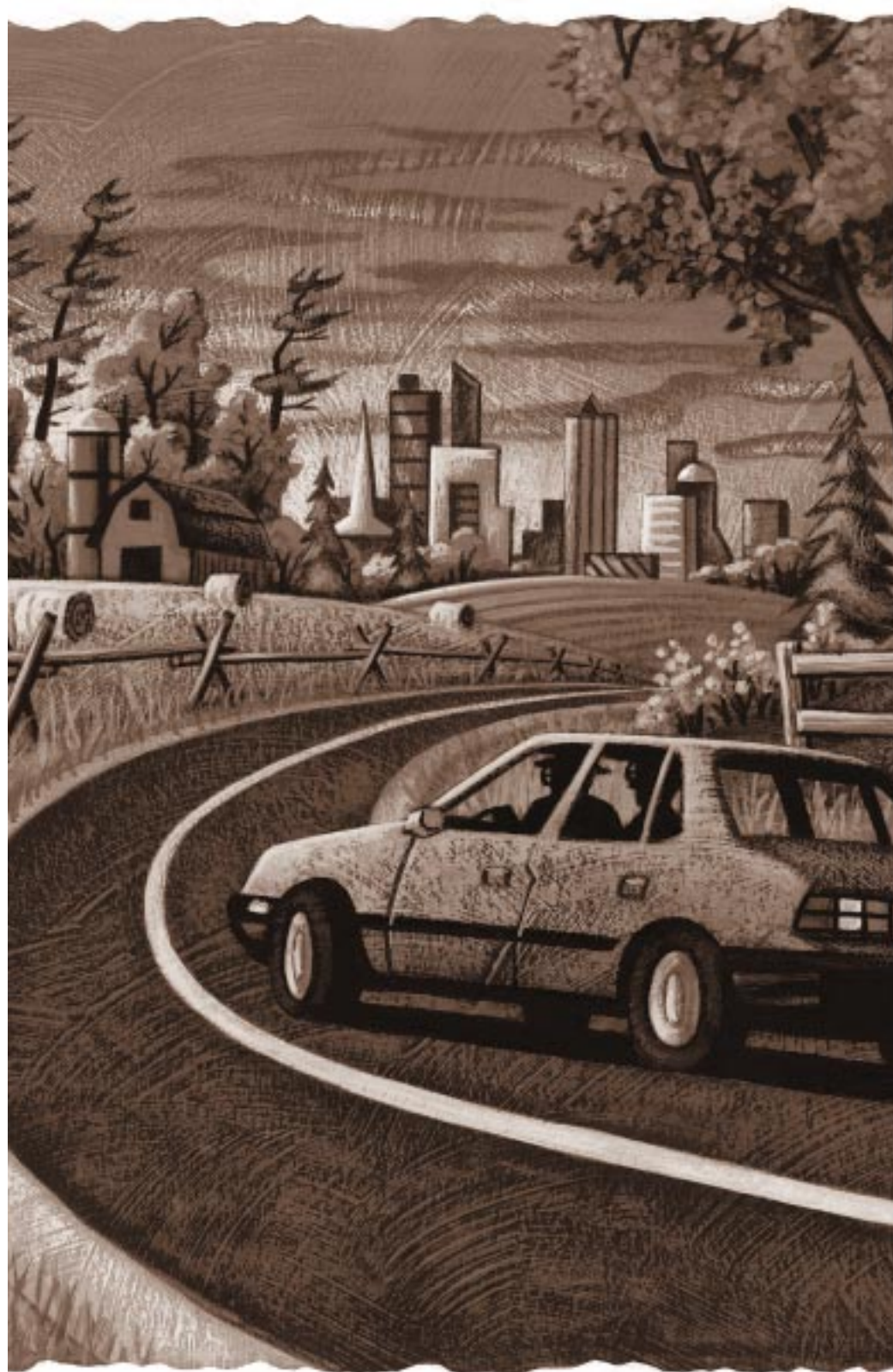


Les aînés au volant

par Irwin Bess

L'autonomie est importante pour tous les adultes, mais cette question préoccupe particulièrement les personnes âgées. Les recherches révèlent en effet que ce que craignent le plus la plupart des personnes âgées est de perdre leur autonomie. Bien qu'elle puisse se manifester sous différentes formes, l'autonomie signifie souvent, pour les 3,4 millions de Canadiens âgés de 65 ans et plus, le fait d'avoir une voiture et de pouvoir la conduire. Ce mode de transport pratique et confortable permet aux personnes âgées de rendre visite aux membres de leur famille et à leurs amis, de se rendre à leurs rendez-vous et de participer à des activités récréatives et bénévoles. Cette dépendance envers l'automobile pour mener une vie active est particulièrement ressentie par les personnes qui vivent dans les petites villes et en régions rurales, là où les systèmes de transport en commun ou de transport adapté sont parfois limités, voire inexistants.

En 1996, près de la moitié des personnes âgées vivant dans des ménages privés (1,7 million) conduisaient une voiture, une mini-fourgonnette ou un camion léger. Étant donné le



vieillesse de la génération nombreuse du baby-boom, le nombre de conducteurs âgés augmentera au cours des prochaines décennies. À partir de données recueillies dans le cadre de plusieurs enquêtes menées par Statistique Canada, nous examinons dans le présent article diverses facettes de l'utilisation des véhicules automobiles chez les personnes âgées en faisant ressortir les différences entre ces personnes, selon qu'elles vivent en régions urbaines ou rurales.

