

Effets du programme 55 ans au volant bonifié d'interventions de sensibilisation et sur route

Marie-Christine Loisel¹, Valérie Audet¹, Gabrièle Beaudoin¹, Audrey D. Dostie¹, Léanne Dumas-Morin¹ & Mélanie Levasseur, erg., Ph.D.^{1,2}

¹École de réadaptation, Faculté de médecine et des sciences de la santé, Université de Sherbrooke; ²Centre de recherche sur le vieillissement du CIUSSS de l'Estrie-CHUS

Introduction

- Conducteurs âgés : proportion de + en + importante de la population canadienne¹
- Vieillesse peut altérer l'intégrité des fonctions sensorielles, motrices et cognitives → ↑ risques liés à la conduite²
- Aînés : + impliqués dans les accidents routiers, + vulnérables aux blessures et < capacité de récupération³
- Programme de sensibilisation et de perfectionnement
 - Pourrait permettre aux aînés de pratiquer les manœuvres + difficiles, ↑ utilisation des stratégies compensatoires, éviter une cessation hâtive et ↓ risque d'accident
 - Actuellement, aucun offert en tout temps en Estrie
 - 55 ans au volant⁴ combiné à un cours sur route et à la lecture de l'Outil de Sensibilisation aux capacités requises pour une Conduite Automobile sécuritaire et Responsable (OSCAR)⁵
- Effets du 55 ans au volant bonifié ⇒ non documenté

Objectif

- Vérifier les effets du programme 55 ans au volant bonifié avec l'ajout d'un cours de conduite sur route et la lecture de l'OSCAR

Méthodologie

- Dispositif pré-expérimental (pré-test, intervention et post-test 4 à 8 semaines après)
- Participants : 19 conducteurs âgés
- Intervention
 - 55 ans au volant : ½ journée sur vision, ouïe, situations de conduite normales et adaptées aux situations difficiles, signalisation routière, etc.
 - OSCAR : série de 15 questions et 15 capsules éducatives en lien avec le vieillissement et la conduite automobile
 - Cours sur route: approximativement 45 minutes, avec monitrice de conduite + conseils inspirés du contenu du programme
- Collecte de données : 5 questionnaires
 - Sociodémographique
 - Intérêt, ouverture et connaissances (IOC)
 - Changements survenus dans les capacités (CSC)
 - Utilisation de stratégies compensatoires (USC)
 - Questionnaires d'appréciation de l'intervention

Résultats

- Participants : majorité d'hommes retraités, âgés entre 66 et 86 ans, avec une scolarité universitaire, rapportant avoir une bonne santé et utilisant quotidiennement leur automobile (Tableau 1)

Tableau 1. Caractéristiques des participants (n = 19)

Variable continue	Moyenne	Médiane
	(É.T)	(I.I.Q.)
Âge	73,0 (5,2)	72 (6)
Variables catégoriques		
Genre (Homme)	10 (52,6)	
Scolarité	Secondaire	3 (15,8)
	Collégial	3 (15,8)
	Universitaire	13 (68,4)
Utilisation hebdomadaire de l'automobile	1-2	1 (5,3)
	3-4	4 (21,1)
	5-6	4 (21,1)
	7+	10 (52,6)

- Bonne appréciation de la formation théorique [médian : 43/44; Intervalle interquartile (I.I.Q.) : 3,0] et du cours sur route [médian : 16/16; I.I.Q. : 0,5]
 - «[Le moniteur] m'a validé sur certains aspects de ma conduite et ça c'est un énorme [plus]. On songe même à au moins un autre cours [...]» [P4]
 - «[C'est une] formation qui m'aide à être plus prudent. Je suis satisfait de ce cours. Je suis plus sensibilisé sur mes limites et des changements dans mon vieillissement.» [P7]
- À la suite de l'intervention:
 - ↑ l'intérêt, l'ouverture et les connaissances des aînés (Tableau 2). La dimension « Intérêt et ouverture » est celle pour laquelle les aînés se sont davantage améliorés (3 %)
 - Perception des changements survenus dans les capacités et l'utilisation de stratégies compensatoires n'a pas changé

