 et l'an 2010 (Tableau 1). Beaucoup prévoient des accroissements marginaux jusqu'en l'an 2000, et certains projettent même une diminution d'ici à l'an 2010, par rapport à 1987. L'Australie, toutefois, s'attend à une progression de près de 20 et 35 pour cent respectivement, par rapport à 1987. L'Espagne et la Suède, entre autres pays, projettent une progression de 5 pour cent avant l'an 2000, suivie d'un ralentissement de l'accroissement démographique avant l'an 2010. L'accroissement projeté par les Pays-Bas se situe entre celui de l'Australie et celui de l'Espagne et de la Suède.

D'après les projections établies pour l'an 2000 et l'an 2010, la plupart des pays prévoient un accroissement de deux groupes d'âges : 65 à 74 ans et 75 ans et plus (Tableau 2). Toutefois, l'accroissement est en général de un ou deux points de pourcentage seulement. Les pays qui ont enregistré un fort pourcentage de personnes âgées en 1987, continueront, en chiffres relatifs, d'être en tête à cet égard, pendant quelques années après l'an 2000. L'un des pays qui fait exception est l'Italie qui projette un accroissement rapide de ces deux groupes d'âges (5 et 3 points de pourcentage respectivement). D'après ces chiffres, l'Italie sera, parmi tous les pays, celui qui comptera l'une des plus fortes proportions de personnes âgées en l'an 2010 (20 pour cent de sa population auront alors plus de 65 ans et 9 pour cent plus de 75 ans). La République Fédérale d'Allemagne fait état du pourcentage le plus élevé de personnes de 65 ans et plus (21 %).

b) Titulaires du permis de conduire

Les trois quarts environ des pays ayant répondu ont fourni des informations au sujet du pourcentage des titulaires du permis de conduire dans la population en 1987 (Tableau 3). La République Fédérale d'Allemagne et la Grande-Bretagne ont notifié le plus grand nombre de titulaires, 32 et 27 millions respectivement, alors que le chiffre communiqué par la Grèce n'est que de 1.5 million. Seules la Belgique et la Suède se sont aventurées à faire des pronostics en la matière. La Belgique pense que le nombre de personnes âgées titulaires du permis de conduire augmentera de 3 pour cent dans le dix prochaines années, tandis que la Suède s'attend à une progression de 50 pour cent.

La Suède a indiqué le pourcentage le plus élevé de titulaires dans la population, près de 60 pour cent. Dans la plupart des pays qui ont répondu, les titulaires du permis de conduire représentent à peu près la moitié de la population. Ce pourcentage est cependant plus faible dans les pays de l'Europe du Sud, 33 pour cent en Espagne et 15 pour cent seulement en Grèce.

Les pays ont pour la plupart également fourni des informations sur les titulaires du permis dans les groupes de personnes âgées (Tableau 4). Le pourcentage le plus élevé de personnes âgées titulaires (17 pour cent) a été indiqué par la Grande-Bretagne, et le plus faible (4 pour cent) l'a été par l'Espagne, la Grèce et la Suisse. Tous les pays sauf la Grande-Bretagne ont en conséquence signalé que le pourcentage de titulaires âgés est plus faible que le pourcentage de personnes âgées dans la population, et en particulier beaucoup plus faible que le pourcentage de titulaires dans l'ensemble de la population.

Parmi les pays nordiques, c'est la Finlande qui a indiqué le plus faible pourcentage de titulaires âgés (18 pour cent des personnes de 65 ans et plus, et 7 pour cent de celles de 75 ans et plus). L'Espagne et la Grèce sont les pays qui recensent le plus petit nombre de titulaires âgés du permis de conduire dans ces deux groupes d'âges (les chiffres respectifs étant en Espagne 10 et 3 pour cent, et en Grèce 4 et 2 pour cent). A la différence de la Finlande, ces deux pays comptent toutefois un faible pourcentage global de titulaires. En Suède et au Danemark, les personnes âgées titulaires représentent une proportion relativement importante. En Suède, il y en a 45 pour cent dans le groupe d'âges de 65 ans et plus, le chiffre correspondant au Danemark est 37 pour cent. Parmi les personnes de 75 ans et plus, 31 pour cent ont le permis de conduire en Suède et 21 pour cent l'ont au Danemark.

c) Mode de transport

Les données relatives à la répartition par mode de transport des divers types d'utilisateurs de la route semblent limitées. La moitié des pays ont communiqué des informations à ce sujet, et la moitié seulement de ceux-ci l'ont fait pour 1987. Les informations ne se prêtent généralement pas à une comparaison car elles portent rarement sur les mêmes groupes d'âges. Aucun des pays qui ont répondu n'a fait état de ses prévisions en ce qui concerne l'évolution de la situation au cours des décennies à venir.