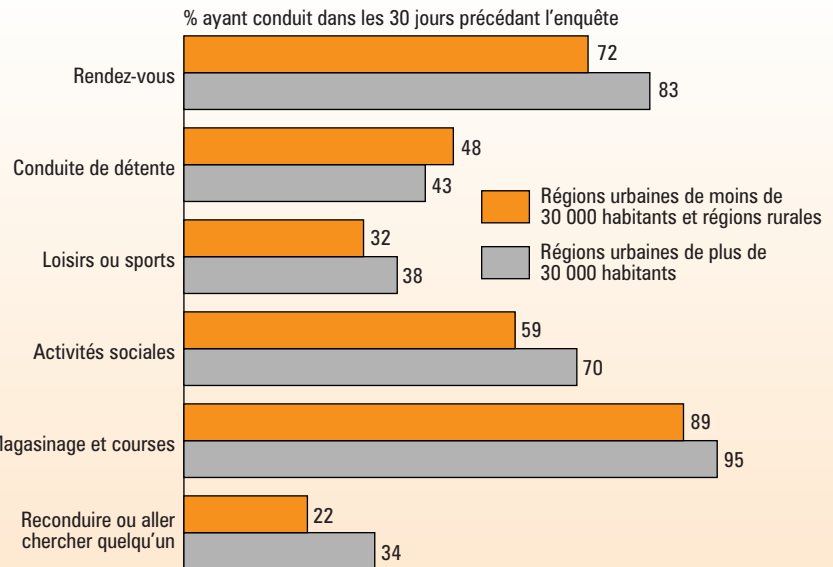
Les personnes âgées vivant en régions rurales et dans les petites villes dépendent davantage de leur véhicule automobile

Les difficultés de déplacement diffèrent dans la mesure où l'on habite dans une grande ville, une petite ville ou à la campagne. Premièrement, alors que les résidents des grandes villes ont accès à différents modes de transport public et privé, les choix qui s'offrent aux personnes âgées habitant dans les petites villes et en régions

rurales ont tendance à être beaucoup plus limités. Deuxièmement, les personnes qui vivent dans les petites

villes et en régions rurales sont généralement plus éloignées de leur famille, de leurs amis, de leur médecin

TSC Les personnes âgées utilisent surtout leur voiture pour faire des courses et se rendre à des rendez-vous



Source : Statistique Canada, Enquête nationale sur l'utilisation des véhicules privés, 1996.

TSC Ce qu'il faut savoir sur la présente étude

La plupart des données citées dans le présent article sont tirées de l'Enquête nationale sur l'utilisation des véhicules privés (ENUVP). Les données de cette enquête, qui a été menée entre janvier et septembre 1996, ont été compilées par Statistique Canada pour Ressources naturelles Canada. Il se peut que l'exclusion des répondants durant la période d'octobre à décembre ait pu biaiser légèrement les estimations sur l'utilisation des véhicules automobiles compte tenu de la nature particulière de la conduite en hiver. L'échantillon est composé de personnes âgées de 15 ans et plus vivant dans 2 013 ménages privés dans les 10 provinces du Canada.

