

Analyse de la mortalité routière : la moto

Chronique du 18 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.

Je m'intéresserai dans cette chronique à la mortalité à moto, en me limitant aux quatre mois les plus favorables à sa pratique, soit juin, juillet, août et septembre.

L'échantillon

La mortalité sur un type d'engin, ici la motocyclette, doit être évaluée en relation avec l'ensemble de la mortalité routière, soit, concernant l'été 2022 au Québec :

Échantillon des décès de la route durant l'été 2022 au Québec
(juin, juillet, août et septembre)

	Conducteurs	Passagers	Total	Proportion	Âge moyen
Autos & VUS	45	17	62	49,2%	51,3
Moto	29	3	32	25,4%	50,9
Scooter	3	1	4	3,2%	15,3
VTT	2	1	3	2,4%	34,3
Taxi	0	1	1	0,8%	78,0
Autobus	0	1	1	0,8%	17,0
Piétons			18	14,3%	55,4
Cyclistes			5	4,0%	50,2
Total			126	100,0%	47,2

Premier constat de dangerosité

Dans ma chronique du 24 mai 2022 (Bilan de la sécurité routière 2021), j'arrivais à la conclusion que circuler au guidon d'une moto est **20 fois plus dangereux** qu'au volant d'une automobile ou d'un VUS². Ma base de données de l'été 2022 donne le même taux, à 1 unité près, à savoir **19 fois**.

J'arrive à cette conclusion grâce à quelques opérations mathématiques simples :

- Il y a 29 fois plus d'autos que de motos immatriculées au Québec (5 418 537 versus 188 778 _ SAAQ, 2020);

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.

² Je retiens ici les seuls conducteurs, puisque le trop large écart de mortalité des passagers (10 % à moto, 30 % en auto) fausserait la comparaison.

- Dans l'échantillon, les décès de conducteurs de motos représentent 65 % de ceux des conducteurs d'autos et de VUS (29 / 45);
- Donc : $29 \times 65 \% = \text{facteur } 19$

Le même exercice fait pour les **scooters**, que la SAAQ dénomme cyclomoteurs, donne un **facteur 12**. Le plus cruel dans ce cas, c'est de constater le très jeune âge des personnes décédées, soit une moyenne d'à peine 15 ans.

Ces deux facteurs, **19 pour la moto et 12 pour le scooter**, traduisent selon moi l'extraordinaire dangerosité de ces engins, par comparaison à la meilleure sécurité qu'offrent les automobiles et VUS.

En passant, les trois décès de passagers à moto furent en fait des passagères, des femmes quoi. Mesdames, résistez à la tentation de vous asseoir à l'arrière d'une moto.

Second constat de dangerosité

La motocyclette est spontanément associée aux jeunes dans l'imaginaire collectif :

- Sachant que chez les autos et VUS, au sein de mon échantillon, les moins de 25 ans représentent 12 % des décès de la route;
- À quel pourcentage estimez-vous la mortalité à moto de ce même groupe d'âge ?

Je serais prêt à parier que vous serez tenté de répondre le double, le triple ou même le quadruple de l'auto, quelque chose entre 25 et 50 %.

Désolé de vous décevoir : vous avez tout faux ! Les moins de 25 ans ne pèsent que 10 % des décès à moto, moins donc que dans le cas de l'auto.

Le fait est que la mortalité à moto est une réalité qui touche d'abord et avant tout les 50 ans et plus, puisqu'ils représentent :

- 55 % des décès au sein de mon échantillon;
- Significativement plus que leur taux de 44 % des décès autos et VUS.

J'sais pas pour vous, mais moi, cette information me sidère. Tellement que je ne peux m'empêcher de chercher à en comprendre les causes.

Une hypothèse

Comment expliquer la très nette surreprésentation des hommes de 50 ans et plus dans les statistiques contemporaines de décès à moto ?

Un grand nombre des actuels motards âgés de cinquante ans et plus ont roulé à moto quand ils étaient jeunes, en ont abandonné la pratique durant 20 ou 25 ans, pour n'y revenir que récemment.

En seconde moitié des années 1970, hors Harley-Davidson, la moto la plus puissante sur le marché était la Honda 750. Elle fut ensuite détrônée par la Kawasaki 900 cc, ce qui, de fil en aiguille, nous a amené aux monstres de 2 000 cc devenus courants.