Selon le rapport de l'OCDE précité, on retiendra notamment que les trajets en automobile, que ce soit comme conducteur ou passager, diminuent avec l'âge, même s'ils constituent le plus fort pourcentage de la distance parcourue annuellement. Le recours au transport public et la marche à pied se développent chez les personnes âgées. Les déplacements en deux-roues sont relativement peu fréquents.

d) Victimes des accidents de la route et risques dans la circulation

De nombreux pays ont fourni des informations sur les victimes des accidents de la route. Ces informations sont présentées dans les tableaux 5 à 10, ainsi que dans la section ci-dessous. Il convient toutefois de ne pas perdre de vue, comme dans toute comparaison statistique, que les chiffres présentés dans ces tableaux ne tiennent pas compte de facteurs externes importants tels que densité du trafic,

kilomètres parcourus, taux d'urbanisation et taux de motorisation. L'Italie et la Grèce ont communiqué des chiffres sur les accidents en général. En Grèce, les personnes âgées seraient impliquées dans 8 pour cent de la totalité des accidents. En Italie, celles de 65 ans et plus seraient impliquées dans 20 pour cent de tous les accidents mortels, et dans 7 pour cent des accidents de la circulation avec dommages corporels.

Parmi les pays ayant communiqué le nombre de personnes impliquées dans des accidents (Tableau 5) le Danemark, la Suède et la Finlande ont indiqué le plus fort pourcentage de blessés parmi les personnes âgées de 65 ans et plus (10 pour cent), suivies par la France (9 pour cent) puis par la Suisse, la Norvège et les Pays-Bas (8 pour cent chacun), tandis que l'Espagne a communiqué le chiffre le plus bas (5 pour cent). Trois pays (Danemark, France et Suède) ont signalé que les personnes âgées de 75 ans et plus représentaient 4 pour cent de tous les blessés dans la circulation.

La Finlande, la Suisse, et la Suède ont indiqué le plus fort pourcentage de personnes âgées tuées au cours d'accidents de la circulation (29 pour cent) (Tableau 6). L'Espagne et le Portugal ont à cet égard connu le plus faible pourcentage (14 pour cent). La Suisse a aussi communiqué le pourcentage le plus élevé de personnes de 75 ans et plus tuées dans des accidents de la route (18 pour cent), alors que le chiffre le plus faible a été transmis par la Belgique et par la France (10 pour cent).

Les tableaux 6 à 10 présentent les cinq catégories les plus courantes de victimes. Le nombre total d'accidents mortels de la circulation en 1987 n'est toutefois pas indiqué. (Les différentes catégories ne sont pas toutes incluses dans les tableaux).

Si nous examinons les différents groupes d'usagers de la route (Tableau 8), les conducteurs âgés représentent un pourcentage comparativement important des personnes tuées dans les accidents de la circulation en Suède et au Danemark (19 pour cent et 18 pour cent respectivement), et un pourcentage relativement faible en Espagne (4 pour cent). En ce qui concerne le groupe d'âge de 75 ans et plus, c'est la Finlande qui a connu le pourcentage le plus faible de tués (3 pour cent) tandis que le Danemark et la Grande-Bretagne ont communiqué le chiffre le plus élevé (7 pour cent).

La part la plus grande de piétons âgés de plus de 65 ans mortellement blessés a été notifiée par la Suisse et la Suède (59 et 54 pour cent respectivement). Le Portugal a fourni le chiffre le plus faible (32 pour cent). Parmi les piétons mortellement accidentés, les personnes de 75 ans et plus constituent un groupe particulièrement vulnérable, en particulier en Suisse, Suède, et en Allemagne où ils représentent respectivement 44 pour cent, 38 pour cent, et 36 pour cent de tous les piétons tués.

Le pourcentage de personnes âgées blessées dans la circulation (Tableau 10) est partout plus faible que le pourcentage des tués. Ce groupe d'âge représente la part la plus importante de piétons blessés. En pourcentage, cette part représente 30 pour cent au Danemark, 26 pour cent en Suisse, et 25 pour cent en Suède. Ces mêmes pays ont aussi signalé les pourcentages les plus élevés de blessés parmi les personnes très âgées, 18 pour cent, 17 pour cent et 14 pour cent respectivement. La Grande-Bretagne a indiqué le pourcentage le plus faible aussi bien pour les personnes de 65 ans et plus (14 pour cent) que pour les personnes de 75 ans et plus (7 pour cent).

Huit pays ont fourni des informations sur les différentes mesures des risques (Tableau 11), portant soit sur le risque d'être impliqué dans un accident, soit sur le risque d'être blessé dans la circulation. Différentes mesures des risques sont cependant utilisées dans les contributions, parmi lesquelles le nombre de kilomètres effectués, le nombre de voyageurs- ou personnes-kilomètres par an, ou même le nombre d'habitants. Il a par conséquent été impossible de comparer les niveaux de risque entre les différents pays qui ont répondu.

La description qui vient d'être faite de la situation en matière d'accidents dans les différents pays repose sur les accidents déclarés à la police. Sept pays ont accès à d'autres types d'informations concernant les accidents de la circulation. Il s'agit le plus souvent des renseignements que certains hôpitaux recueillent et conservent pendant quelque temps. En Australie, les renseignements officiels réunis lors des enquêtes préliminaires sont utilisés, et en République Fédérale d'Allemagne, une enquête est menée sur les lieux de l'accident pour fournir un complément d'information concernant les circonstances dans lesquelles il s'est produit.