D'autres données proviennent de l'Enquête nationale sur la santé de la population (ENSP) de 1996-1997, qui sert à recueillir des données sur la santé des Canadiens. L'échantillon de cette enquête se compose de plus de 13 000 Canadiens âgés de 65 ans et plus vivant dans des ménages résidentiels

de l'ensemble des provinces et territoires. Les populations habitant sur les réserves indiennes, sur les bases des Forces canadiennes et dans certaines régions éloignées du Québec et de l'Ontario ont été exclues. On a interrogé les répondants sur leur état de santé, leur utilisation des services de santé, leurs facteurs de risque et leur situation socioéconomique.

Grandes villes : régions urbaines de plus de 30 000 habitants.

Petites villes : régions urbaines de moins de 30 000 habitants.

Régions rurales : régions de moins de 1 000 habitants (ou comptant moins de 400 personnes par kilomètre carré).

Permis de conduire provincial valide : exclut les personnes qui possèdent un permis temporaire, dont le permis a été suspendu ou dont le permis est venu à échéance.

et des épiceries que les résidents des grands centres urbains. Selon l'Enquête sociale générale (ESG) de 1996, près de 20 % des personnes âgées vivant en régions rurales habitaient à

plus de 30 minutes de marche de l'épicerie ou du dépanneur le plus près, comparativement à seulement 5 % de leurs homologues en milieux urbains. Aussi n'est-il pas surprenant

de constater que les personnes âgées habitant en régions rurales sont plus susceptibles de conduire que celles vivant dans des centres urbains. De fait, en 1996, quelque 60 % des aînés habitant dans les petites villes et en régions rurales conduisaient, contre 46 % dans les grandes villes.

Cependant, la majorité des conducteurs âgés de 65 ans et plus, peu importe s'ils vivaient en milieu rural ou urbain, ne conduisaient que quelques fois par semaine. Qui plus est, la plupart des distances parcourues étaient relativement courtes. Le plus souvent, les personnes âgées utilisaient leur voiture pour faire des courses, pour se rendre à un rendez-vous, par exemple, chez le médecin, ou pour des rencontres familiales ou sociales. Relativement peu de personnes âgées utilisaient leur véhicule automobile pour parcourir de longues distances ou pour aller chercher ou reconduire d'autres personnes.

L'utilisation d'un véhicule automobile coûte plus cher en régions rurales

Posséder et utiliser un véhicule automobile peut s'avérer coûteux, en particulier à une période de la vie où les personnes ont tendance à dépendre de revenus fixes. En 1996, les ménages ruraux dirigés par des personnes de 65 ans et plus ont consacré environ 4 800 \$, soit 17 % de leur budget total, à l'achat et à l'utilisation d'une voiture ou d'un camion. Par comparaison, les personnes âgées vivant dans les grands centres urbains ont investi beaucoup moins, soit environ 2 800 \$ (2 000 \$ de moins), ce qui correspondait à 9 % de leur budget. Les personnes âgées habitant en milieu rural, qui disposent généralement de revenus moindres, ont donc de la difficulté à assumer les coûts reliés à leur véhicule automobile. Or, c'est dans ce même groupe que les besoins d'utilisation d'un véhicule automobile sont les plus grands — à la

TSC

Les personnes âgées vivant en régions rurales et dans les petites villes sont les plus susceptibles de conduire...

