

RAPPORT DU COMITÉ D'EXPERTS SUR LA SÉCURITÉ DES MOTOCYCLISTES





**RAPPORT
DU COMITÉ
D'EXPERTS
SUR LA
SÉCURITÉ DES
MOTOCYCLISTES**



RÉDACTION

Marlène Gagné
Direction de la recherche et du développement en sécurité routière
Vice-présidence aux affaires publiques et à la stratégie de prévention routière

PRODUCTION STATISTIQUE ET RÉDACTION

Émilie Turmel
Direction de la recherche et du développement en sécurité routière
Vice-présidence aux affaires publiques et à la stratégie de prévention routière

Le 13 novembre 2019

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos	4
La moto au Québec	6
Bilan routier des motocyclistes	7
Mandats et composition des comités	8
Thèmes retenus	8
Accès à la conduite	9
Formation et rafraîchissement des compétences	11
Information et sensibilisation	13
Infrastructures et environnement	16
Technologies	16
Synthèse des recommandations	17
ANNEXE I	
Membres du comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes	18
Membres du comité d'analyse des accidents mortels impliquant des motocyclistes	19
ANNEXE II	
Analyse des accidents mortels impliquant des motocyclistes	20
Qui ?	23
Quand ?	25
Où ?	26
Comment ?	27
Pourquoi ?	28
ANNEXE III	
Répartition des motos impliquées dans les accidents avec décès de motocyclistes	32
ANNEXE IV	
Analyse des accidents impliquant des motocyclistes ayant subi des blessures graves	33
Qui ?	34
Quand ?	36
Où ?	36
Comment ?	37
Pourquoi ?	39
ANNEXE V	
Comparaison des variables entre les accidents impliquant des motocyclistes décédés et ceux impliquant des motocyclistes blessés gravement	40



AVANT-PROPOS

De façon générale, on constate une amélioration constante du bilan routier au cours des dernières années. Bien que le nombre d'accidents de la route soit en diminution au Québec, les gains au bilan routier sont de plus en plus difficiles à obtenir. Les statistiques restent par ailleurs assez préoccupantes pour certaines catégories d'usagers de la route, puisque l'on ne constate pas la même tendance à l'amélioration que pour d'autres catégories d'usagers. C'est le cas notamment des motocyclistes pour qui la situation demeure préoccupante.

Dans le but de susciter la réflexion concernant l'amélioration du bilan routier des motocyclistes, la Société de l'assurance automobile du Québec (Société) a mis en place un comité d'experts en 2010. À la suite de ses travaux, le comité d'experts a proposé 10 recommandations documentées dans le *Rapport du comité moto – Volet sécurité routière*, qui a été dévoilé en avril 2013. De celles-ci ont découlé la mise en œuvre dès 2013 de diverses campagnes de sensibilisation grand public sur la visibilité, le port de vêtements de protection et l'adoption de comportements sécuritaires en moto, ainsi que la mise en place, en 2015, du nouveau *Programme d'éducation à la sécurité routière – Conduire une moto*.

Par ailleurs, une vaste consultation publique sur la sécurité routière a été menée à l'hiver 2017, laquelle est venue appuyer en grande partie les recommandations du *Rapport du comité moto – Volet sécurité routière*. Cet exercice a donné lieu au projet de loi 165 qui visait à mieux protéger les usagers, particulièrement les plus vulnérables, dans le contexte des nouvelles réalités liées au partage de la route. S'inspirant des travaux du comité d'experts et de la consultation publique, le *Code de la sécurité routière* a été modifié en avril 2018 afin, notamment, d'ajouter plusieurs règles s'adressant aux motocyclistes. Elles concernent entre autres la visibilité, la protection visuelle, l'accès à la conduite et certaines règles de circulation.

De plus, depuis 2017, la Société tient en début de saison les Journées de la sécurité à moto, en collaboration avec la Fédération motocycliste du Québec, durant lesquelles différents ateliers pratiques permettent aux motocyclistes d'apprendre à bien maîtriser leur moto, de se perfectionner et d'acquérir de la confiance.

En mai 2018, lors du dévoilement du bilan routier 2017, la présidente et chef de la direction de la Société, M^{me} Nathalie Tremblay, a annoncé la mise en place dès l'automne 2018 d'un comité d'analyse des accidents mortels impliquant des motocyclistes. Ce comité avait le mandat de mieux comprendre les causes des accidents mortels impliquant des motocyclistes et de décrire les phénomènes en jeu. Les constats dégagés de cette analyse ont permis, dans un deuxième temps, au comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes de formuler des pistes de solution qui permettront d'adapter les interventions de la Société et de ses partenaires dans le but d'améliorer le bilan routier.

Ce rapport fait donc état des recommandations découlant des travaux du comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes. Les recommandations formulées dans ce rapport ont fait l'objet d'un consensus auprès des membres du comité d'experts. Certaines recommandations sont déjà en cours de réalisation, les autres le seront à court ou à moyen terme. Un suivi de chacune des recommandations sera effectué.

La Société remercie les membres des deux comités (annexe 1) de leur collaboration soutenue.



LA MOTO AU QUÉBEC

Classes de permis de conduire

Pour conduire une moto au Québec, il faut être titulaire d'un permis de conduire d'une classe appropriée à la cylindrée et au type de la moto :

- 6A : toute motocyclette
- 6B : moto dont la cylindrée est de 400 cm³ ou moins
- 6C : moto dont la cylindrée est de 125 cm³ ou moins
- 6E : moto à trois roues (Spyder, Trike)

Pour conduire un véhicule à trois roues de type T-Rex ou Slingshot, il n'est pas obligatoire d'être titulaire d'une classe moto, même si ces véhicules sont immatriculés comme des motos. Un permis de conduire valide de la classe 5 est suffisant.

Obtenir un permis de conduire une moto

Pour obtenir un permis de conduire une moto de la classe 6A, 6B ou 6C, il faut réussir un examen théorique, suivre une formation et réussir deux examens pratiques.

Pour obtenir un permis de conduire une moto à trois roues (classe 6E), il faut être titulaire d'un permis de la classe 5 et suivre une formation d'une journée.

Données générales

- **199 451 motos immatriculées¹**
 - 5 423 motos à risque² en circulation, soit 2,7 % du parc motos
 - Il s'ajoute en moyenne environ 7 000 motos par année sur le réseau routier
- **Près de 500 000 titulaires³ de la classe 6A, 6B, 6C ou 6E, soit :**
 - 472 133 titulaires de la classe 6A
 - 2 745 titulaires de la classe 6B
 - 619 titulaires de la classe 6C
 - 23 436 titulaires de la classe 6E
- **Environ 11 000 nouveaux titulaires d'une classe moto chaque année (2013-2018)**
 - 99,3 % de la classe 6A
 - Un peu plus de 75 % ont 25 ans ou plus
- **85 % des titulaires d'une classe moto sont des hommes et 15 % sont des femmes**
- **85 % des propriétaires de moto sont des hommes et 15 % sont des femmes**

1. Données en date du 30 juin 2019.

2. Une moto qui a été conçue pour la performance et qui est reconnue comme telle par son constructeur et les spécialistes du domaine. Pour établir si une moto entre dans cette catégorie, le comité s'est référé à la liste officielle établie par la Société et qui est disponible sur son site Web.

3. Données en date du 1^{er} juin 2019.

BILAN ROUTIER DES MOTOCYCLISTES

Le nombre de décès de motocyclistes est demeuré relativement stable ces dernières années au Québec. Néanmoins, des gains au bilan routier semblent réalisables. L'analyse de plus de 200 accidents mortels impliquant des motocyclistes met en évidence le caractère vulnérable de ce groupe d'utilisateurs de la route.