La lecture de ces différents chiffres montre combien ce problème de la sécurité des personnes âgées dans la circulation est important et ceci dans tous les pays. Que ce soit en tant que piétons, conducteurs d'automobiles ou utilisateurs de transports en commun, tous les modes de transport posent des problèmes de sécurité sans que l'on puisse déterminer un mode de transport particulièrement préoccupant. Les efforts doivent donc être déployés dans tous les secteurs.

Mesures prises ou envisageables

Les mesures susceptibles d'accroître la sécurité des personnes âgées dans la circulation routière se déploient en particulier dans les domaines suivants :

- Réglementations relatives au permis de conduire.
- Éducation, information.
- Infrastructure routière.
- Conception des véhicules.
- Environnement de la société.

Réglementations

En raison du processus continu du vieillissement, qui a pour conséquence la détérioration progressive des aptitudes psycho-physiologiques et, en particulier de certaines capacités sensorielles considérées comme essentielles pour la conduite (vision, temps de réaction, ouïe), les États membres de la CEMT ont, en règle générale, mis en place des mesures d'ordre législatif et de contrôles pour l'attribution, le renouvellement ou la suppression du permis de conduire selon la catégorie et l'âge des conducteurs. Dans plusieurs pays, les conducteurs à partir de 60 ou 70 ans, doivent se soumettre à un contrôle médical périodique pour maintenir la validité de leur permis de conduire. Dans d'autres pays, cet examen médical périodique est prescrit indépendamment de l'âge, alors que quelques pays ne l'exigent qu'en cas de défaillance constatée au préalable par les autorités. En Suède, une commission nationale a été créée pour se pencher sur la question de l'éducation du conducteur. Elle a été chargée, notamment, de déterminer si les conducteurs, après un certain âge, doivent être obligés de suivre une sorte de recyclage ou de repasser l'examen de conduite.

En outre, quelques législations nationales ont édicté des règles qui font obligation aux conducteurs d'observer une prudence particulière à l'égard des personnes âgées.

Mesures d'éducation, d'information et de formation

Ces mesures, contrairement à celles qui touchent à l'environnement routier et à la conception des véhicules, peuvent être utilisées pour influencer directement le comportement humain. Encore faut-il accorder une attention toute particulière à la présentation des messages et aux divers moyens de les diffuser. A cet égard, on observera que si le recours aux moyens traditionnels de communication – mass media, panneaux publicitaires, brochures et autres publications – constitue une manière de donner des

conseils et de tenter de modifier le comportement, les approches dites de groupe, expérimentées dans certains pays, se sont révélées particulièrement efficaces. Elles consistent à organiser pour les personnes âgées, dans des clubs, des maisons de retraite, etc., des conférences et des débats accompagnés de films ou de diapositives.

Quelle que soit l'approche choisie, les messages destinés aux personnes âgées doivent être simples, spécifiques et sans aucune ambiguïté. Bien qu'il soit parfois nécessaire d'attirer l'attention des conducteurs ou des piétons âgés sur les erreurs qu'ils commettent, les messages qui leur sont destinés doivent être positifs et ressentis comme une suggestion utile, pratique et directement utilisable.

En outre, les campagnes de sécurité ne doivent pas s'adresser uniquement aux personnes âgées, mais aussi aux autres groupes d'utilisateurs de la route. Il est important, en effet, qu'ils aient conscience des difficultés auxquelles les personnes âgées sont confrontées dans la circulation et surtout qu'ils adoptent un comportement respectueux et prudent à leur égard.

Il serait également souhaitable de diriger l'information vers tous ceux qui s'occupent des personnes âgées (assistants sociaux, membres des unités de soins sanitaires, etc.) pour qu'à leur tour ils prodiguent des conseils individuels et renseignent les personnes âgées sur les implications que peuvent avoir dans la circulation routière les modifications de leurs conditions physique et mentale.

Il faudrait enfin élaborer et mettre en place des programmes de formation complémentaire, plus particulièrement destinés aux personnes âgées.

Mesures liées à l'infrastructure routière

L'étude des accidents des personnes âgées révèle la nécessité de mieux prendre en compte leurs besoins et leurs capacités lors de l'aménagement de l'environnement routier et urbain, de façon à réduire les problèmes auxquels elles sont confrontées dans la circulation routière et à favoriser leur mobilité. Les principes mis en œuvre ou préconisés dans certains pays permettant d'améliorer la sécurité des usagers de la route âgés sont en bref les suivants :

- La réduction des vitesses dans les zones résidentielles et les rues commerçantes fréquentées par de nombreux piétons âgés ainsi que dans les zones où des manoeuvres complexes sont nécessaires, de façon à laisser aux conducteurs âgés un temps suffisant pour la prise d'information et de décision.
- La suppression des situations qui deviennent complexes lorsque la circulation est dense ou rapide : mise à sens unique, séparation des flux de trafic, etc.
- La mise en place de systèmes d'information (signalisation, marquage) qui soient simples, cohérents et facilement perceptibles.
- La création de pistes cyclables en bordure ou en dehors de la chaussée.
- L'intensification de l'éclairage en agglomération et sur les points sensibles des grands axes de circulation.
- La prise en compte des conditions de mobilité réduite des piétons âgés dans la conception des aménagements (dénivelés, phases de feux, longueur de traversée de la chaussée).