	Régions rurales	Régions urbaines		
		Moins de 30 000 habitants	30 000 à 500 000 habitants	Plus de 500 000 habitants
% des aînés titulaires d'un permis ¹	72	62	63	52
% des aînés qui conduisent ²	59	60	54	46

... mais la majorité d'entre elles n'utilise leur voiture que quelques fois par semaine

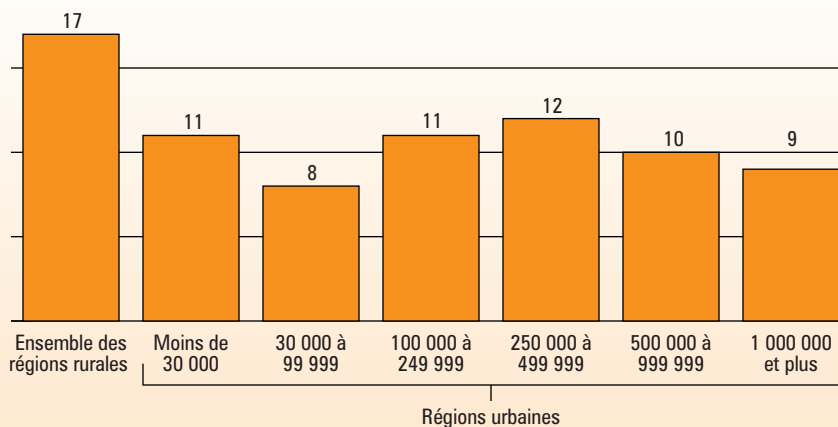
Nombre total des conducteurs âgés (en milliers)	316	241	490	699
	%			
Tous les jours	27	34	39	35
Quelques fois par semaine	64	61	57	57
Moins d'une fois par semaine	10	5	4	7

1. Dans les ménages possédant au moins un véhicule fonctionnel.
 2. Les chiffres déclarés correspondent à l'utilisation du véhicule durant les 30 jours précédant l'enquête.
- Source : Statistique Canada, Enquête nationale sur l'utilisation des véhicules privés, 1996.

TSC

Les personnes âgées vivant en régions rurales dépensent davantage pour leur voiture que les autres personnes âgées

% du budget total des personnes âgées



Source : Statistique Canada, Enquête sur les dépenses des familles, 1996.

fois parce que les solutions de rechange sont moins nombreuses et que les distances à parcourir sont plus grandes.

Les hommes âgés sont plus susceptibles de conduire que les femmes âgées

Quels que soient leur région de résidence ou leur état matrimonial, les hommes âgés sont beaucoup plus nombreux à conduire que les femmes âgées. Les résultats de l'Enquête nationale sur l'utilisation des véhicules privés (ENUVP) de 1996 indiquent que dans la majorité (55 %) des ménages où le mari possédait un permis de conduire valide, ce dernier était la seule personne à conduire la voiture familiale. Le mari demeurait toujours le principal conducteur, peu importe si la femme détenait ou non un permis de conduire.

Dans les petites villes et en régions rurales, 77 % des époux avaient conduit le véhicule du ménage durant les 30 jours précédant l'enquête, comparativement à seulement 36 % des épouses; dans les grands centres urbains, les proportions étaient respectivement de 65 % pour les époux et de 37 % pour les épouses. Malgré des différences moindres chez les personnes âgées non mariées, les profils de conduite étaient similaires à ceux observés chez les personnes âgées mariées : là encore, les hommes étaient beaucoup plus susceptibles de se retrouver au volant.

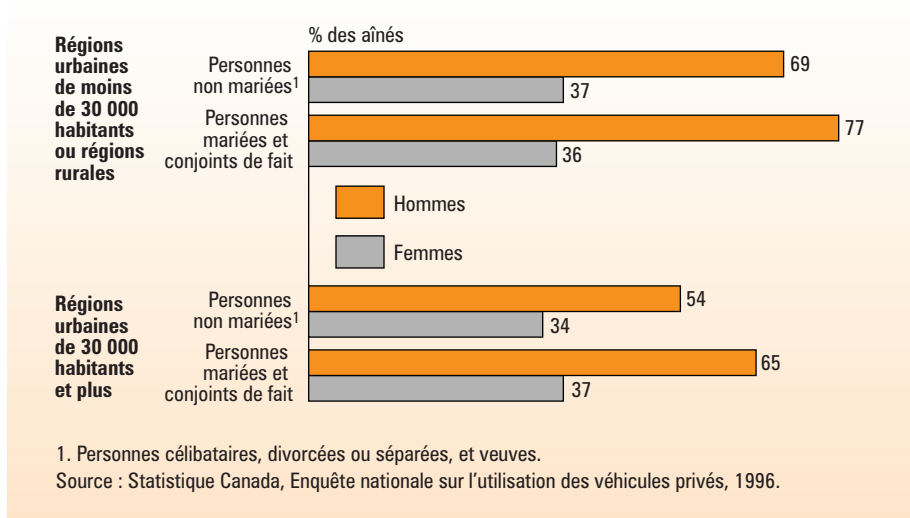
Lorsque les femmes âgées conduisent, que ce soit dans les grandes villes, les petites villes ou en régions rurales, il s'agit la plupart du temps de très courtes distances : 65 % des femmes âgées mariées qui conduisaient le véhicule familial ne parcouraient en moyenne que 15 kilomètres par jour. Par comparaison, seulement 42 % des hommes âgés mariés avaient tendance à conduire sur d'aussi courtes distances. Chez les personnes âgées non mariées, les différences étaient moins prononcées, 38 % des femmes et 35 % des

