

Analyse de la mortalité routière : général

Chronique du 11 avril 2023

J'ai constitué une base de données des décès de la route au Québec contenant 367 entrées. Les décès dont les médias¹ ont parlé au cours de l'année 2022 y sont, soit un total de 278 victimes, en plus de 89 autres antérieures à cette année.

La documentation de référence sur le sujet demeure le *Dossier statistique* publié annuellement par la SAAQ. Bien que très complet, ce document impose une lecture froide et dépersonnalisée. Les plus ou moins longues descriptions publiées par les médias comportent des éléments de mise en contexte qui permettent de mieux saisir l'horreur que constitue la mortalité routière, horreur parfaitement illustrée par le récent décès de la petite ukrainienne **Maria Legenkivska**. En outre, les descriptions des médias comportent des informations cruciales sur le comportement des personnes impliquées, autant en ce qui concerne la conduite des véhicules que les victimes.

Je vais me limiter aujourd'hui à un survol général, en évoquant très peu les piétons, les cyclistes et les motards, lesquels constitueront le sujet de deux chroniques ultérieures.

Fiabilité de ma base de données

La première chose à faire est de mesurer le degré de concordance entre ma base de données et les statistiques officielles récentes de la SAAQ. C'est ce que je vais faire ici en m'aidant des trois tableaux produits en annexe.

En premier lieu, ma base de données **sous-évalue** les **décès auto-VUS-moto** (67 % versus 73 %) et **surévalue** ceux des **piétons et cyclistes** (26,2 % versus 21,7 %). Mon hypothèse à cet égard est que :

- Les grands médias accordent moins d'importance à certains accidents pouvant être qualifiés de « **banals** », lesquels ne seront couverts que par les médias régionaux, voire pas du tout;
- Alors que les décès de piétons et de cyclistes sont souvent vécus comme des **traumatismes** auxquels la population est particulièrement sensible. À juste titre m'empresserai-je de souligner.

En second lieu, ma base de données **surévalue** les **décès de jeunes** par rapport aux plus âgés (23,4 % versus 15,7 %), particulièrement des **enfants** (6,9 % versus 2,8 %) :

- Phénomène tout à fait compréhensible, tant la **mort violente d'un enfant**, quelle qu'en soit la cause, nous paraît **injuste et même scandaleuse**.

¹ Mes principales sources furent le site **Accidents de la route / Radio-Canada.ca** et **Zone 911.com**, complétés par les journaux des diverses régions du Québec.

En troisième et dernier lieu, ma base de données ne marque **aucun écart significatif** par rapport aux données de la SAAQ en ce qui concerne les décès d'**hommes** et de **femmes**.

Globalement donc, une fois entendu que ma base de données surévalue les décès de piétons, de cyclistes et de jeunes, force est de considérer qu'elle est globalement fiable. D'autant que mon objectif n'était pas de « coller au plus près » de la SAAQ mais, précisément, d'ajouter aux informations de celle-ci certains éléments de mise en contexte susceptible d'augmenter notre degré de compréhension de la mortalité routière.

Les causes de la mortalité routière

Se fondant sur les rapports de police, la SAAQ identifie quatre causes principales d'accidents de la route : la **distraction**, l'**alcool au volant**, la **vitesse** et la **fatigue au volant**. Soit, mais encore...

Hommes et femmes

Ma base de données et la SAAQ convergent sur le fait que les **deux-tiers** des décès automobile et VUS et **85 %** et plus des décès moto concernent les **hommes**. Cet aspect de la réalité suscite chez moi une série de réflexions :

- L'univers automobile est **ontologiquement masculin**, en ceci qu'il est en large partie fondé sur les valeurs masculines de puissance et de performance, valeurs mieux que jamais incarnées dans la production automobile contemporaine (actuelle seconde ère des **muscle cars**);
- Comme je l'ai plusieurs fois mentionné à cette antenne, la motorisation de masse n'a d'ailleurs visé les femmes qu'à partir des années 1960 aux États-Unis et la seconde moitié des années 1970 au Québec : le pli avait donc été donné de longue date à la nature même de l'univers automobile quand les femmes s'y sont engagées, pli qui ne fut jamais questionné;
- Cette masculinité en partie toxique de l'univers automobile est attestée par la répartition homme / femmes de la délinquance grave au volant, à **84 % imputable aux hommes** selon ma base de données :

Délinquance grave de conducteurs ayant entraîné la mort d'au moins une personne

	Hommes		Femmes	
	Nombre	Décès	Nombre	Décès
Vitesse	13	18	2	2
Alcool & drogue	10	12	5	5
Conduite dangereuse	10	13	0	0
Délit de fuite	10	11	2	2
Rage au volant	1	1	1	1
Course de rue	3	3	0	0
Poursuite policière	4	6	0	0
Total	51	64	10	10
	84%	86%	16%	14%

Source : Ma base de données

Note : la personne décédée peut être le conducteur fautif lui-même et/ou une ou plusieurs autres personnes.

- Les données les plus récentes (2019) de la SAAQ évoquent plutôt une répartition 77 % hommes versus 23 % femmes;
- J'en déduis que les grands médias sont, plus prompts à parler des événements comportant un élément criminel ou s'en approchant, plutôt que des certes tristes mais néanmoins « banals » accidents déjà évoqués plus tôt.