- L'aménagement d'accès sûrs et faciles aux arrêts d'autobus, etc.

Il convient d'observer que de nombreuses mesures sont favorables en même temps à la sécurité des piétons et à celle des conducteurs. En outre, les principes mentionnés ci-dessus profitent à l'ensemble des usagers de la route ; toutefois, les critères de mise en oeuvre peuvent être différents dans certains cas, si l'on considère plus particulièrement la catégorie des personnes âgées.

Mesures liées à la conception du véhicule

D'une manière générale, la conception des voitures, tant du point de vue ergonomique que de la sécurité passive, doit être fondée sur les caractéristiques et les limites des conducteurs potentiels.

Un certain nombre d'aides à la conduite (transmission automatique, direction assistée, ouverture électrique des vitres, etc.) développées généralement sur les voitures de haut de gamme, peut faciliter la tâche des conducteurs âgés ou physiquement handicapés. Il serait évidemment souhaitable de les trouver aussi sur des véhicules de moyenne cylindrée et d'un prix raisonnable.

Il faut par ailleurs progresser dans la recherche pour diminuer l'agressivité des structures frontales des voitures, de façon à réduire les blessures des piétons victimes de collision. Il convient également d'améliorer la sécurité à la montée et à la descente des autobus (limitation de la hauteur du plancher par rapport au niveau de l'aire d'attente, prévention de la fermeture prématurée des portes, etc.), ainsi qu'à l'intérieur de ces véhicules. Enfin, il convient d'adopter des normes applicables aux bicyclettes pour qu'elles soient sûres lorsqu'elles sont mises sur le marché (ces normes devraient viser les dispositifs de freinage, d'éclairage, les dispositifs réfléchissants et prévoir la suppression des parties dangereuses).

Ici également, la majorité des mesures mentionnée – tout en aidant spécifiquement les personnes âgées – sont très largement favorables à la sécurité des autres usagers.

Mesures liées à l'environnement de la société

Pour terminer, et par souci d'être complet, il convient de signaler qu'il serait souhaitable d'accroître, au besoin, les fréquences et l'accessibilité des transports publics, de manière que les personnes âgées puissent renoncer à se servir de leur voiture, lorsque cela est nécessaire, sans pour autant réduire leur mobilité et, partant, leur participation à la vie sociale. De même, la mise en place d'un réseau de transports spéciaux pour tous les groupes de population qui ne peuvent pas utiliser les véhicules des transports en commun ordinaires serait fort utile et appréciable.

Référence aux recommandations antérieures de la CEMT

Aucun document antérieur de la CEMT ne traite directement de la sécurité des personnes âgées dans la circulation. Toutefois, les questions en jeu ont été examinées en d'autres occasions, notamment par le Groupe ad hoc sur le transport des personnes à mobilité réduite.

Depuis que ce Groupe a été créé en 1985, quatre Résolutions ont été adoptées par le Conseil des Ministres, ce sont les Résolutions n° 54 (1985), 63 (1987), 68 (1989) et 71 (1990). De nombreuses publications de la CEMT concernant les pratiques internationales et la politique dans ce domaine sont également disponibles. Ces Résolutions démontrent qu'une proportion significative de personnes à mobilité réduite sont des personnes âgées et, également, qu'un nombre proportionnel croissant de personnes âgées ont une mobilité réduite. Le travail de la CEMT, d'une part, souligne l'importance que revêt l'amélioration de l'accès à tous les types de transport pour les personnes à mobilité réduite et,

d'autre part, met l'accent – tout comme le présent rapport – sur le fait que tous les voyageurs bénéficient de nombreuses de ces mêmes améliorations.

Conclusions

C'est notamment en agissant dans les divers domaines évoqués au Chapitre 3 que l'on peut espérer une diminution de l'implication des personnes âgées dans les accidents de la route. L'ensemble de ces mesures repose sur le fait essentiel que le moyen le plus efficace pour diminuer les risques auxquels sont confrontées les personnes âgées dans leurs déplacements, n'est pas de restreindre leur participation à la circulation par des mesures d'exclusion sectorielles, mais au contraire d'améliorer la sécurité liée à chaque mode de transport utilisé.

Il est vrai que, et l'enquête menée auprès des pays Membres de la CEMT l'a démontré, des efforts ont déjà été déployés dans la plupart des pays pour améliorer la situation des personnes âgées dans l'ensemble de la circulation. Toutefois, compte tenu du fait que nous allons vers une société dans laquelle le pourcentage des personnes âgées devrait augmenter, il est urgent que les pays Membres poursuivent et intensifient leurs efforts et les adaptent à l'évolution de la situation, afin d'accroître la sécurité routière de ce groupe de population, tout en contribuant ainsi, dans la plupart des cas, à l'amélioration des conditions de sécurité en général.