hommes conduisant 15 kilomètres ou moins par jour.

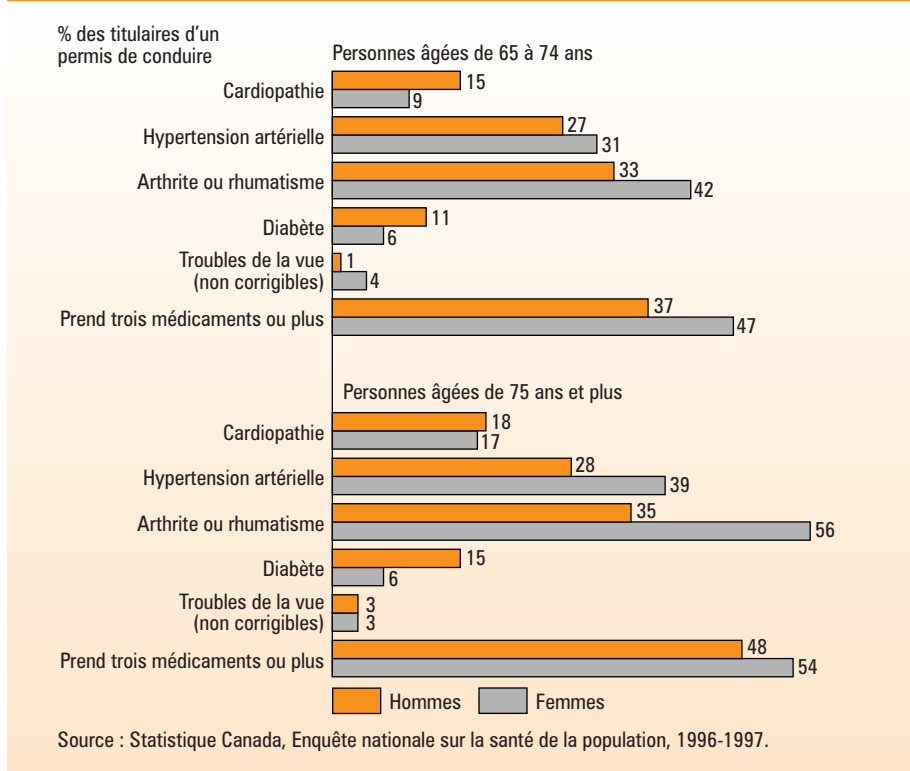
Le manque d'expérience en conduite chez les femmes âgées peut avoir d'importantes conséquences, en particulier parce que celles-ci ont tendance à vivre plus longtemps que leurs époux. Une

fois seules, ces femmes peuvent réaliser qu'à moins de conduire, elles doivent soit réduire de façon significative leurs activités, soit dépendre des autres pour le transport. Quel que soit le cas, leur capacité de mener une vie autonome risque d'être limitée.