Les cinquantenaires et plus d'aujourd'hui ont les moyens d'acheter ce qui se fait de mieux, une Honda Gold Wing par exemple, vendue autour de 35 000 \$, hors taxes. Ce faisant, ils se dotent d'une machine beaucoup plus lourde que celle qu'ils enfourchaient dans leur jeunesse.

Caractéristiques de divers modèles de motos

	Année	Cylindrée (cc)	Poids (kg)
Yamaha YZ	1982	250	103
Suzuki GT	1978	500	195
Honda CB	1980	750	253
Honda Gold Wing	2022	1 832	405



Je vais parler ici d'expérience, puisque j'ai roulé quatre années en Suzuki GT, deux années en Yamaha YZ (en Afrique). Rien n'affecte plus la maîtrise d'une moto que son poids, particulièrement à l'amorce d'une courbe ou lors d'un mouvement subit visant à éviter un obstacle imprévu, nid de poule ou autre :

- Il est plus difficile de faire réagir une moto lourde qu'une moto légère, ce qui exige d'anticiper la manœuvre, de s'y prendre plus à l'avance;
- Je n'ai roulé qu'environ 1 000 km avec la Honda CB qu'un ami m'avait prêtée. Déjà, la modeste différence de 60 kilos par rapport à la Suzuki GT à laquelle j'étais habitué m'a forcé à une conduite plus précautionneuse;
- Bref, à mon âge vénérable et après 40 ans sans être monté à moto, en aurais-je les moyens que jamais je n'oserais m'asseoir au guidon d'une Honda Gold Wing.

L'hypothèse qui en résulte relativement à la surmortalité des 50 ans et plus est que leur retour tardif à la moto se fait sur des machines beaucoup plus lourdes que celles qu'ils avaient expérimentées dans leur jeunesse. Cette hypothèse expliquerait notamment la quantité d'accidents survenant à l'entrée d'une courbe.

Mot de la fin

Je ne prétends aucunement que mon échantillon soit exhaustif relativement à la mortalité routière au cours des quatre mois de l'été dernier, ni même représentatif. Quant à mon hypothèse explicative de la surmortalité des 50 ans et plus à moto, elle vaut ce qu'elle vaut. Reste que je crois avoir fait apparaître certains faits que notre SAAQ semble hésitante à exposer clairement, à savoir que :

- La pratique de la moto est une activité que je qualifie d'extrêmement dangereuse;
- En plus de sa cruauté infinie quand il s'agit de scooters, ces engins d'introduction à la moto par trop prisés des jeunes;
- Concernant les 50 ans et plus, j'y vois littéralement une hécatombe.

Rappel de prudence après un premier décès à moto

JONATHAN TREMBLAY

Des experts en sécurité routière rappellent aux motocyclistes d'être très prudents en ce début de saison alors qu'on déplore déjà un premier décès après seulement quelques jours de beau temps.

« Il est tôt », laisse tomber Marco Harrison, directeur de la fondation CAA Québec et expert en sécurité routière, en allusion aux adeptes qui ont déjà sorti leur moto.

« Les routes ne sont pas encore propres. Il reste beaucoup de gravier et de matière d'entretien hivernal, poursuit-il. Dès qu'on dévie un peu, ça devient très dangereux. »

Néanmoins, certains mordus ont effectué leurs premières sorties de la saison rapidement après l'épisode de verglas qui a frappé le Québec la semaine dernière.

Ils avaient d'ailleurs le droit depuis le 15 mars.

C'était le cas d'Annie Watier, 37 ans, lundi après-midi.

Peu après 16 h 30, la motocycliste a perdu la vie après une sortie de route survenue à Candiac, en Montérégie. Elle aurait perdu le contrôle de son bolide dans une courbe sur l'autoroute 30, frappant un garde-fou.

La Sûreté du Québec privilégie pour l'instant la thèse du manque d'expérience. Il s'agissait du premier décès de motocycliste répertorié dans la province cette année.

Le porte-parole de la SAAQ, Gino Desrosiers, rappelle que l'adhérence n'est pas la même sur l'asphalte quand la température est plus fraîche et qu'il y a un nombre de nids-de-poule important à cause du dégel.



Un policier constatait les dégâts lundi.

De son côté, Robert Poëti, l'ex-ministre des Transports et expert de la moto, suggère un cours pour rafraîchir les habiletés:

« Ce n'est pas dispendieux. Ça peut vous sauver la vie. Les premières semaines ne sont pas idéales et sont plus risquées pour la moto. »

Page Partager Sauvega... Plus

Pour (5) Contre



Le Journal de Montréal
13 avr. 2023 (5)