ANNEXE

**RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE ENVOYÉ AUX PAYS MEMBRES DE LA CEMT SUR
LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LES PERSONNES AGÉES**

TABLEAUX 1 À 11

Tableau 1. Population en 1987, pays de la CEMT
(en millions)

PAYS	1987			Prévisions pour les années					
				2000			2010		
	Groupe d'âges			Groupe d'âges			Groupe d'âges		
	>65	>75	Tous	>65	>75	Tous	>65	>75	Tous
Australie	1.742	0.666	16.263	2.393	1.087	19.699	2.929	1.285	21.802
Autriche	1.113a	0.552a	7.576	1.327a	0.414a	7.676	1.427a	0.429a	7.583
Belgique	1.530b	0.639b	9.876b	1.690	0.728	9.893	1.732	0.858	9.713
Danemark	0.786	0.337	5.125	0.797	0.387	5.176	0.848	0.370	5.056
Finlande	0.650	0.277	4.939	0.742	0.322	5.017	0.833	0.359	5.979
France	7.572	3.683	55.750	-	-	-	-	-	-
Grande-Bretagne	8.624	3.699	55.355	10.367f	4.296fg	57.275fg	-	-	-
Grèce	1.357	0.593	9.989	1.599	0.547	10.163	-	-	-
Pays-Bas	1.805	0.755	14.615	2.118	0.929	15.718	2.359	1.012	16.103
Italie	7.664c	3.239c	57.290c	10.512d	4.595d	57.455d	11.201e	5.139e	56.809e
Luxembourg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norvège	0.668	0.280	4.174	0.678	0.350	4.373	0.701	0.319	4.437
Portugal	1.217	0.476	9.744	-	-	11.141	-	-	-
Espagne	4.812	1.975	38.832	6.143	2.495	40.747	6.260	2.948	41.194
Suède	1.493b	0.653b	8.414.b	1.506	-	8.786	1.643	-	8.910
Suisse	0.947	0.433	6.567	1.079	0.492	6.830	1.224	0.549	6.914
Allemagne	9.273	4.328	61.141	10.494	-	60.484	12.101	-	57.803

a : Seulement le groupe d'âges 65-75 ans.

b : 31-12-1987.

c : 01-01-1987.

d : 2003.

e : 2008.

f : 2001.

g : Y compris les femmes âgées de 60 à 64 ans.

Tableau 2. **Pourcentage de personnes âgées dans la population en 1987 pays de la CEMT (en millions)**

PAYS	1987		2000		2010	
	Groupe d'âges		Groupe d'âges		Groupe d'âges	
	>65	>75	>65	>75	>65	>75
Australie	10.7	4.1	12.1	5.5	13.4	5.9
Autriche	16.0a	7.5a	17.3a	5.4a	18.6a	5.6a
Belgique	15.5	6.5	17.1	7.4	17.8	8.8
Danemark	15.3	6.6	15.4	7.5	16.8	7.3
Finlande	13.2	5.6	14.8	6.4	16.7	7.2
France	13.5	6.6	-	-	-	-
Grande-Bretagne	15.6	6.7	18.1bc	7.5c	-	-
Grèce	13.6	5.9	15.7	5.4	-	-
Pays-Bas	12.3	5.2	13.5	5.9	14.6	6.3
Italie	13.4	5.7	18.3d	8.0d	19.7e	9.0e
Luxembourg	-	-	-	-	-	-
Norvège	16.0	6.7	15.5	8.0	15.8	7.2
Portugal	12.5	4.9	-	-	-	-
Espagne	12.4	5.1	15.1	6.1	15.2	7.2
Suède	17.7	7.8	17.1	-	18.4	-
Suisse	14.4	6.6	15.8	7.2	17.7	7.9
Allemagne	15.2	7.1	17.4	-	20.9	-

- a: Calculés à partir de chiffres obtenus ailleurs.
b: Y compris les femmes âgées de 60 à 64 ans.
c: 2001.
d: 2003.
e: 2008.

Tableau 3. Titulaires du permis de conduire en 1987, pays de la CEMT
(en millions)

PAYS	Groupe d'âges		
	>65	>75	Tous
Australie	-	-	-
Autriche (1983)	0.188	-	2.893
Belgique	-	-	5.003
Danemark	0.292a	0.072a	2.704a
Finlande	0.118	0.020	2.500
France	-	-	-
Grande-Bretagne	3.049b	1.398c	26.638
Grèce	0.059d	0.013d	1.480
Pays-Bas	0.575e	-	7.665e
Italie	-	-	-
Luxembourg	-	-	-
Norvège	0.218f	-	2.253f
Portugal	-	-	-
Espagne	0.460	0.051	12.791
Suède	0.674	0.205	4.923
Suisse	0.150ga	-	3.500a
Allemagne (1985)	3.841hi	-	31.576h

a : Fondés sur des estimations.

b : 61-70 ans.

c : >71 ans.

d : Calculés à partir de chiffres obtenus ailleurs.

e : Uniquement pour automobiles.

f : Nombre de permis de conduire.

g : >70 ans.

h : Nombre de permis de conduire pour véhicules de tourisme classés 2 ou 3.

i : >60 ans.