Les statistiques du bilan routier portent uniquement sur les accidents rapportés à la Société par les différents corps policiers du Québec. Les victimes motocyclistes sont comptabilisées au bilan routier selon la nature de leurs blessures qui a été déterminée par le policier.

Évolution du nombre de motocyclistes décédés ou blessés au Québec, 2013-2018

Année	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variation 2018/2017	Variation 2018/ 2013-2017
Décès	46	40	51	54	49	49	0 %	2,1 %
Blessés graves	201	234	243	230	237	232	-2,1 %	1,3 %
Blessés légers	1 578	1 487	1 578	1 730	1 638	1 584	-3,3 %	-1,1 %
VICTIMES TOTALES	1 825	1 761	1 872	2 014	1 924	1 865	-3,1 %	-0,8 %

Évolution du taux de victimes motocyclistes décédées ou blessées au Québec pour 10 000 motos en circulation en date du 30 juin de chaque année, 2013-2018

Année	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variation 2018/2017	Variation 2018/ 2013-2017
Décès	2,8	2,4	2,8	2,9	2,5	2,4	-5,0 %	-10,1 %
Blessés graves	12,4	13,7	13,6	12,3	12,3	11,5	-7,0 %	-10,9 %
Blessés légers	97,3	87,4	88,1	92,3	85,1	78,2	-8,1 %	-13,1 %
VICTIMES TOTALES	112,5	103,5	104,5	107,4	100,0	92,1	-7,9 %	-12,8 %

Le niveau de risque d'accident serait très élevé pour tous les motocyclistes en général. En moyenne, de 2014 à 2018, il y a eu 104,7 victimes motocyclistes (conducteurs ou passagers) par 10 000 motos en circulation par rapport à 55,2 victimes (conducteurs ou passagers) d'une automobile ou d'un camion léger pour 10 000 de ces véhicules en circulation.

MANDATS ET COMPOSITION DES COMITÉS

Les deux comités étaient sous la responsabilité de la Direction de la recherche et du développement en sécurité routière de la Société, qui en a assuré la coordination et le secrétariat.

	Comité d'analyse des accidents mortels impliquant des motocyclistes	Comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes
Mandat et portée des travaux	Mieux comprendre les causes des accidents mortels impliquant des motocyclistes et décrire les phénomènes en jeu. Analyser les circonstances entourant le décès de 209 motocyclistes pour les années 2013 à 2016. De ces 209 cas, 189 ont été retenus et analysés. Rédiger le rapport d'analyse. Réaliser une analyse sommaire des 831 accidents impliquant des motocyclistes ayant subi des blessures graves pour les années 2013 à 2016.	À partir des constats du rapport du comité d'analyse des accidents mortels impliquant des motocyclistes : ➤ Proposer des mesures et des actions dans le but d'améliorer le bilan routier des motocyclistes. ➤ Rédiger le rapport d'experts.
Membres	Société de l'assurance automobile du Québec Ministère des Transports du Québec Sûreté du Québec	Société de l'assurance automobile du Québec Ministère des Transports du Québec Sûreté du Québec Fédération motocycliste du Québec Comité d'action politique motocycliste Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur

THÈMES RETENUS

Les occupants d'une moto sont plus à risque que ceux d'une automobile, car ils ont peu de protection et la moto est parfois difficile à percevoir par les autres conducteurs. Les compétences, les habiletés et, surtout, le comportement du conducteur de la moto jouent un rôle important dans sa sécurité.

Le comité d'analyse des accidents mortels impliquant des motocyclistes a analysé les circonstances entourant le décès de 209 individus survenu entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016. Des 209 décès analysés, 20 cas ont été retranchés pour diverses raisons. Les travaux du comité ont donc porté sur l'analyse des circonstances entourant le décès de 189 victimes impliquées dans 182 accidents.

Les travaux du comité d'analyse démontrent que :

- sur les 182 accidents, 48,9 % impliquaient un seul véhicule, soit la moto;
- dans 59,3 % des accidents, la responsabilité revient au motocycliste;
- lorsqu'il y a un seul autre véhicule impliqué, la responsabilité revient au conducteur de l'autre véhicule dans 52,7 % des accidents;

- les motos à risque sont largement surreprésentées (25,3 % des motos impliquées dans les accidents mortels, mais ne représentent que 4,5 % du parc de motos);
- 37,9 % des conducteurs de moto avaient une classe de permis autorisant la conduite d'une moto depuis moins de 5 ans;
- 60,1 % des propriétaires de moto impliqués dans l'accident possédaient la moto depuis moins de 2 ans;
- 66,7 % des conducteurs avaient eu au moins une infraction entraînant l'inscription de points d'inaptitude (PDI) à leur dossier de conduite au cours des 10 ans précédant l'accident;
- les causes probables ayant été le plus fréquemment citées par les policiers comme causes principales des accidents sont la vitesse (32,9 %), l'omission de céder le passage (12,6 %) et la distraction ou l'inattention (9,6 %);
- les principaux facteurs contributifs attribués à la partie motocycliste sont la vitesse (45,6 %), la témérité (22,0 %), l'inexpérience (15,4 %), la distraction ou l'inattention (13,7 %) et les facultés affaiblies par l'alcool (13,2 %).

Les constats du comité d'analyse ont été présentés sous le format « Qui? Quand? Où? Comment? Pourquoi? » (annexe II). Les thèmes retenus pour les travaux du comité d'experts sont dégagés de ces constats. Il s'agit des thèmes suivants :

- Accès à la conduite
- Formation et rafraîchissement des compétences
- Information et sensibilisation
- Infrastructures et environnement
- Technologies

ACCÈS À LA CONDUITE

En général, les motocyclistes représentent un profil plus à risque du fait qu'ils semblent adopter un comportement plus téméraire sur la route et qu'ils ont dans leur dossier de conduite un nombre plus élevé d'infractions entraînant l'inscription de PDI que les conducteurs des autres types de véhicules.

De fait, les travaux du comité d'analyse démontrent que près de 67 % des 177 conducteurs de moto résidant au Québec impliqués dans un accident avaient eu au moins une infraction entraînant l'inscription de PDI à leur dossier de conduite au cours des 10 ans précédant l'accident. Une dizaine de conducteurs avaient même eu 10 infractions avec PDI ou plus inscrites à leur dossier au cours des 10 ans précédant l'accident. Pour les conducteurs de moto à risque, il ressort une proportion plus élevée de conducteurs qui avaient 7 infractions avec PDI ou plus. Ils sont également moins nombreux à n'avoir aucun PDI inscrit à leur dossier de conduite.

Par ailleurs, bien que les motos utilisées au moment de l'accident soient principalement des motos standards (dites « régulières ») (72 %), les motos à risque sont largement surreprésentées (25,3 % des motos impliquées dans les accidents mortels, mais ne représentaient que 4,5 % du parc de motos durant cette période).

À la lumière de ces constats, il apparaît essentiel d'encadrer davantage l'accès à la conduite d'une moto en mettant en place de nouvelles règles d'accès basées sur la considération du comportement du conducteur.

RECOMMANDATION

1

Instaurer des conditions d'accès selon l'état du dossier de conduite pour tous les nouveaux conducteurs de motos.

Les règles d'accès cibleraient tous les nouveaux conducteurs de motos et viseraient à restreindre l'accès aux conducteurs les plus à risque en raison du nombre de PDI inscrits à leur dossier de conduite. Ainsi, le comité d'experts recommande que les candidats ayant plus de 6 PDI inscrits à leur dossier de conduite se voient refuser l'accès à la conduite d'une moto dès la demande d'obtention du permis d'apprenti conducteur de la classe 6R.

RECOMMANDATION

2

Poursuivre l'analyse sur l'efficacité d'un modèle d'accès progressif pour les motocyclistes qui désirent conduire des motos à risque ou de fortes cylindrées, ainsi que la possibilité de revoir la catégorisation des motos.

