

Analyse de la mortalité routière : les piétons

Chronique du 11 mai 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 des piétons.

Qui meurt ?

Je commencerai par rappeler que ma base de données surévalue la proportion des décès de piétons et cyclistes par rapport aux autres formes de mortalités routières, tout simplement parce que ce type de décès soulève chaque fois l'émoi de la population.

On pourra se demander quels peuvent être les avantages de disposer de sa propre base de données, aussi imparfaite soit-elle, par rapport à la source officielle disponible :

- Grâce aux excellentes statistiques de la SAAQ, on saura combien de gens meurent à chaque mois, leur distribution par groupes d'âge ou par sexes, par catégorie d'usagers de la route, etc. Toutefois, on n'aura aucun moyen de recouper ces informations pour savoir, à titre d'exemple, combien de piétonnes âgées ont été tuées au mois de novembre, moment où la nuit tombe de plus en plus tôt;
- C'est précisément ce que permet la disposition d'une base de données personnelles, à savoir faire des recoupements et, ainsi, augmenter notre niveau de compréhension de la réalité de la violence automobile.

Un premier tableau montre que les piétons et cyclistes âgés sont de loin les plus vulnérables :

Décès de piétons et cyclistes, par groupes d'âge

	Population Québec		Piétons		Cyclistes	
	2022		Base de données	Base de données	Base de données	Base de données
0-14 ans	1 354 992	16%	4	5%	2	10%
15-29 ans	1 476 647	17%	9	12%	2	10%
30-59 ans	3 423 761	39%	22	29%	7	35%
60-74 ans	1 650 349	19%	18	24%	9	45%
75 ans et +	789 910	9%	22	29%	0	0%
Total	8 695 659	100%	75	100%	20	100%

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.

Si on retient les seuls piétons âgés de 75 ans et + :

- Leur taux de décès est trois fois supérieur à leur poids dans la population (29 % versus 9 %);
- Et encore, ce serait sans doute bien pire s'il était possible de prendre en compte le **taux de présence** de ce groupe des très âgés dans l'espace public.

En élargissant le concept de personnes âgées pour y inclure les 60-74 ans, sans intention d'offusquer qui que ce soit, on découvre :

- Que s'ils ne représentent que 28 % de la population, ils pèsent 53 % des décès chez les piétons et 45 % chez les cyclistes.

Rien n'est plus cruel et inadmissible que la mort d'un enfant, telle celle de **la petite Maria** qui a ému tout le Québec en novembre dernier. Cela dit, la discussion a jusqu'ici permis d'établir que ce sont les personnes âgées qui sont les plus à risque de mourir écrasées.

Poussons l'analyse plus loin, grâce à un nouveau tableau.

Distribution des décès de piétons selon la période de l'année et le sexe

	0 à 74 ans				75 ans et +			
Octobre à décembre	19	36%	F 8	42%	12	55%	F 10	83%
			H 11	58%			H 2	17%
Janvier à mars	5	9%	F 4	80%	4	18%	F 3	75%
			H 1	20%			H 1	25%
Avril à septembre	29	55%	F 15	52%	6	27%	F 4	67%
			H 14	48%			H 2	33%
Total	53	100%	F 27	51%	22	100%	F 17	77%
			H 26	49%			H 5	23%

L'année est ici partagée en trois périodes : l'automne où la nuit tombe de plus en plus tôt et où de surcroît la pluie est fréquente, l'hiver glacial et neigeux, le printemps et l'été où les contraintes à la déambulation piétonne sont les plus faibles.

D'abord une chose que j'ai toujours dite : c'est en hiver que les piétons sont le moins en danger, pour cette raison toute simple que les automobilistes sont littéralement forcés de conduire plus lentement.

À contrario, l'automne est la saison la plus dangereuse, pour les raisons citées plus haut.

Nous nous sommes intéressés plus tôt aux groupes d'âge. Le recoupement par le sexe des victimes permet de faire un pas de plus :

- Chez les 0-74 ans, on ne voit aucune différence significative entre hommes et femmes, le 4 pour 1 hivernal pouvant ne tenir à la faiblesse de l'échantillon;
- Il en va tout autrement chez les 75 ans et + : les vieilles Dames sont heurtées à mort dans une proportion trois fois supérieure aux vieux Messieurs.

Comment meurt-on ?

Je vais commencer par présenter un ensemble de contextes particuliers ayant entraîné le décès **44 piétons et cyclistes**, soit **46 % des 95 que contient l'échantillon**. Je me pencherai ensuite sur le contexte général, qui s'applique donc aux **51 autres décès**.