Tableau 4. **Pourcentage de personnes âgées titulaires du permis de conduire en 1987, pays de la CEMT**

PAYS	Dans l'ensemble des titulaires		Dans leur propre groupe d'âges	
	Groupe d'âges		Groupe d'âges	
	>65	>75	>65	>75
Australie	-	-	-	-
Autriche (1983)	6.5	-	20.2	-
Belgique	-	-	-	-
Danemark	10.8a	2.7a	37.2a	21.3a
Finlande	4.7	0.8	18.2	7.1
France	-	-	-	-
Grande-Bretagne	16.7b	5.2c		-
Grèce	4.0d	0.8d	4.3	2.1
Pays-Bas	7.5	-	31.9	-
Italie	-	-	-	-
Luxembourg	-	-	-	-
Norvège	9.7	-	32.6d	-
Portugal	-	-	-	-
Espagne	3.6	0.4	9.6	2.6
Suède	13.74	4.2	45.1	31.4
Suisse	4.3ae	-	23.0ae	-
Allemagne (1985)	12.2b	-	31.2b	-

a : Basés sur des estimations.

b : 61 ans.

c : 71 ans.

d : Calculés à partir des chiffres obtenus ailleurs.

e : 70 ans.

Tableau 5. Nombre de blessés dans des accidents de la circulation en 1987
pays de la CEMT

PAYS	Nombre de blessés dans des accidents de la circulation			Pourcentage de personnes âgées blessées dans des accidents de la circulation	
	Groupe d'âges			Groupe d'âges	
	>65	>75	Tous	>65	>75
Australie	-	-	-	-	-
Autriche	4 457	1 898	58 664	7.6	3.2
Belgique	5 200	1 885	83 856	6.2	2.2
Danemark	2 043	819	20 616	9.9	4.0
Finlande	1 065	424	10 808	9.8	3.9
France	17 696	7 993	193 072	9.1	4.1
Grande-Bretagne	23 945	10 189	311 473	7.7	3.3
Grèce	-	-	-	-	-
Pays-Bas	4 057	1 598	49 189	8.2	3.2
Italie	-	-	-	-	-
Luxembourg	-	-	-	-	-
Norvège	915	341	11 144	8.2	3.0
Portugal	3 674	-	54 517	6.7	-
Espagne	7 786	2 765	153 387	5.1	1.8
Suède	2 122	830	20 532	10.3	4.0
Suisse	2 492	1 087	29 339	8.5	3.7
Allemagne	28 871	12 307	424 622	6.4	2.7

Tableau 6. Nombre de tués dans des accidents (en automobilistes et passagers d'automobiles, cyclistes/motocyclistes, piétons et usagers des transports publics) en 1987, pays de la CEMT

PAYS	Nombre de tués dans des accidents de la circulation			Pourcentage de personnes âgées blessées dans des accidents de la circulation	
	Groupe d'âges			Groupe d'âges	
	>65	>75	Tous	>65	>75
Australie	-	-	-	-	-
Autriche	203	-	1 138	17.8	-
Belgique	360	187	1 844	19.5	10.1
Danemark	168	82	602	27.9	13.6
Finlande	154	81	525	29.3	15.4
France	1 747	959	10 028	17.4	9.6
Grande-Bretagne	1 162	676	5 262	27.3	15.9
Grèce	-	-	-	-	-
Pays-Bas	342	169	1 381	24.8	12.2
Italie	-	-	-	-	-
Luxembourg	-	-	-	-	-
Norvège	77a	41a	344a	22.4a	11.9a
Portugal	414c	-	3 029	13.7c	-
Espagne	688	-	5 051	13.6	
Suède	207	107	722	28.7	14.8
Suisse	223b	137b	763b	29.2b	18.0b
Allemagne	1 570	962	6 875	22.8	14.0

a : Y compris les passagers des taxis.

b : Y compris les conducteurs et passagers des taxis.

c : > 64 ans.

d : 65 ans et plus.

Tableau 7. Nombre de tués dans des accidents de la circulation, ventilés par mode de transport, en 1987, pays de la CEMT

PAYS	Automobilistes			Passagers d'automobiles			Cyclistes/motocyclistes			Piétons			Usagers des transports en commun		
	>65	>75	Tous	>65	>75	Tous	>65	>75	Tous	>65	>75	Tous	>65	>75	Tous
Australie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autriche	34	-	497	27	-	247	40	-	173	102	-	220	-	-	1
Belgique	104	44	751	38	18	344	75	37	417	142	88	327	1	-	5
Danemark	41	16	230	30	13	107	34	15	120	62	37	141	1	1	4
Finlande	20	5	161	18	9	117	56	32	111	60	35	136	-	-	1
France	509	225	4 134	362	191	2 303	258	130	1 980	618	413	1 592	-	-	19
Grande-Bretagne	208	94	1 327	136	77	879	56	23	338	757	478	1 703	5	4	15
Grèce	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pays-Bas	85	34	518	54	21	251	133	74	439	70	40	172	-	-	1
Italie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Luxembourg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norvège	23	7	154	11a	6a	89a	11	7	31	32	21	70	-	-	-
Portugal	99d	-	1 155	44d	-	496	67d	-	733	204d	-	645	-	-	-
Espagne	74	-	1 847	152	-	1 556	62	-	493	378	-	1 080	22	-	75
Suède	65	20	334	26b	9b	162b	38	24	82	78	54	144	-	-	-
Suisse	33c	15c	292c	17c	8c	121c	44c	20c	134c	129c	94c	216c	-	-	-
Allemagne	239	102	2 862	170	86	1 388	310	172	940	851	601	1 685	-	-	-

a : Y compris les passagers et les conducteurs d'autobus.

b : Y compris les passagers d'autobus.

c : Y compris les passagers et les conducteurs de taxis.

d : >64 ans.