TSC Les hommes âgés sont plus susceptibles de conduire que les femmes âgées



TSC Un grand nombre de personnes âgées qui ont un permis de conduire éprouvent des problèmes de santé



Les problèmes de santé reliés à l'âge peuvent avoir une incidence sur la conduite

La plupart des problèmes de santé susceptibles d'avoir une incidence sur la conduite — par exemples, un affaiblissement de la vue, des troubles auditifs et une mobilité réduite causée par l'arthrite ou le rhumatisme — commencent à se manifester vers l'âge

de 55 ans¹. Bien que ces changements soient souvent mineurs au début, ils ont tendance à s'accroître à mesure que la personne vieillit. Selon l'Enquête nationale sur la santé de la population (ENSP) de 1996-1997, environ 16 % des hommes et des femmes âgés de 65 à 69 ans ressentent des douleurs physiques assez prononcées pour qu'ils restreignent une partie de

leurs activités, ces douleurs pouvant même avoir une incidence sur leur capacité de conduire en toute sécurité. En outre, la prévalence de la démence (dont la forme la plus répandue est la maladie d'Alzheimer) augmente sensiblement avec l'âge, à partir de 65 ans environ. La démence, qui se caractérise par une perte progressive des fonctions cognitives, et plus particulièrement de la mémoire, a également été liée à des risques accrus de collisions².

À mesure que les personnes âgées vieillissent, les problèmes de santé multiples, combinés à la prise simultanée de plusieurs médicaments prescrits, tendent à devenir plus fréquents. Ces facteurs peuvent également nuire à la conduite automobile et parfois même ralentir le temps de réaction du fait que le conducteur perd la fraction de seconde nécessaire pour éviter un accident. Les résultats de l'ENSP indiquent que, parmi les personnes détenant un permis de conduire, 48 % des hommes et 54 % des femmes âgés de 75 ans et

TSC Décès et blessures chez les conducteurs plus âgés

Même si les personnes âgées ont tendance à conduire en dehors des heures de pointe, durant le jour et dans des conditions de bonne visibilité, elles demeurent exposées aux risques de collisions pouvant causer la mort ou des blessures graves. Les conducteurs âgés sont moins souvent impliqués dans des collisions que ceux de 16 à 24 ans; cela pourrait être attribuable au fait que les personnes âgées conduisent moins. En effet, selon une étude ontarienne, lorsque les résultats sont exprimés en fonction du nombre de kilomètres parcourus, les conducteurs âgés ont à peu près le même nombre d'accidents que les jeunes de 16 à 24 ans¹. Qui plus est, les personnes âgées impliquées dans un accident sont plus susceptibles de mourir des suites de leurs blessures ou de s'en remettre plus lentement. Alors que les personnes âgées formaient 11 % de la population en 1996, elles représentaient 18 % de tous les décès et 6 % d'entre elles subissaient des blessures survenant sur les routes du Canada (incluant non seulement les conducteurs, mais également les passagers et les piétons).

La prédominance des hommes parmi les conducteurs âgés augmente les risques que ceux-ci soient exposés à des collisions mortelles et à des blessures, en particulier sur les routes à haute vitesse. Selon Transports Canada, les hommes âgés qui conduisent sur les autoroutes ou sur les routes rurales à des vitesses permises excédant 60 km/h représentaient environ 57 % de tous les décès survenus chez des conducteurs âgés en 1996.

Vitesse permise	Décès		Blessures	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Plus de 60 km/h	136	33	1 847	778
Moins de 60 km/h	56	14	3 449	2 326
Total	192	47	5 296	3 104

Nota : Le tableau n'inclut que les conducteurs âgés de 65 ans et plus.
Source : Transports Canada, totalisations spéciales, 1996.

1. L. Tasca, *An Overview of Senior Driver Collision Risk*, ministère des Transports de l'Ontario, Bureau du Programme de sécurité routière, Toronto, 1998.

1. Transportation Research Board, *Transportation in an Aging Society: Improving Mobility and Safety of Older Persons*, Washington, National Research Council, vol. 1, 1988. Voir aussi K. Wilkins et E. Park, « Problèmes de santé chroniques, incapacités physiques et dépendance à l'égard d'autrui chez les personnes âgées qui vivent dans la collectivité », *Rapports sur la santé*, produit n° 82-003-XPB au catalogue de Statistique Canada, vol. 8, n° 3, 1996, p. 7 à 14.
2. L. Fitten, C. Wilkinson, R. Little, M. Burns, N. Pachana, J. Mervis, R. Malmgren, D. Siembieda et S. Ganzell, « Alzheimer and vascular dementias and driving: A prospective road and laboratory study », *The Journal of the American Medical Association*, vol. 273, n° 17, 1995, p. 1360 à 1365.
3. Bien que l'ENSP ne fasse pas de distinction entre les conducteurs titulaires d'un permis de conduire et les personnes qui possèdent un permis mais qui ne conduisent pas, elle peut néanmoins fournir des indications sur l'état de santé des personnes âgées possédant un permis valide.