Au Québec, on compte environ 11 000 nouveaux titulaires d'une classe moto en moyenne chaque année. Parmi eux, environ 20 % achètent une moto à risque avant ou dans les 3 ans suivant l'obtention de la classe moto. De ces 20 % de nouveaux conducteurs ayant acquis une moto à risque, 50 % ont des PDI inscrits à leur dossier de conduite des 2 dernières années.

Les travaux du comité d'analyse démontrent que, parmi les 182 conducteurs de moto impliqués dans un accident mortel, 37,9 % avaient moins de 5 ans de possession de permis à leur dossier et 7,7 % étaient titulaires d'un permis d'apprenti conducteur d'une moto (6R ou 6A). De plus, parmi les 164 conducteurs impliqués dans un accident mortel qui étaient propriétaires de la moto, 57,9 % possédaient la moto depuis moins de 2 ans. Pour les motos à risque, 76,7 % étaient propriétaires depuis moins de 2 ans et 41,9 %, depuis moins de 6 mois.

L'analyse de la répartition des 182 motos impliquées dans les accidents avec décès de motocyclistes de 2013 à 2016, selon la cylindrée et le type de moto, démontre un risque plus important pour les motos standards ayant une cylindrée entre 999 cm³ et 1 198 cm³ et celles ayant une cylindrée de 598 cm³ ou moins. Pour les motos à risque, celles ayant une cylindrée entre 999 cm³ et 1 198 cm³ présentent un risque substantiel. Cependant, peu importe la cylindrée, les motos à risque ont des taux d'implication dans les accidents avec décès de motocyclistes plus élevés que les motos standards (annexe III).

Le comité d'experts recommande de poursuivre l'analyse sur l'efficacité d'un modèle d'accès progressif pour les motocyclistes qui désirent conduire des motos à risque ou de fortes cylindrées afin de restreindre l'accès aux conducteurs les plus à risque, en raison notamment du nombre de PDI inscrits à leur dossier de conduite et de leur expérience de conduite limitée. Le comité d'experts recommande également d'évaluer la possibilité de revoir la catégorisation des motos afin qu'elles soient plutôt classées en fonction de leur cylindrée (cm³) ou du ratio poids/puissance.

RECOMMANDATION

3

Imposer l'exigence du zéro alcool pour tous les apprentis motocyclistes.

Les travaux du comité d'analyse soulèvent un enjeu de sécurité routière important, soit qu'une partie non négligeable des accidents mortels ont impliqué des conducteurs ayant les facultés affaiblies. En effet, lors de la lecture des rapports de coroner, il est ressorti que parmi les conducteurs de moto auprès desquels une analyse toxicologique a été effectuée, 59 ont eu un résultat positif pour une ou plusieurs substances (alcool, drogue licite ou illicite), dont notamment 23 conducteurs qui dépassaient le taux de 80 mg d'alcool/100 ml de sang⁴.

La conduite d'une moto nécessite d'être en pleine possession de ses capacités en raison de la plus grande vulnérabilité associée à ce type de véhicule. C'est pourquoi le comité d'experts recommande que l'apprenti motocycliste soit soumis à la règle du zéro alcool durant la phase d'apprentissage. Cette mesure permettrait d'établir la cohérence avec l'exigence du zéro alcool pour tous les nouveaux conducteurs qui réalisent le processus d'accès graduel pour l'obtention de la classe 5.

Au Canada, seul le Québec n'impose pas encore la règle du zéro alcool à tous les apprentis motocyclistes. De fait, les autres administrations imposent la même règle du zéro alcool à tous les apprentis conducteurs, sans égard au type de permis (moto ou véhicule de promenade), et ce, même si ces derniers sont déjà détenteurs d'un permis de conduire.

FORMATION ET RAFRAÎCHISSEMENT DES COMPÉTENCES

Les constats du comité d'analyse soulèvent une inquiétude quant au nombre d'apprentis et de nouveaux conducteurs impliqués dans les accidents mortels. De fait, parmi les 182 conducteurs de moto impliqués dans un accident mortel, 14 étaient titulaires d'un permis d'apprenti conducteur de la classe 6R ou 6A (7,7 %) et 3 étaient titulaires d'un permis probatoire de la classe 6A (1,6 %). Par ailleurs, 41 conducteurs (23,2 %) étaient titulaires d'une classe moto à leur permis de conduire depuis moins de 2 ans. En comparaison, parmi tous les titulaires d'un permis ayant une classe moto au Québec, 9,0 % ont cette classe depuis moins de 2 ans.

À la lumière de ces constats, le comité d'experts est fortement préoccupé par la formation que reçoivent les apprentis motocyclistes et souhaite s'assurer que les écoles de conduite respectent les contenus du *Programme d'éducation à la sécurité routière – Conduire une moto* (PESR-Moto) développé par la Société. Quant au port de vêtements de protection et d'accessoires de sécurité, le comité d'experts a tenu à souligner l'influence que doivent exercer les écoles de conduite et les formateurs qui y travaillent afin d'amener l'apprenti conducteur à constater l'importance de se procurer de tels équipements et de l'encourager à les porter, et ce, dès l'amorce de sa période d'apprentissage.

Par ailleurs, les travaux réalisés par le comité d'analyse démontrent que 24,3 % des conducteurs québécois de moto impliqués dans un accident mortel possédaient un permis de conduire une moto depuis 38 ans ou plus (clause de droits acquis, communément appelée « clause grand-père », en 2016) alors que 37,9 % des conducteurs possédaient un permis de conduire une moto depuis moins de 5 ans. De plus, parmi les conducteurs impliqués dans un accident mortel qui étaient propriétaires de la moto, 57,9 % possédaient la moto depuis moins de 2 ans.

4. Taux qui est reconnu comme la limite légale en vertu du Code criminel pour la conduite d'un véhicule à moteur.

Ces constats mettent en lumière un risque accru lorsque le conducteur a peu d'expérience de conduite, lorsqu'il possède une nouvelle moto depuis peu ou lorsqu'il est titulaire d'un permis de conduire une moto depuis plusieurs années, surtout s'il l'a acquis avant que la formation soit obligatoire (clause de droits acquis) et qu'il a peu d'expérience de conduite. Ainsi, la mise en place de mesures favorisant le perfectionnement des habiletés et le rafraîchissement des compétences de conduite de façon régulière apparaît essentielle pour améliorer la sécurité des motocyclistes, particulièrement ceux plus à risque en raison de leur expérience de conduite limitée.

RECOMMANDATION

4

Mettre en ligne un espace Web destiné à l'éducation à la sécurité routière afin de rendre accessibles différentes ressources soutenant l'apprentissage de la conduite d'une moto.

La formation continue, la mise à niveau des connaissances et la sensibilisation sont les fondements de la sécurité des motocyclistes. La mise en place d'un espace Web destiné à l'éducation à la sécurité routière permettrait de rendre accessibles différentes ressources soutenant l'apprentissage, de diffuser des capsules d'information et du contenu de sensibilisation, en plus de répondre aux questions portant sur la sécurité des motocyclistes, les techniques de conduite d'une moto et les règles de circulation.

RECOMMANDATION

5

Mettre en place une mesure incitative financière afin d'encourager les motocyclistes à suivre des cours de perfectionnement ou de rafraîchissement, notamment en début de saison.

Afin d'encourager les motocyclistes à perfectionner de façon régulière leurs connaissances et leurs compétences de conduite, particulièrement les conducteurs peu expérimentés, ceux bénéficiant de la clause de droits acquis et ceux ayant une nouvelle moto, le comité d'experts recommande la mise en place d'une mesure incitative financière pour les motocyclistes qui souhaitent suivre une formation d'appoint, notamment en début de saison. Il pourrait s'agir, par exemple, du remboursement du coût de la formation en totalité ou en partie. Le contenu de la formation devra mettre l'accent tant sur l'importance d'adopter un comportement sécuritaire et de repérer les dangers potentiels que sur la mise à niveau des compétences et des techniques de conduite.