Tableau 8. **Pourcentage de personnes âgées tuées dans des accidents de la circulation ventilés par mode de transport, en 1987, pays de la CEMT**

PAYS	Automobilistes		Passagers d'automobiles		Cyclistes/motocyclistes		Piétons		Usagers des transports en commun	
	>65	>75	>65	>75	>65	>75	>65	>75	>65	>75
Australie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autriche	6.8	-	10.9	-	23.1	-	46.4	-	-	-
Belgique	13.8	5.9	11.0	12.1	18.0	8.9	43.4	26.9	20.0	0
Danemark	17.8	7.0	28.0	7.7	28.3	12.5	44.0	26.2	25.0	25.0
Finlande	12.4	3.1	15.3	-	50.4	28.8	44.1	25.7	0	0
France	12.3	5.4	13.7	8.3	13.0	6.5	38.8	25.9	-	-
Grande-Bretagne	15.7	7.1	15.5	8.8	16.6	6.8	44.4	28.1	33.3	26.7
Grèce	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pays-Bas	16.4	6.6	21.5	8.4	30.3	16.9	40.7	23.3	-	-
Italie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Luxembourg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norvège	14.9	4.5	12.4	6.7	35.5	22.6	45.7	30.0	-	-
Portugal	8.6ab	-	8.9e	-	9.1ab	-	31.62	-	-	-
Espagne	4.0	-	9.8	-	12.6	-	35.0	-	29.3	-
Suède	19.5	6.0	16.0	5.6	46.3	29.3	54.2	37.5	-	-
Suisse	11.3	5.1	14.0	6.6	17.5	7.4	58.8	43.5	-	-
Allemagne	8.4	3.6	12.2	6.2	33.0	18.3	50.5	35.7	-	-

a : Calculés à partir de chiffres obtenus ailleurs.

b : >64 ans.

Tableau 9. Nombre de blessés dans des accidents de la circulation, ventilés par mode de transport en 1987, pays de la CEMT

PAYS	Automobilistes			Passagers d'automobiles			Cyclistes/motocyclistes			Piétons			Usagers des transports en			
	>65	>75	All	>65	>75	All	>65	>75	All	>65	>75	All	>65	>75	All	
Australie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Autriche	689	-	19 294	847	-	12 188	895	-	12 961	1 419	-	5 963	77	-	171	
Belgique	z	351	100	6 457	274	107	3 555	332	129	4 813	416	209	1 883	5	2	37
	y	1 214	319	26 203	927	313	16 285	646	214	15 069	574	276	3 999	35	14	500
Danemark	z	197	63	1 935	119	48	1 220	220	72	2 092	343	205	1 052	25	14	38
	y	129	50	1 485	103	36	959	88	33	1 313	69	44	332	9	6	32
France	5 155	1 864	86 205	2 806	4 731	18 135	1 923	758	57 616	5 667	3 333	29 760	173	86	1 356	
Grande-Bretagne	z	1 114	375	15 840	1 008	387	11 040	309	117	7 044	2 942	1 592	15 957	313	147	811
	y	4 203	1 349	74 843	4 288	1 572	55 539	768	255	27 987	4 812	2 451	39 793	2 267	914	8 262
Finlande	1 59	52	3 247	171	58	25 59	323	127	2 165	352	167	1 459	18	4	137	
Grèce	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Pays-Bas	z	320	103	3 535	269	86	2 055	777	320	5 821	355	199	1 543	10	4	22
	y	504	150	7 726	408	142	4 995	1 001	390	17 343	320	168	2 488	64	24	168
Italie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Luxembourg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Norvège	269	87	4 291	241x	74x	3 257x	96	32	1 456	291	143	1 270	-	-	-	
Portugal	1 040+	-	27 219	803+	-	17 136	649+	-	18 959	1 831+	-	10 162	-	-	-	
Espagne	1 157	-	44 344	2 250	-	47 715	526	-	18 203	3 337	-	18 139	249	-	1 509	
Suède	z	196	67	1 962	151	60	1 328	136	55	860	2 14	126	701	-	-	-
	y	599	177	7 174	363	125	3 780	208	84	2 077	237	131	1 111	-	-	-
Suisse	482'	137'	8 436'	484'	184'	5 039'	504	173	6 674	842	535	3 221	-	-	-	
Allemagne	z	1 552	475	35 439	1 555	623	19 797	2 517	1 012	19 919	4 289	2 649	17 165	-	-	-
	y	4 111	1 105	128 249	4 350	1 488	71 133	3 330	1 139	51 419	3 760	1 996	24 386	-	-	-

- x: Y compris les passagers d'autobus et de taxis.
y: Blessés graves.
z: Blessés légers.
*: Y compris les conducteurs et les passagers des taxis.
°: Y compris les passagers des bus.
+: >64 ans.