A) Contextes particuliers

Traversée entre deux intersections

Au milieu des années 1980, au moment de la préparation de la **Charte du piéton**, on disait que 50 % des piétons qui étaient heurtés l'étaient aux intersections, l'autre 50 % entre deux intersections. Moi je rétorquais : « *Si c'est 50-50, aussi bien dire que le risque est le même à chacun des deux endroits. Pourquoi tenez-vous tant à ce qu'un piéton aille se faire tuer à une intersection plutôt qu'entre 2 intersections ?* »

Toujours est-il que rare sont aujourd'hui les piétons qui traversent entre 2 intersections. Si c'est le cas chez un piéton heurté, soyez assuré que les médias vont le souligner : **quatre piétons** ont été tués nettement hors intersections, en plus d'**une vieille dame** âgée de 88 ans, qui « *tentait de traverser à 20 mètres de l'intersection* » est-il précisé;

Délits de fuite

Fuir après avoir heurté un piéton ou un cycliste est en soi l'aveu que l'on a quelque chose à se reprocher : ce scénario s'applique au décès de **10 piétons et 2 cyclistes**.

Rage au volant, alcool et/ou haute vitesse

Pour que les médias mentionnent ces comportements, il faut que ceux-ci soient évidents. La mention apparaît pour **5 décès de piétons et 2 de cyclistes**.

Tués sur le trottoir

Les trottoirs sont supposés être l'espace de sécurité des piétons. Il n'empêche qu'au sein de l'échantillon, 3 piétons ont été tués sur le trottoir, **deux adultes** par suite d'accidents survenant à haute vitesse, **un enfant de 5 ans** parce que l'automobiliste qui quittait son entrée privée en marche arrière a omis de s'assurer que la voie était libre.

Stationnements commerciaux

On ne dira jamais assez qu'il faut se méfier des stationnements commerciaux, qui ont effectivement coûté la vie à **4 piétons**.

12 autres cas singuliers

Un contrôleur routier a été tué par un automobiliste qui n'avait pas réduit sa vitesse. **3 femmes autochtones** ont se sont aventurées au milieu de la rue (2 sur l'A-20, 1 Avenue du Parc). **Un suicide présumé**, l'homme s'étant lancé contre les voitures. **2 femmes marchaient en bordure de la rue**, sans raison apparente pour l'une, parce que la neige

avait rendu le trottoir impraticable pour l'autre. Du côté des cyclistes, **2** sont décédés des suites de **chutes en solo**, **2 d'accidents vélo contre vélo et vélo contre piéton**, **2** enfin ont été **happés alors qu'ils roulaient sur une route régionale**.

B) Contexte général

La quasi-totalité des 51 autres décès de piétons et cyclistes est survenue à une intersection dans un contexte où les victimes étaient dans leur droit.

Ajoutons que c'était aussi le cas pour les piétons et cyclistes tués dans les 14 événements suivis de délits de fuite, les 7 ayant soulevé une forte présomption de rage au volant, d'alcool ou de haute vitesse, les 3 piétons qui déambulaient sur le trottoir, les 2 cyclistes heurtés sur la route, sans oublier le contrôleur routier happé en service, soit un total de 27 piétons et cyclistes :

- Ce qui permet de conclure que **80 % des piétons et cyclistes tués étaient à 100 % dans leur droit au moment de leur mort**.

Mais revenons au 51 du contexte général, qui traversaient la rue sur feu vert ou qui s'étaient fiés à l'arrêt obligatoire imposé aux véhicules :

- L'accident se produit le plus souvent quand le conducteur de l'auto, du VUS ou du véhicule lourd soit traverse la rue ou route afin de poursuivre en ligne droite, soit effectue un virage pour s'engager sur une nouvelle rue ou route;
- Pratiquement tous disent qu'ils n'ont pas vu le piéton ou le cycliste;
 - Pour voir, il faut minimalement prendre soin de regarder;
 - Une minorité d'entre eux a l'honnêteté d'admettre qu'avant de s'engager, ils n'ont regardé que dans la direction d'où venait le trafic;
- Aux yeux de la justice, il suffit qu'il n'y ait ni alcool ni drogue en cause pour que le fâcheux événement soit classé sans suite, la **faute à pas-de-chance** concernant la victime et ses proches, suivi du sempiternel **il l'aura sur la conscience pour le reste de sa vie**, et autres fadaïses, concernant le conducteur.

C'est aussi bête et cruel que ça, la mort d'une piétonne ou d'une cycliste, âgées de 5 à 94 ans si je me limite à mon échantillon.