INFORMATION ET SENSIBILISATION

RECOMMANDATION

6

Faire connaître davantage les différentes données portant sur le bilan routier des motocyclistes, les causes d'accidents et les risques de la route.

Dans le but de sensibiliser les motocyclistes aux risques de la route afin qu'ils adoptent un comportement sécuritaire et préventif, et dans un souci de transparence, le comité d'experts recommande de faire connaître davantage les différentes données portant sur le bilan routier des motocyclistes, les principales causes d'accidents, les risques de la route ainsi que les différents documents justifiant les coûts associés aux contributions d'assurance, en les diffusant notamment sur le site Web de la Société.

RECOMMANDATION

7

Déployer des actions de sensibilisation s'adressant aux motocyclistes qui porteront sur les principales causes des accidents, telles que l'inexpérience et le comportement du motocycliste (vitesse, témérité, facultés affaiblies).

Les constats des travaux du comité d'analyse font ressortir un risque accru d'accidents associés aux conducteurs, plus particulièrement à leur comportement. De fait, dans près de la moitié des accidents mortels, il n'y avait qu'un seul véhicule impliqué, soit la moto. L'analyse des 182 accidents mortels démontre que la responsabilité de l'accident revient au motocycliste dans près de 60 % des cas. Les principaux facteurs contributifs⁵ attribués à la partie motocycliste sont la vitesse, la témérité, l'inexpérience, la distraction ou l'inattention ainsi que les facultés affaiblies.

Par ailleurs, il ressort de ces travaux que le nombre de mois de possession d'une classe moto au permis et le nombre de mois écoulés depuis l'acquisition de la moto semblent être déterminants dans le risque d'accident. En effet, il y a une surreprésentation des conducteurs qui étaient titulaires d'une classe moto à leur permis de conduire depuis moins de 2 ans (23,2 %) et des conducteurs impliqués dans un accident qui étaient propriétaires de la moto depuis moins de 2 ans (57,9 %). En comparaison, parmi tous les titulaires d'un permis ayant une classe moto au Québec, 9,0 % ont cette classe depuis moins de 2 ans, alors que 33,9 % de l'ensemble des propriétaires de motos en circulation au Québec possède la moto depuis moins de 2 ans.

Le comité d'experts recommande de déployer des actions de sensibilisation qui viseront à aller chercher l'engagement et la responsabilisation des motocyclistes, plus particulièrement de ceux qui ont tendance à adopter des comportements moins sécuritaires, afin de leur faire prendre conscience des risques associés à la conduite d'une moto. Les actions devront débuter dès le début de la saison et se poursuivre jusqu'en juillet et août, puisque ce sont les mois durant lesquels il y a le plus de victimes motocyclistes.

5. Ces facteurs pourraient augmenter le temps de perception et de réaction chez les conducteurs.

RECOMMANDATION

8

Traiter de la problématique des facultés affaiblies par l'alcool et les drogues dans les messages et les outils de sensibilisation.

Les travaux du comité d'analyse ont dévoilé une problématique sous-estimée, soit la conduite d'une moto avec les facultés affaiblies. De fait, parmi les conducteurs de moto impliqués dans un accident avec décès de motocyclistes et auprès desquels une analyse toxicologique a été effectuée, 59 ont eu un résultat positif pour une ou plusieurs substances (alcool, drogue licite ou illicite), dont 38 d'entre eux qui ont eu un taux d'alcoolémie non nul.

Afin de faire prendre conscience aux motocyclistes des risques associés à la conduite d'une moto avec les facultés affaiblies par l'alcool et les drogues, le comité d'experts recommande que cette problématique soit traitée dans les différents messages et outils de sensibilisation s'adressant à la clientèle motocycliste.

RECOMMANDATION

9

Souligner les bonnes pratiques et les bons comportements, notamment à l'aide de porte-parole crédibles et influents.

Dans le but d'inciter les motocyclistes à adopter un comportement sécuritaire et responsable, le comité d'experts recommande de déployer des actions de communication soulignant les bonnes pratiques et les bons comportements, en ayant recours notamment à des porte-parole crédibles et influents provenant du monde de la moto et appréciés des motocyclistes.

RECOMMANDATION 10

Poursuivre la sensibilisation à la présence des motocyclistes auprès des autres usagers de la route en les incitant à être vigilants et à anticiper leur présence.

Les travaux réalisés par le comité d'analyse font ressortir un important enjeu de sécurité routière quant au partage de la route avec les autres usagers, particulièrement les automobilistes. En effet, plus de la moitié des accidents mortels impliquaient au moins un autre véhicule. Les principaux facteurs contributifs attribués aux autres conducteurs impliqués dans les accidents sont la distraction, l'inattention et l'omission de céder le passage.

Les motocyclistes étant peu nombreux et n'étant pas présents sur le réseau routier durant toute l'année, il est difficile pour les autres usagers de la route de développer un comportement sécuritaire envers eux et le réflexe d'anticiper leur présence de façon continue durant la saison estivale. Il convient donc de rappeler aux autres conducteurs l'importance d'être vigilants et d'anticiper la présence des motocyclistes à l'aide de divers moyens de sensibilisation déployés tout au long de la saison, plus particulièrement en début de saison.

RECOMMANDATION 11

Poursuivre la promotion des équipements pouvant améliorer la visibilité de la moto et du motocycliste.

La visibilité du motocycliste représente également un enjeu de sécurité routière lié au partage de la route avec les autres usagers. Bien que le manque de visibilité ne soit pas parmi les causes d'accidents explicitement répertoriées dans les travaux du comité d'analyse, en raison du fait qu'il n'apparaît pas comme une cause probable sur le rapport d'accident, il contribue néanmoins à accroître le risque d'accident impliquant d'autres usagers de la route, puisque le peu de contraste du motocycliste avec son environnement le rend difficile à détecter.

C'est pourquoi le comité d'experts recommande de poursuivre la promotion des équipements pouvant améliorer la visibilité de la moto et du motocycliste, comme le modulateur de phare à intensité variable, les feux d'appoint ainsi que le port de vêtements de protection et d'accessoires de couleurs visibles.

RECOMMANDATION 12

Poursuivre la promotion du port de vêtements de protection et d'accessoires de sécurité.

Bien qu'ils n'empêchent pas les accidents, le casque et les vêtements de protection sont les seules protections sur lesquelles le motocycliste peut compter pour éviter des blessures ou en réduire la gravité en cas d'accident ou de chute. Les accessoires de sécurité, comme la veste gonflable et le protecteur dorsal, assureront, quant à eux, une protection optimale en cas d'impact ou de chute.

Le comité d'experts recommande de poursuivre la promotion du port de vêtements de protection et d'accessoires de sécurité en tout temps lors d'une sortie en moto, notamment à l'aide de divers moyens de sensibilisation, lors d'activités sur le terrain ainsi que durant la formation dans les écoles de conduite.

INFRASTRUCTURES ET ENVIRONNEMENT

RECOMMANDATION

13

Remettre sur pied la Table de concertation entre le ministère des Transports du Québec et des associations de motocyclistes afin que la vulnérabilité des motocyclistes soit prise en compte lors de la conception des infrastructures et de l'aménagement de l'environnement du réseau routier.

Parmi les genres d'accidents répertoriés dans le rapport du comité d'analyse qui permettent d'indiquer la nature et de définir le premier fait physique de l'accident (premier impact), les genres « Collision avec infrastructure » (section de glissière, atténuateur d'impact, extrémité de glissière, pilier de pont ou tunnel, bordure, trottoir ou fossé) et « Collision avec objet fixe » (lampadaire, support pour panneau de signalisation, support pour feux de signalisation, poteau de service public, arbre, clôture, barrière ou autres objets fixes) ressortent de façon importante, particulièrement pour les accidents qui impliquaient seulement une moto.