Province	Examen médical obligatoire	Examen(s) de conduite obligatoire(s)	Exigences facultatives
Terre-Neuve	Oui – à 75 et à 80 ans, puis tous les deux ans par la suite.	Non	Un médecin ou un policier peut demander un essai sur route.
Île-du-Prince-Édouard	Non	Non	Un médecin, des membres de la famille et le grand public peuvent demander un examen médical, un examen de la vue ou un essai sur route si la personne âgée est impliquée dans une collision, qu'elle a commis de multiples infractions ou qu'elle utilise son véhicule de façon non sécuritaire.
Nouvelle-Écosse	Non	Non	Les membres de la famille, la police et le personnel de la compagnie d'assurance peuvent recommander un ou plusieurs des tests suivants : examen médical, examen de la vue, examen écrit et essai sur route.
Nouveau-Brunswick	Non	Non	Un médecin, les membres de la famille ou la police peuvent recommander un ou plusieurs des tests suivants : examen médical, examen de la vue ou essai sur route.
Québec	Oui – à 75 et à 80 ans, puis tous les deux ans par la suite.	Non	Comme au Nouveau-Brunswick.
Ontario	Oui – à 80 ans, puis tous les deux ans par la suite.	Oui – test de connaissances et atelier sur la sécurité routière à 80 ans, puis tous les deux ans par la suite.	Un essai sur route est exigé pour les personnes âgées de 70 ans et plus qui sont impliquées dans une collision et qui sont en faute. Un essai sur route peut être exigé après un examen de la vue ou un test de connaissances ou sur recommandation du médecin, de la police ou du conseiller en évaluation routière.
Manitoba	Non	Non	Le médecin ou la police peut demander un examen médical, un examen de la vue, un examen écrit, un examen oral ou une version réduite de l'essai sur route. En cas d'échec, la personne est tenue de faire un essai sur route complet.
Saskatchewan	Non	Non	Comme au Nouveau-Brunswick et au Québec.
Alberta	Oui – à 75 et à 80 ans, puis tous les deux ans par la suite.	Non	Le médecin ou la police peuvent recommander un examen médical, un examen de la vue ou un essai sur route pouvant mener à des restrictions.
Colombie-Britannique	Oui – tous les deux ans si la personne obtient son premier permis après l'âge de 74 ans; à 80 ans pour tous les conducteurs, puis tous les deux ans par la suite.	Non	Les membres de la famille, un médecin ou la police peuvent signaler des conducteurs qui, à leur avis, devraient subir des tests. Le conducteur peut être appelé à passer un ou plusieurs des tests suivants : examen médical, examen de la vue ou essai sur route.
Territoires du Nord-Ouest	Oui – à 75 et à 80 ans, puis tous les deux ans par la suite.	Non	Comme à la Colombie-Britannique.
Yukon	Oui – à 70 et à 80 ans, puis chaque année par la suite.	Non	Comme au Nouveau-Brunswick, au Québec et en Saskatchewan.

Sources : Organismes provinciaux de délivrance des permis de conduire, mars 1999.

plus avaient pris au moins trois médicaments différents dans les deux jours précédant l'enquête³. De plus, 56 % des femmes et 35 % des hommes du même groupe d'âge souffraient d'arthrite ou de rhumatisme chronique, des problèmes susceptibles de rendre particulièrement difficiles des manœuvres telles que celles requises pour faire un virage serré ou pour s'introduire dans un flot de véhicules lorsque la circulation est dense.