Que personne n'ait l'idée de voir aux propos qui précèdent une contestation de ma part de la légitimité de la motorisation des femmes. J'eus simplement préféré que la motorisation massive de celles-ci se fut accompagnée d'une réflexion sur la nature de l'automobile, dont il eut résulté une tendance à des véhicules de plus en plus « **raisonnables** », ce qui, à l'échelle de l'Amérique du Nord, eut épargné des centaines de milliers de vies.

Horreur, premier degré

Ma base de données contient 8 accidents ayant causé 10 décès où les médias ont évoqué la notion de **suicide** :

- Dans 4 cas, le suicide fut en quelque sorte réussi, en solo;
- Dans 2 cas, le suicide fut certes réussi mais entraîna également la mort chez l'un d'un poupon, chez l'autre d'une jeune passagère;
- Dans les 2 derniers cas, les tentatives de suicide ont échoué mais se sont traduites par la mort d'un piéton et d'un autre automobiliste (face à face intentionnel).

Les médias ont également évoqué 4 accidents où les personnes auraient été **brûlées vives**. Ce concept, brûlé vif, ne fut toutefois textuellement mentionné qu'une fois. Dans un autre cas, les médias ont précisé que la personne tentait d'ouvrir sa portière mais n'y était pas parvenu. Ou encore, que les témoins présents n'ont rien pu faire, tant les flammes étaient vives. Enfin, que le corps demeuré assis au volant était tellement carbonisé que l'on ne pouvait dire s'il s'agissait d'un homme ou d'une femme.

Enfin, je suis particulièrement touché par les décès violents aux deux extrémités de la vie :

- Côté **petite enfance**, un poupon de sexe indéterminé, deux petits garçons de 2 ans, une petite fille de 3 ans, une autre de 4 ans, trois petits garçons de 5 ans, un petit garçon de 7 ans, **une fillette du même âge, la petite Maria qui nous a tant ému**, et ainsi de suite...;
- Côté vieillesse que l'on aurait souhaité heureuse, trois femmes de 85 ans, un homme et une femme de 87 ans, deux femmes et un homme de 89 ans, un homme de 94 ans. Ce qui est particulièrement révoltant, c'est qu'il s'agissait chez ces 10 personnes âgées de 8 piétons(nes).

Mot de la fin

C'est la seconde fois que je fais ce type d'exercice. Pour le **Livre Noir de l'automobile**, il y a 25 ans, je disposais de quatre fois plus de cas et j'ai poussé l'analyse nettement plus loin. N'allez surtout pas croire que c'est par plaisir ou par esprit morbide que je me livre à ce type d'exercice : tous les morts de la route me révoltent, certains plus que d'autres comme on vient de le voir.

Ce qu'on appelle mortalité routière doit devenir plus qu'une émotion quotidienne vite remplacée par une autre, et plus que les excellentes mais froides statistiques annuelles de la SAAQ. Ce sont des êtres humains qui sont tués. Ils le sont de la façon la plus cruelle et absurde qui soit. Il n'en tient qu'à nous d'y mettre fin.

Décès routiers, par types

(comparaison entre ma base de données et les données officielles de la SAAQ)

	Ma base de données			Moyennes SAAQ 2018-2020 (Dossier statistique 2020)		
Automobiles & VUS - Conducteurs	135	36,8%	52,0%	152	44,6%	56,7%
Automobiles & VUS - Passagers	56	15,3%		41	12,1%	
Motocyclettes & Scooters	48	13,1%	15,0%	54	15,8%	16,3%
Scooters (cyclomotoristes)	7	1,9%		2	0,5%	
VTT	7	1,9%		2	0,6%	
Motoneige	8	2,2%		2	0,6%	
Camions lourds	4	1,1%		13	3,9%	
Taxi	1	0,3%		1	0,2%	
Piétons	76	20,7%	26,2%	63	18,6%	21,7%
Cyclistes	20	5,4%		11	3,1%	
Autobus	3	0,8%		0	0,0%	
Total	365	99,5%		341	100,0%	

Personnes décédées, distribution par groupes d'âge

(comparaison entre ma base de données et les données officielles de la SAAQ)

	Ma base de données (moyenne de 44 ans et 6 mois)			Moyennes SAAQ 2018-2020 (Dossier statistique 2020)			Répartition population		
0 à 14 ans	24	6,9%	23,4%	9	2,8%	15,7%	15,8%	26,7%	
15 à 24 ans	57	16,5%		43	12,9%		10,9%		
25 à 44 ans	97	28,0%		93	27,7%		26,5%		
45 à 64 ans	84	24,3%		97	28,9%		27,6%		
65 à 84 ans	74	21,4%		81	24,1%		16,8%		
85 ans et plus	10	2,9%		12	3,7%		2,4%		
Total	346	100,0%		336	100,0%		100,0%		

Note : L'âge ne fut pas spécifié dans 21 cas

ISQ

Personnes décédées, distribution par sexe

(comparaison entre ma base de données et les données officielles de la SAAQ)

		Ma base de données			Moyennes SAAQ 2018-2020		
Automobile & VUS							
Hommes	Conducteurs	97			123	140	67%
	Passagers	29	126	67%	17		
Femmes	Conducteurs	37	62	33%	43	68	33%
	Passagers	25			25		
Motos & Scooters							
Hommes	Conducteurs	48	49	88%		46	85%
	Passagers	1					
Femmes	Conducteurs	4	7	13%		8	15%
	Passagers	3					
Cyclistes & Piétons							
Hommes		46		48%	43		57%
Femmes		50		52%	33		43%
Total							
Hommes		221		65%	229		68%
Femmes		119		35%	109		32%
		340			338		