Dans le but de sécuriser davantage le réseau routier en ayant des infrastructures qui pardonnent, le comité d'experts recommande de remettre sur pieds la Table de concertation du ministère des Transports du Québec qui avait œuvré en 2013 afin que la vulnérabilité des motocyclistes soit prise en compte lors de la conception des infrastructures, de l'aménagement de l'environnement et du choix des matériaux de marquage du sol et de calfeutrage des fissures.

TECHNOLOGIES

RECOMMANDATION

14

Assurer une veille sur les nouvelles technologies pouvant améliorer la sécurité des motocyclistes.

Le comité d'experts recommande que la Société et ses partenaires assurent une veille sur les nouvelles technologies pouvant améliorer la sécurité des motocyclistes, qu'elles soient présentes sur la moto, qu'elles soient offertes comme éléments de protection du motocycliste ou encore qu'elles permettent d'améliorer les aptitudes et les compétences de conduite des motocyclistes, comme les vestes gonflables, le système antipatinage, les détecteurs de proximité et le simulateur de conduite.

Ces nouvelles technologies pourraient éventuellement, par exemple, faire l'objet de communications auprès des motocyclistes pour les faire connaître ou encore de recommandations auprès des écoles de conduite pour qu'elles soient utilisées dans le cadre de la formation ou auprès de Transports Canada pour qu'elles deviennent obligatoires en équipements de série.

SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

Thèmes	N°	Recommandations	Responsables	Réalisation
Accès à la conduite	1	Instaurer des conditions d'accès selon l'état du dossier de conduite pour tous les nouveaux conducteurs de motos.	SAAQ	Été 2020
	2	Poursuivre l'analyse sur l'efficacité d'un modèle d'accès progressif pour les motocyclistes qui désirent conduire des motos à risque ⁶ ou de fortes cylindrées, ainsi que la possibilité de revoir la catégorisation des motos.	SAAQ	Fin 2020
	3	Imposer l'exigence du zéro alcool pour tous les apprentis motocyclistes.	SAAQ	Printemps 2023
Formation et rafraîchissement des compétences	4	Mettre en ligne un espace Web destiné à l'éducation à la sécurité routière afin de rendre accessibles différentes ressources soutenant l'apprentissage de la conduite d'une moto.	SAAQ	Printemps 2021
	5	Mettre en place une mesure incitative financière afin d'encourager les motocyclistes à suivre des cours de perfectionnement ou de rafraîchissement, notamment en début de saison.	SAAQ Collaboration FMQ	Printemps 2021
Information et sensibilisation	6	Faire connaître davantage les différentes données en lien avec le bilan routier des motocyclistes, les causes d'accidents et les risques de la route.	SAAQ	Dès 2020 et en continu
	7	Déployer des actions de sensibilisation s'adressant aux motocyclistes qui porteront sur les principales causes des accidents, telles que l'inexpérience et le comportement du motocycliste (vitesse, témérité, facultés affaiblies).	SAAQ Partenaires	Printemps 2021
	8	Traiter de la problématique des facultés affaiblies par l'alcool et les drogues dans les messages et les outils de sensibilisation.	SAAQ	Printemps 2022
	9	Souligner les bonnes pratiques et les bons comportements, notamment à l'aide de porte-parole crédibles et influents.	SAAQ Partenaires	Printemps 2020
	10	Poursuivre la sensibilisation à la présence des motocyclistes auprès des autres usagers de la route en les incitant à être vigilants et à anticiper leur présence.	SAAQ Partenaires	En continu
	11	Poursuivre la promotion des équipements pouvant améliorer la visibilité de la moto et du motocycliste.	SAAQ Partenaires	En continu
	12	Poursuivre la promotion du port de vêtements de protection et d'accessoires de sécurité.	SAAQ	En continu
Infrastructures et environnement	13	Remettre sur pied la Table de concertation entre le ministère des Transports du Québec et des associations de motocyclistes afin que la vulnérabilité des motocyclistes soit prise en compte lors de la conception des infrastructures et de l'aménagement de l'environnement du réseau routier.	MTQ	Début 2020
Technologies	14	Assurer une veille sur les nouvelles technologies pouvant améliorer la sécurité des motocyclistes.	SAAQ Partenaires	En continu

6. Une moto qui a été conçue pour la performance et qui est reconnue comme telle par son constructeur et les spécialistes du domaine. Pour établir si une moto entre dans cette catégorie, le comité s'est référé à la liste officielle établie par la Société de l'assurance automobile du Québec et qui est disponible sur son site Web.

ANNEXE I

MEMBRES DU COMITÉ D'EXPERTS SUR LA SÉCURITÉ DES MOTOCYCLISTES

Organismes	Noms
Société de l'assurance automobile du Québec	M ^{me} Marlène Gagné, coordonnatrice du comité d'experts Service du développement en sécurité routière
	M. Alexandre Guay Direction générale de l'expertise légale et de la sécurité des véhicules
	M ^{me} Émanuelle Houde Service du développement en sécurité routière
	M ^{me} Michèle Jean Direction de l'évolution du cadre normatif et des partenariats d'affaires
	M. Maxim Lachance Direction de la tarification d'assurance
	M. Christian Lapierre Direction de l'évolution du cadre normatif et des partenariats d'affaires
	M ^{me} Émilie Turmel Service de la recherche en sécurité routière
Ministère des Transports	M. Lahouari Lardjam Direction de l'expertise et des technologies en sécurité routière
Sûreté du Québec	M. Carl Allard Division de l'identité judiciaire Centre-Est, Service de la criminalistique
	M. Sébastien Drolet Division de l'identité judiciaire Centre-Est, Service de la criminalistique
	M. Christian Paquin Bureau de la sécurité routière, Direction des mesures d'urgence
Fédération motocycliste du Québec	M. Sylvain Bergeron Président
Comité d'action politique motocycliste	M. Jeannot Lefebvre Président
Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur	M. Paul Demers Directeur des politiques et des relations gouvernementales

Ont également participé ou collaboré aux travaux

Organismes	Noms
Société de l'assurance automobile du Québec	M. Maxime Brault Service de la recherche en sécurité routière
	M ^{me} Karoll-Ann Kupina Direction de la recherche et du développement en sécurité routière
	M. Pierre-Olivier Sénéchal Service du développement en sécurité routière

MEMBRES DU COMITÉ D'ANALYSE DES ACCIDENTS MORTELS IMPLIQUANT DES MOTOCYCLISTES

Organismes	Noms
Société de l'assurance automobile du Québec	M ^{me} Marlène Gagné (rencontres 8 et 9) Service du développement en sécurité routière
	M. Alexandre Guay Direction générale de l'expertise légale et de la sécurité des véhicules
	M. Maxim Lachance (rencontre 9) Direction de la tarification d'assurance
	M. Christian Lapierre Direction de l'évolution du cadre normatif et des partenariats d'affaires
	M. Pierre-Olivier Sénéchal, coordonnateur du comité d'analyse Service du développement en sécurité routière
	M ^{me} Émilie Turmel Service de la recherche en sécurité routière
Ministère des Transports	M. Stéphane Dostie (rencontres 1 à 6) Direction de l'expertise et des technologies en sécurité routière
	M. Lahouari Lardjam (rencontre 9) Direction de l'expertise et des technologies en sécurité routière
	M. Tarek Touba (rencontres 6 à 8) Direction de l'expertise et des technologies en sécurité routière
Sûreté du Québec	M. Carl Allard Chef reconstitutionniste – Division de l'identité judiciaire Centre-Est, Service de la criminalistique

ANNEXE II

ANALYSE DES ACCIDENTS MORTELS IMPLIQUANT DES MOTOCYCLISTES – 2013 À 2016

NOTE PRÉLIMINAIRE

Lors de la rédaction d'un rapport d'accident, dans tous les cas d'accident causant des blessures corporelles, les policiers sont invités à remplir un rapport complémentaire. Les données recueillies dans celui-ci servent à déterminer les causes probables des accidents impliquant des véhicules routiers. Celles-ci reposent sur la meilleure évaluation que peut en faire le policier. Il doit ainsi noter tous les facteurs contributifs de l'accident et déterminer selon son jugement les première et deuxième causes probables.