Tableau 10. Pourcentage de personnes âgées blessées dans des accidents de la circulation ventilés par mode de transport, en 1987, pays de la CEMT

PAYS	Automobilistes		Passagers d'automobiles		Cyclistes/motocyclistes		Piétons		Usagers des transports en commun	
	>65	>75	>65	>75	>65	>75	>65	>75	>65	>75
Australie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autriche	3.6	-	6.9	-	6.9	-	23.8	-	45.0	-
Belgique	4.8	1.3	6.1	2.1	4.9	1.7	16.8	8.2	7.4	3.0
Danemark	9.5	3.3	10.2	3.9	9.0	3.1	29.8	18.0	48.6	28.6
Finlande	4.9	1.6	6.7	2.2	14.9	5.9	24.1	11.4	13.1	2.9
France	5.9	2.1	15.4	2.6	3.3	1.3	19.0	11.2	12.7	6.3
Grande-Bretagne	5.9	1.9	8.0	2.9	3.1	1.1	13.9	7.3	28.4	11.7
Grèce	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pays-Bas	7.3	2.2	9.6	3.2	7.7	3.1	16.7	9.1	38.9	14.7
Italie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Luxembourg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norvège	6.3	2.0	7.4	2.3	6.6	2.2	22.9	11.3	-	-
Portugal	3.8ab	-	4.7ab	-	3.4ab	-	18.0ab	-	-	-
Espagne	2.6	-	4.7	-	2.9	-	18.4	-	16.5	-
Suède	8.6	2.7	10.1	3.6	11.7	4.7	24.9	14.2	-	-
Suisse	5.7	1.6	9.6	3.7	5.3	1.7	26.1	16.6	-	-
Allemagne	3.5	1.0	6.4	2.3	8.2	3.0	19.4	11.2	-	-

a : Calculés à partir de chiffres obtenus ailleurs.

b : >64 ans.

Tableau 11. Différentes mesures des risques d'accidents de la circulation en 1987, pays de la CEMT

	Australie / 107 km effectués			Finlande / 105 habitants			Pays-Bas / 109 voyageurs/km			Italie	Norvège (1985) / 106 voyageurs/km			Suède / 106 km			Suisse / 106 personnes/an			Allemagne / a) 104 habitants b) 106 km		
	>65	>75	Tous	>65	>75	Tous	>65	>75	Tous	>65	65-74	55-74	13-74	65-74	75-84	Tous	65-74	>75	Tous	>65	>75	Tous
Risque d'être tué	-	-	-	24.6	29.6	11.8	23	-	9	19%	-	-	0.011	0.12	0.39	0.15	1.8	3.4	1.4	a) 1.73	a) 2.27	a) 1.3
Risque d'être blessé	-	-	-	163	152	218	270	-	309	6%	-	-	0.27	1.06	3.07	2.77	27.6	26.4	47.8	a) 29.4	a) 26.17	a) 69.45
Risque d'être tué																						
Automobilistes	-0.2	~0.5	0.13	-	-	-	21	-	8	9%	0.011	-	0.007	0.011	0.077	0.016	0.53	0.56	0.66	b) 0.15	-	b) 0.010
Passagers d'automobile	-0.5	~0.8	0.12	-	-	-	11	-	5	13%	-	0.010	0.008	0.006	0.016	0.006	-	-	-	0.022	-	0.011
Cyclistes/ motocyclistes	4.95 1.47	-	0.56 0.27	-	-	-	111	-	35	24%	-	0.162	0.038	0.13	0.65	0.09	0.61	0.51	0.11	*b) 0.571	-	*b) 0.072
Piétons	3.23y 2.80y	11.83z 4.86z	2.36 1.26	-	-	-	108	-	53	46%	-	0.059	0.028	0.07	0.20	0.05	0.65	2.3	0.3	b) 0.276	-	b) 0.086
Usagers des transports en	-	-	-	-	-	-	0	-	0	2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Risque d'être blessé:																						
Automobilistes	-	-	-	-	-	-	203	-	164	4%	0.187	-	0.224	0.21	0.91	0.44	12.7	7.8	22.5	b) 0.224	-	b) 0.418
Passagers d'automobile	-	-	-	-	-	-	144	-	146	5%	-	0.321	0.310	0.13	0.15	0.16	-	-	-	b) 0.518	-	b) 0.522
Cyclistes/ Motocyclistes	-	-	-	-	-	-	1 481	-	1 824	6%	-	1.843 *	1.434	1.11	4.11	1.37	7.7	4.6	4.5	*b) 6.443	-	*b) 3.815
Piétons	-	-	-	-	-	-	1 038	-	775	21%	-	0.920	0.634	0.57	1.66	0.65	6.1	13.0	5.5	b) 2.097	-	b) 1.66
Usagers des transports en	-	-	-	-	-	-	20	-	10	19%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

* : Cyclistes seulement.

y : 65-66.

z : 75-76.