Des études démontrent que les conducteurs plus âgés ont tendance à compenser leurs problèmes de santé reliés à l'âge en conduisant sur de plus courtes distances et en évitant de conduire le soir, d'emprunter les autoroutes passantes et de se rendre au centre-ville. L'adoption de mesures spéciales peut s'avérer particulièrement importante sur les routes interurbaines et rurales, où la vitesse permise est supérieure à 60 km/h et où les collisions à haute vitesse risquent de causer des blessures graves ou même la mort⁴. En plus d'être davantage rapides, ces routes, où la vitesse permise excède 60 km/h, ont tendance à être situées à l'extérieur des régions urbaines — là où la visibilité plus faible, le manque d'éclairage et la traction réduite en hiver exigent un haut degré de concentration et une performance de premier ordre.

Le profil de santé et d'accidents des personnes âgées suscite des discussions sur le lien entre le vieillissement et la conduite en toute sécurité, ainsi que sur la nécessité de surveiller les changements de l'état de ces personnes. Selon certains, les personnes âgées ne devraient être autorisées à conduire qu'aussi longtemps qu'elles possèdent les aptitudes de conduite essentielles — lesquelles seraient

vérifiées par le biais de tests périodiques — et qu'elles satisfont à certaines exigences médicales. Sur la base de ce principe, quelques provinces ont instauré des examens médicaux obligatoires pour les conducteurs âgés; d'autres se fient à des examens écrits, à des essais sur route ou à d'autres tests facultatifs lorsqu'ils sont recommandés par la police, le médecin, la famille ou le public⁵.

D'autres, toutefois, craignent que de telles mesures ne découragent de conduire les personnes âgées qui possèdent les aptitudes et capacités nécessaires, ce qui aurait pour effet de les rendre plus dépendantes envers les autres. Pour les conducteurs âgés expérimentés qui peuvent conduire un véhicule automobile de façon sécuritaire depuis de nombreuses années, le fait d'avoir à passer un essai sur route peut s'avérer une expérience stressante et difficile. De plus, la perte de leur permis de conduire peut les priver de la mobilité nécessaire pour mener une vie active et autonome. Des recherches démontrent que les personnes âgées qui cessent de conduire hésitent parfois à demander de l'aide pour le transport, ce qui les amène souvent à vivre des périodes d'inactivité et à ressentir de la solitude ou une perte de contrôle. Ces expériences négatives risquent en retour de nuire à leur état de santé général et à leur bien-être⁶.

5. Les personnes âgées peuvent aussi suivre des cours de recyclage comme le programme « 55 ans au volant maîtrisez la situation », qui vise à s'assurer que les personnes âgées prennent conscience de leurs limites et qu'elles adoptent des mesures pour compenser tout changement relié à l'âge dans leur condition physique. Cette formation porte, entre autres, sur la sécurité routière et sur les mesures de prévention des collisions.

6. M. Yassuda, J. Wilson et O. Mering, « Driving cessation: The perspective of senior drivers », *Educational Gerontology: An International Journal*, vol. 23, n° 6, 1997, p. 525 à 538.

Résumé

Conduire est un volet important de la vie d'un grand nombre de personnes âgées, en particulier celles qui vivent dans les petites villes et en régions rurales. Conduire permet aux personnes âgées de participer à des activités sociales, culturelles et récréatives en plus de s'acquitter de tâches quotidiennes comme faire l'épicerie ou aller chez le dentiste ou le médecin. Privées de voiture ou de la capacité de conduire, les personnes âgées risquent de perdre leur autonomie et même, dans certains cas, leur identité en tant que membres actifs de la société.

Malheureusement, certaines personnes âgées réalisent que conduire devient plus difficile à mesure que les années passent. Ce constat est particulièrement important pour les femmes âgées mariées qui dépendent peut-être essentiellement ou entièrement de leur époux pour les déplacements en voiture. Même si les femmes sont susceptibles de vivre plus longtemps que leur époux, les hommes sont les seuls à détenir un permis de conduire valide dans bon nombre de ménages époux-épouse. Les femmes qui perdent leur époux à un âge avancé et qui ont rarement ou jamais conduit peuvent alors n'avoir d'autre choix que de commencer à conduire, ou encore, de dépendre des autres. Cependant, si l'on se fie au nombre croissant de jeunes femmes qui conduisent, cette situation pourrait changer dans l'avenir.

TSC

Irwin Bess est analyste à la Division des transports de Statistique Canada.