Lorsqu'un décès survient dans des circonstances violentes, par exemple un accident de la route, un coroner est mandaté pour mener une enquête. Le coroner réalise des investigations et des enquêtes publiques et rédige un rapport public présentant ses conclusions. S'il y a lieu, le coroner fait également des recommandations pour éviter que des décès semblables se reproduisent. Cependant, il ne peut en aucun cas se prononcer sur la responsabilité civile ou criminelle d'une personne.

Le rapport d'accident rédigé par le policier et celui du coroner sont les documents principaux ayant permis l'analyse des accidents mortels impliquant des motocyclistes par le comité.

LEXIQUE

Dans le but d'alléger le texte de annexe II, voici ce à quoi réfèrent les termes suivants :

➤ **Accident**

Un accident au cours duquel au moins un motocycliste est décédé.

➤ **Conducteur de la moto**

La personne qui conduisait la moto au moment de l'accident qui a entraîné le décès d'au moins un motocycliste.

➤ **Autre conducteur**

Le conducteur de l'autre véhicule impliqué dans un accident qui a entraîné le décès d'au moins un motocycliste.

➤ **Décès ou victime**

Un motocycliste décédé à la suite d'un accident impliquant au moins une moto.

➤ **Moto**

Un véhicule de promenade, autre qu'une bicyclette assistée, à deux ou trois roues dont au moins une des caractéristiques diffère de celle du cyclomoteur.

➤ **Moto à risque**

Une moto qui a été conçue pour la performance et qui est reconnue comme telle par son constructeur et les spécialistes du domaine. Pour établir si une moto entre dans cette catégorie, le comité s'est référé à la liste officielle établie par la Société de l'assurance automobile du Québec et qui est disponible sur son site Web.

➤ **Moto standard (dite «régulière»)**

Toute moto qui ne correspond pas à la définition de moto à risque.

RÉDACTION

Marlène Gagné
Pierre-Olivier Sénéchal
Émilie Turmel

Direction de la recherche et du développement en sécurité routière

PRODUCTION STATISTIQUE

Émilie Turmel
Direction de la recherche et du développement en sécurité routière

Maxim Lachance
Direction de la tarification d'assurance

Le 17 juin 2019

MÉTHODOLOGIE

Au départ, le mandat du comité d'analyse des accidents mortels impliquant des motocyclistes consistait à analyser chacun des accidents pour les années 2015 et 2016. Une fois l'analyse de ces années terminée, une décision a été prise de poursuivre les travaux en incluant les années 2013 et 2014, ce qui a porté le nombre de décès analysés à 209.

L'analyse a été effectuée manuellement par les membres du comité, qui ont examiné consciencieusement les documents disponibles, tels que :

- les rapports d'accident (R-1);
- les rapports d'investigation du coroner;
- les rapports 24 heures du ministère des Transports⁷;
- pour certains événements, des articles de journaux.

Par l'intermédiaire de Google Map et de Google Street View, une projection du lieu où est survenu l'accident a été faite pour tous les événements analysés. Le fait de pouvoir observer l'environnement où les accidents se sont produits s'est avéré fort intéressant et a permis, dans plusieurs cas, de mieux comprendre les circonstances de l'événement.

Dans la très grande majorité des cas, les rapports d'accident et les conclusions du coroner ont pu être consultés. Cependant, il reste trois événements, l'un survenu en 2015 et deux qui se sont produits en 2016, pour lesquels un rapport est attendu de la part du Bureau du coroner. Le comité a considéré ces événements, mais leur analyse demeure partielle, puisque les rapports du coroner n'ont pu être consultés.

7. À la réception d'un avis d'accident mortel, un intervenant du Ministère se rend sur les lieux de l'accident à l'intérieur d'un délai de 24 heures, afin de collecter les informations permettant de décrire l'environnement routier à l'endroit et au moment où l'accident s'est produit. Il prend des photos du lieu et fait le croquis servant à illustrer l'accident et les différents éléments de l'environnement routier. Ces informations sont colligées dans le rapport 24 heures.



Par ailleurs, le nombre important de motocyclistes blessés gravement ou légèrement chaque année représente également une préoccupation importante pour le comité. En effet, pour les années retenues dans l'analyse, soit de 2013 à 2016, on dénombre en moyenne chaque année 227 blessés graves et 1 593 blessés légers. Bien que le comité n'ait pas analysé ces accidents dans un premier temps, une analyse sommaire des accidents impliquant des motocyclistes ayant subi des blessures graves durant cette même période a également été réalisée au cours de l'été 2019. Ainsi, les données de 831 rapports d'accidents ont été colligées et analysées. Les principaux constats se trouvent à l'annexe IV.

DONNÉES DES ACCIDENTS ANALYSÉS

Le comité a fait le choix au départ d'examiner tous les dossiers d'investigation du coroner dans lequel un motocycliste est décédé. Au total, le comité a analysé les circonstances entourant le décès de 209 individus pour les années 2013 à 2016. Ce nombre comprend les 206 rapports transmis par le Bureau du coroner ainsi que 3 décès pour lesquels le comité a seulement consulté le rapport d'accident, car le rapport du coroner n'était pas achevé. Des 209 décès analysés, 20 cas ont été retranchés pour les raisons suivantes :

- Dans 1 cas, le décès est survenu au-delà de 30 jours après l'accident. Cette situation ne respecte pas les critères sur lesquels la Société se base pour établir ses données du bilan routier;
- Dans 1 cas, le comité a jugé que c'était un décès piéton⁸;
- Dans 4 cas, la victime conduisait un cyclomoteur et non une moto;
- Dans 13 cas, la victime circulait sur une moto hors route (motocross) ou un VTT, ce qui ne correspond pas à une moto pouvant circuler sur le réseau routier, ainsi la victime n'est pas comptabilisée dans le bilan des motos;
- Dans 1 cas, le décès est survenu lors d'une course sanctionnée sur un circuit fermé.

Nombre de décès* de motocyclistes survenus à la suite d'une collision analysés et retenus par le comité

Année	2013	2014	2015	2016	2013-2016
Nombre de décès	46	39	50	54	189

* Décès à l'intérieur de 30 jours à la suite de l'accident

8. Ce décès a été analysé dans le cadre du Comité d'analyse des accidents mortels impliquant des piétons.

De ce nombre, soulignons les particularités suivantes :

- 5 victimes sont décédées alors qu'elles prenaient place sur une moto à trois roues de marque Can-Am (Spyder);
- 1 victime est décédée alors qu'elle prenait place dans un véhicule à trois roues de marque Campagna (T-Rex).

Puisque ces véhicules sont immatriculés comme des motos, les victimes ont été incluses dans l'analyse.

SYNTHÈSE ET PRINCIPAUX CONSTATS

Les différents constats qui découlent des travaux effectués par le comité d'analyse sont basés sur les données disponibles et l'analyse des circonstances entourant les décès des motocyclistes lors des accidents survenus entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016.

Ces constats ont été présentés au comité d'experts et ont servi de point de départ pour la recherche de pistes de solution afin d'améliorer le bilan routier des motocyclistes. Les données qui suivent sont tirées du *Rapport du comité d'analyse des accidents mortels impliquant des motocyclistes – 2013 à 2016* et offrent une vue d'ensemble de la problématique des motocyclistes décédés analysés.