Tableau 2. Intérêt, ouverture et connaissance (IOC; n = 19)

	Médiane (I.I.Q.)		Valeur P
	T ₀	T ₁	
Intérêt et ouverture (/19)	11,0 (6,0)	14,0 (4,5)	<u>0,01</u>
Connaissances – sécurité routière et habiletés requises (/9)	8,0 (1,0)	9,0 (1,0)	<u>0,02</u>
Connaissances – effets du vieillissement et stratégies compensatoires (/13)	12,0 (3,0)	12,0 (2,0)	<u>0,02</u>
Score total (/41)	29,0 (9,0)	35,0 (7,5)	<u>0,01</u>

- Lors du cours sur route, la plupart des participants (10/19; 53 %) ne réalisent pas leurs angles morts, mais 80 % de ceux-ci compensent par l'utilisation du rétroviseur. La majorité des conducteurs adoptaient une bonne conduite tout en étant prudents et vigilants, et désiraient mettre en application les conseils reçus. Des comportements tels qu'une vitesse élevée et une conduite rapprochée des véhicules ont toutefois été observés chez certains participants



Discussion

- Amélioration de l'intérêt, l'ouverture et des connaissances en lien avec la conduite automobile, similaire aux autres études⁶
- Appréciation de la formation théorique et du cours sur route, concordant avec d'autres études^{4, 6}
- Peu de changement observé dans les capacités de conduite automobile et dans l'utilisation de stratégies compensatoires, ce qui diffère de certaines études⁷ et pourrait s'expliquer par le temps requis par la mise en place d'un nouveau comportement⁸
- Forces : Première recherche visant à vérifier les effets d'un programme de sensibilisation et de perfectionnement de la conduite automobile en français; Permet de considérer la perception des aînés envers leurs capacités de conduite
- Limites : Participants volontaires et scolarisés, ce qui peut expliquer de meilleures connaissances et leur intérêt envers l'intervention

Conclusion

- À la suite du programme 55 ans au volant bonifié avec l'OSCAR et l'intervention sur route, l'intérêt, l'ouverture et les connaissances des aînés envers la conduite automobile ont augmentés
- D'autres études sont nécessaires pour valider et bonifier ces résultats, incluant de vérifier les effets du programme sur les accidents de la route et les contraventions

Remerciements

- Réseau de recherche en sécurité routière du Québec, Université de Sherbrooke et Centre de recherche sur le vieillissement du CIUSSS de l'Estrie – CHUS
- Suzanne De Roy, Natalie Chevalier, Maryke Beaudry, Modou Sene, Joanie Lacasse-Bédard et Jade Bilodeau
- Conducteurs âgés

Références

1. Statistique Canada. (2015). *Estimations de la population, Canada, 2015*. (Publication no 11-627-M)
2. Arcand, M. & Hébert, R. (2007). *Précis pratique de gériatrie* (3 ed.) Québec : Canada. Edsem inc.
3. Eberhard, J. W. (1996). Safe mobility for senior citizens. *IATSSResearch*, 20, 29-37
4. American Association of Retired Persons (2004). AARP driver safety program: Volunteer and graduate survey report, AARP, Driver Safety Program, Washington, DC
5. Levasseur, M. et al. (2014). Outil de sensibilisation des conducteurs âgés aux capacités requises pour une conduite automobile sécuritaire et responsable (OSCAR). *Recherche Transports Sécurité*, 30, 257-69
6. Marottoli, R. A. et al. (2007). A randomized trial of an education program to enhance older driver performance. *The Journals of Gerontology*, 62A(10), 1113-9
7. Bédard, M. et al. (2008). The combination of two training approaches to improve older adults' driving safety. *Traffic Injury Prevention*, 9(1), 70-6
8. Prochaska, J. & Velicer, W. (1997) The Transtheoretical Model of Health Behavior Change. *American Journal of Health Promotion*, 12(1), 38-48