

Le contrôle médical d'aptitudes à la conduite des séniors n'est ni justifié, ni nécessaire, ni souhaitable, ni efficace, ni possible, parfois nocif et contre-productif

Jacques ROBIN ingénieur routier, accidentologue

Ceux qui se réveillent au moindre accident de sénior pour exiger des contrôles d'aptitudes sont muets pour d'autres accidents similaires commis par des actifs et qui sont le plus souvent plus graves. Un tel contrôle pour les séniors n'est en fait ni justifié, ni nécessaire, ni souhaitable, ni efficace, ni possible, parfois nocif et contre productif, il y a mieux à faire pour les séniors, en contrôle de sécurité des infrastructures et en ergonomie basique de la conception et de la conduite des voitures, améliorations qui seraient bénéfiques à tous les conducteurs.

Ni justifié. Le contrôle médical d'aptitudes à la conduite des séniors n'est pas justifié car les séniors ont beaucoup moins d'accidents graves que d'autres catégories d'âges de conducteurs actifs. Les statistiques globales de mortalité des séniors dans les accidents ont un aspect trompeur car les chiffres des séniors tués englobent les séniors tués en tant que piétons ou des cyclistes (41 % des tués séniors sont des piétons et 31% sont des cyclistes), d'autre part la baisse de certaines facultés est compensée chez le sénior par l'absence de comportements qui chez la plupart d'autres conducteurs "actifs" constituent la majorité des causes d'accidents : conduite alcoolisée, plaisir de la vitesse, distracteurs (SMS, GPS, Smartphone...).

Ni nécessaire. Le contrôle médical d'aptitudes à la conduite des séniors n'est pas nécessaire car le sénior connaît, mieux que quiconque, ses limites, il est le plus apte à juger s'il peut continuer à conduire et quand il doit s'arrêter
D'autre part la possibilité d'un examen médical existe déjà depuis longtemps, il permet au préfet de saisir la commission médicale sur simple signalement fait par quiconque de la potentialité d'inaptitude de tel conducteur, quelque soit son âge : déficience des facultés physiques ou mentale, alcoolisme chronique, etc.

Ni souhaitable. Le contrôle médical d'aptitudes à la conduite des séniors n'est pas souhaitable car cela constituerait un stress trop important influençant négativement leur santé ET leur rôle social et ce serait donc pour l'ensemble de la société, une mesure financière et sociale contreproductive. Les exclus, qui n'auraient plus leur permis, seront devenus piétons à 100% et de ce fait seront plus souvent blessés,

Ni efficace . car *dans les pays où la mesure a été imposée, elle n'a pas permis de réduire le nombre d'accidents impliquant des personnes âgées, l'efficacité de cette mesure n'a jamais été prouvée.*

Ni possible. il faudrait donc contrôler tous les ans ceux qui atteignent l'âge choisi pour le contrôle, c'est à dire plus de 500 000 personnes : Dispose-t-on des médecins pour le faire ? Les déficiences à détecter lors du contrôle sont nombreuses, elles nécessitent des examens médicaux longs et complexes, sinon ce contrôle ne servirait à rien car on pénaliserait ceux qui sont aptes à conduire et on passerait à côté de ceux qu'il faudrait prévenir.

Des solutions intelligentes existent. Plutôt que de discuter sur le sexe des anges, attelons-nous à adopter les moyens en infrastructure et en conception des voitures pour permettre aux séniors de compenser la perte d'une partie de leurs facultés afin que, conjuguées

avec leur prudence particulière, ces améliorations leur permettent de conduire sans appréhension et dans des conditions de sécurité nettement meilleures que les actifs.

Ces améliorations en infrastructure et en conception des voitures dont beaucoup sont nécessaires de façon criante, assureront une meilleure sécurité pour l'ensemble des conducteurs et en premier lieu les conducteurs inexpérimentés ou altérés qui constituent actuellement un ensemble bien plus préoccupant que les séniors.

Qui sont les inexpérimentés ou altérés : c'est une nébuleuse comprenant des conducteurs qui utilisent peu leur voiture ou seulement dans un territoire limité, les conducteurs ou conductrices dont le conjoint est le conducteur habituel et qui, de ce fait, ne conduisent qu'épisodiquement, les personnes légèrement déficientes, les alcooliques, les drogués, les asociaux.

Parmi tant d'autres, citons quelques solutions flagrantes pour améliorer la sécurité des séniors, et donc de tous les conducteurs :

- les carrefours car un grand nombre sont dangereux : la visibilité est souvent insuffisante par la présence trop proche de végétations, il manque un îlot brise vitesse séparateur au débouché de la voie secondaire, le panneau stop est souvent trop loin à droite dans la courbe , les grands carrefours en croix avec voie centrale de tourne à gauche bordurés sont des guillotine (voir [La sécurité des diverses sortes de carrefours](#))

- la visualisation et l'ergonomie des indications du tableau de bord des voitures : étonnamment ça pêche fort sur ce point actuellement : on s'occupe de détails qualifiés d'aides à la conduite, pour appâter le client, dont certains nuisent à la sécurité, et on est aveugle l'essentiel.

- la signalisation de direction, entre autres dans ou aux abords des échangeurs car elle y est déficiente : les principes de base sont à repenser. [Meilleure signalisation échangeurs](#)

- l'obligation de la boîte noire sur les motos. La commission européenne a prévu cette obligation pour les voitures mais pas pour les motos alors que c'est justement les motos qui ne ralentissent pas dans les grands carrefours et de ce fait, les automobilistes, surtout les séniors, qui redémarrent normalement au stop sur la voie secondaire après s'être assurés que rien ne vient à l'horizon, sont percutés par une voiture ou une moto qui arrive trop vite.

- Concernant tous les cyclistes et entre autres les séniors, ne plus réaliser de bandes cyclables. Il est actuellement reconnu tant par les associations de cyclistes que par les organismes officiels que les bandes cyclables sont dangereuses : danger à droite qu'une portière de voiture en stationnement s'ouvre, et danger à gauche qu'une voiture percute le cycliste par l'arrière : beaucoup d'accidents mortels se sont produits. Il est maintenant préconisé de réaliser des pistes cyclables séparées de la circulation, par un îlot longitudinal borduré.