Il est à noter que les cas dont l'information était non précisée ont été conservés dans les calculs des pourcentages.

QUI?

VICTIMES

Les 189 motocyclistes décédés sont principalement :

- des hommes (82,5 %);
- les conducteurs de la moto (89,4 %);
- des femmes, lorsqu'il s'agit des passagers de la moto;
- âgés de 45 à 54 ans (21,2 %), de 55 à 64 ans (21,2 %) et de 25 à 34 ans (20,6 %).



CONDUCTEURS DE MOTO

Les 182 conducteurs de moto impliqués dans un accident sont principalement :

- des hommes (91,8 %);
- propriétaires de la moto (90,1 %);
- âgés de 25 à 35 ans (20,9 %), de 45 à 54 ans (20,9 %) et de 55 à 64 ans (19,8 %); les jeunes sont toutefois surreprésentés par rapport à l'ensemble des titulaires d'une classe moto.

MOTO CONDUITE

Les 182 motos utilisées au moment de l'accident sont principalement :

- des motos standards (72 %), bien que les motos à risque soient largement surreprésentées (25,3 % des motos impliquées dans les accidents mortels, mais ne représentent que 4,5 % du parc de motos);
- conduites par des hommes, particulièrement lorsqu'il s'agit de motos à risque.

PERMIS DE CONDUIRE

Parmi les 182 conducteurs de moto impliqués dans un accident :

- 83,5 % étaient titulaires d'un permis de conduire ou d'un permis probatoire d'une classe moto (6A, 6B ou 6C);
- 7,7 % étaient titulaires d'un permis d'apprenti conducteur d'une moto (6R ou 6A);
- 4,4 % ont conduit une moto sans être titulaires d'une classe moto au moment de l'accident;
- 37,9 % avaient moins de 5 ans de possession de permis à leur dossier, alors que 24,3 % en avaient 38 ans ou plus.

NOMBRE DE MOIS ÉCOULÉS DEPUIS L'ACQUISITION DE LA MOTO

Parmi les 164 conducteurs impliqués dans un accident qui étaient propriétaires de la moto :

- 57,9 % possédaient la moto depuis moins de 2 ans;
- pour les motos à risque, 76,7 % étaient propriétaires depuis moins de 2 ans et 41,9 %, depuis moins de 6 mois;
- pour les motos standards, 52,5 % étaient propriétaires depuis moins de 2 ans.

DOSSIER DE CONDUITE

Sur les 177 conducteurs d'une moto résidant au Québec impliqués dans un accident :

- 118 (66,7 %) avaient eu au moins une infraction entraînant l'inscription de PDI à leur dossier de conduite au cours des 10 ans précédant l'accident;
- une dizaine de conducteurs avaient même eu 10 infractions avec PDI ou plus inscrites à leur dossier au cours des 10 ans précédant l'accident;
- pour les conducteurs de moto à risque, il ressort une proportion plus élevée de conducteurs qui avaient 7 infractions avec PDI ou plus. Ils sont également moins nombreux à n'avoir aucun PDI inscrit à leur dossier de conduite;
- seulement 6 femmes avaient des PDI et elles avaient toutes 4 infractions avec PDI ou moins.

CONDUCTEURS D'UN AUTRE VÉHICULE IMPLIQUÉ

Les 114 conducteurs des autres véhicules impliqués dans un accident avec un motocycliste sont principalement :

- des hommes (68,4 %);
- âgés de 35 à 44 ans (16,7 %) et de 45 à 54 ans (19,3 %);
- des occupants d'une automobile ou d'un camion léger (74,6 %).

QUAND?

Les décès se produisent principalement :

- en juillet (23,8 %) et en août (22,2 %);
- le samedi (22,2 %), le dimanche (20,6 %) et le vendredi (14,8 %);
- l'après-midi, plus particulièrement de 17 h à 17 h 59 (12,2 %) et de 15 h à 15 h 59 (11,6 %);
- à la clarté, de jour (79,4 %);
- par temps clair (83,1 %).



OÙ?

RÉGIONS ADMINISTRATIVES

Certaines régions se démarquent quant à la proportion des décès de motocyclistes :

- Montérégie (18,0 %);
- Lanaudière (11,1 %);
- Capitale-Nationale (10,1 %);
- Centre-du-Québec (10,1 %);
- Laurentides (8,5 %).

ENVIRONNEMENT

La plupart des décès de motocyclistes surviennent :

- en milieu rural (65,1 %);
- en environnement résidentiel (16,4 %);
- en environnement d'affaires ou commercial (14,3 %).

ÉTAT DE LA SURFACE

La surface de la route au moment de l'accident était en quasi-totalité sèche (94,7 %).

ASPECT DE LA ROUTE

L'aspect de la route était principalement :

- plat et droit (45,5 %);
- plat et en courbe (27,5 %).

ZONE DE TRAVAUX

Cinq motocyclistes sont décédés dans une zone de travaux, alors qu'un autre est décédé à l'approche d'une zone de travaux.

LOCALISATION

Les décès de motocyclistes se sont produits principalement :

- entre des intersections (56,6 %), soit à plus de 100 m d'une intersection;
- en intersection (19,6 %), soit à l'intérieur d'un rayon de moins de 5 m d'une intersection.

POSITIONNEMENT

Dans la plupart des décès, l'accident s'est produit sur une voie de circulation (83,1 %).

CARACTÉRISTIQUES DE LA ROUTE

Les décès se sont produits principalement sur :

- une route numérotée (61,4 %);
- une route à deux sens avec une voie par direction (68,3 %);
- des routes dont la vitesse autorisée est 90 km/h (39,7 %), 70 km/h (18,5 %) et 50 km/h (16,9 %).

COMMENT ?

NOMBRE DE VÉHICULES IMPLIQUÉS

Sur les 182 accidents :

- 48,9 % impliquaient un seul véhicule, soit la moto;
- 40,7 % impliquaient 2 véhicules;
- 10,4 % impliquaient 3 véhicules ou plus.

GENRE D'ACCIDENT

➤ Véhicule impliqué : moto seulement

Pour les 89 accidents n'impliquant que la moto, les genres d'accidents les plus souvent observés sont :

- quitter la chaussée (42,7 %);
- entrer en collision avec une infrastructure (24,7 %);
- entrer en collision avec un objet fixe (12,4 %).

➤ Véhicules impliqués : moto et au moins un autre véhicule

Pour les 93 accidents impliquant la moto et au moins un autre véhicule, les genres d'accidents les plus souvent mentionnés sont :

- entrer en collision avec un véhicule routier (89,2 %);
- entrer en collision avec un objet fixe (3,2 %).



MOUVEMENT DES VÉHICULES

➤ Véhicule impliqué : moto seulement

Sur les 89 accidents pour lesquels la moto était le seul véhicule impliqué, les mouvements de la moto se décrivent principalement par l'action de :

- circuler tout droit (85,4 %);
- dépasser (5,6 %).

➤ Véhicules impliqués : moto et un seul autre véhicule

Il y a eu 74 accidents qui impliquaient la moto et un seul autre véhicule.

Dans les 63 cas où la moto circulait tout droit, les mouvements de l'autre véhicule se décrivent le plus fréquemment par l'action de :

- tourner à gauche (47,6 %);
- circuler tout droit (23,8 %).

Dans les 6 cas où la moto dépassait, les mouvements de l'autre véhicule se décrivent le plus fréquemment par l'action de :

- circuler tout droit (50 %);
- tourner à gauche (33,3 %).

➤ Véhicules impliqués : moto et au moins 2 autres véhicules

Il y a eu 19 accidents qui impliquaient 3 véhicules ou plus, pour un total de 40 autres véhicules impliqués. Pour 16 de ces accidents où la moto circulait tout droit, les mouvements des autres véhicules se décrivent le plus fréquemment par l'action de :

- circuler tout droit (57,5 %);
- se stationner légalement (12,5 %).

POURQUOI?

CAUSES PROBABLES

➤ La cause principale indiquée par les policiers

Les causes probables ayant été le plus fréquemment citées par les policiers comme causes principales des accidents sont :

- la vitesse (32,9 %);
- l'omission de céder le passage (12,6 %);
- la distraction ou l'inattention (9,6 %).

➤ **Tous les facteurs contributifs déterminés pour l'accident**

Les facteurs contributifs les plus souvent mentionnés sont :

- la vitesse (48,9 %);
- la distraction ou l'inattention (36,3 %);
- la témérité (22,0 %);
- l'inexpérience (15,4 %);
- l'omission de céder le passage (15,4 %).

➤ **Les facteurs contributifs assignés à une partie**

Partie motocycliste

Les principaux facteurs attribués à la partie motocycliste sont :

- la vitesse (45,6 %), plus particulièrement chez les plus jeunes;
- la témérité (22,0 %), plus particulièrement chez les plus jeunes;
- l'inexpérience (15,4 %), plus particulièrement chez les plus jeunes;
- la distraction/l'inattention (13,7 %);
- les facultés affaiblies par l'alcool (13,2 %), plus particulièrement chez les 35 à 54 ans.

Autres parties impliquées dans les accidents

Les principaux facteurs attribués aux autres parties impliquées sont :

- la distraction (38,6 %), plus particulièrement chez les plus âgés et chez les femmes;
- l'omission de céder le passage (23,7 %).

FACULTÉS AFFAIBLIES

Parmi les conducteurs de moto auprès desquels une analyse toxicologique a été effectuée, 59 ont eu un résultat positif pour une ou plusieurs substances (alcool, drogue licite ou illicite).

Présence d'alcool

Pour les 38 conducteurs de moto qui avaient un taux d'alcoolémie non nul, les taux d'alcoolémie relevés sont :

- inférieurs à 80 mg/100 ml de sang (14 cas, soit 36,8 %);
- supérieurs à 80 mg/100 ml de sang (23 cas, soit 60,5 %);
- inconnus (alcoolémie positive) (1 cas).

Il y avait présence d'alcool chez 2 femmes seulement et leur taux était inférieur à 50 mg/100 ml de sang.



Les conducteurs de moto pour lesquels le taux d'alcoolémie était positif sont principalement âgés de :

- 35 à 44 ans (31,6 %);
- 45 à 54 ans (28,9 %).

Les périodes où la conduite sous l'effet de l'alcool a davantage été constatée sont :

- la nuit :
 - 34,8 % pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie de 80 mg/100 ml de sang ou plus,
 - 26,3 % pour tous les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie non nul;
- le soir :
 - 26,1 % pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie de 80 mg/100 ml de sang ou plus,
 - 21,1 % pour tous les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie non nul.

Présence de drogue ou de médicament

Chez les conducteurs qui ont été soumis à un examen toxicologique, les constats d'analyses toxicologiques ont démontré la présence de cannabis en concentration active ou de ses métabolites chez 20 conducteurs décédés et la présence de drogues illicites (ex. : cocaïne, amphétamines, méthamphétamines, etc.) chez 8 conducteurs. De plus, pour 10 conducteurs, les analyses ont permis de déterminer la présence d'un cocktail de plusieurs substances (alcool, drogues et/ou médicaments).

Substances trouvées à l'examen toxicologique	Nombre de conducteurs de moto dont l'examen toxicologique est positif
Alcool seulement	29
Droque seulement	1
Médicament seulement	2
Cannabis seulement	17
Alcool, drogue et cannabis	1
Alcool, drogue et médicament	1
Alcool et drogue	4
Alcool et cannabis	1
Alcool et médicament	2
Droque et cannabis	1
TOTAL DE CONDUCTEURS DE MOTO DONT L'EXAMEN TOXICOLOGIQUE EST POSITIF POUR AU MOINS UNE SUBSTANCE	59

Tous sont des hommes, dans :

- toutes les tranches d'âge entre 16 et 64 ans pour la présence de cannabis;
- les tranches d'âge entre 25 et 54 ans pour la présence de drogues illicites.

RESPONSABILITÉ

L'analyse des 182 accidents fait ressortir que la responsabilité de l'accident revient :

- au motocycliste (59,3 %);
- au conducteur de l'autre véhicule impliqué, le cas échéant (25,8 %).

Selon le nombre de véhicules impliqués

➤ Véhicule impliqué : moto seulement

- La responsabilité revient au conducteur de la moto (88,8 %).

➤ Véhicules impliqués : moto et un seul autre véhicule

La responsabilité :

- revient au conducteur de l'autre véhicule (52,7 %);
- revient au conducteur de la moto (28,4 %);
- est partagée entre le conducteur de la moto et celui de l'autre véhicule (12,2 %).

➤ Véhicules impliqués : moto et au moins 2 autres véhicules

La responsabilité :

- revient au conducteur de la moto (42,1 %);
- revient au conducteur d'un des autres véhicules (42,1 %);
- est partagée entre le conducteur de la moto et celui de l'autre véhicule (10,5 %).

Selon le type de moto

Dans les accidents impliquant 2 véhicules ou plus, quand :

- une moto standard est impliquée, la proportion des accidents où le conducteur de l'autre véhicule est responsable est plus élevée (59,7 %) que pour les accidents impliquant une moto à risque (26,1 %);
- une moto à risque est impliquée, la proportion des accidents où le conducteur de la moto est responsable est plus élevée (52,2 %) que pour les accidents impliquant une moto standard (23,9 %).

ANNEXE III

RÉPARTITION DES MOTOS IMPLIQUÉES DANS LES ACCIDENTS AVEC DÉCÈS DE MOTOCYCLISTES – 2013 À 2016

L'analyse de la répartition des 182 motos impliquées dans les accidents avec décès de motocyclistes de 2013 à 2016, selon la cylindrée et le type de moto, démontre que la majorité des motos standards impliquées dans les accidents avec décès de motocyclistes ont une cylindrée de 1 199 cm³ ou plus. Ceci est logique, du fait que la plupart des motos standards en circulation ont une cylindrée de 1 199 cm³ ou plus. Pour les motos à risque, on trouve un plus grand nombre de motos impliquées dans les accidents qui ont une cylindrée entre 599 cm³ et 798 cm³, ce qui correspond aussi à la catégorie de cylindrée dans laquelle il y a le plus de motos à risque en circulation.

Dans l'objectif de pouvoir comparer adéquatement les motos impliquées dans les accidents avec décès de motocyclistes selon le type et la cylindrée de la moto, il est pertinent de comparer le taux de motos impliquées dans un accident pour 10 000 motos en circulation pour chaque type et chaque catégorie de cylindrée. Pour les motos standards, on observe que les motos ayant une cylindrée entre 999 cm³ et 1 198 cm³ ou une cylindrée de 598 cm³ ou moins ont un risque plus important que les autres catégories de cylindrée, avec des taux de 2,38 et 2,37 respectivement. Du côté des motos à risque, les motos avec une cylindrée entre 999 cm³ et 1 198 cm³ ont un risque plus important, avec un taux de 29,80. On remarque enfin que, peu importe la cylindrée, les motos à risque ont des taux plus élevés que les motos standards.

	Motos impliquées dans un accident avec décès de motocyclistes, selon le type de la moto, 2013-2016				Motos en circulation* selon le type de la moto, 2013-2016			Taux de motos impliquées dans un accident avec décès de motocyclistes pour 10 000 motos en circulation, selon le type de la moto, 2013-2016		
	Motos de type non déterminé	Motos standards	Motos à risque	Total	Motos standards en circulation	Motos à risque en circulation	Motos en circulation (Total)	Taux de motos standards impliquées pour 10 000 motos standards en circulation	Taux de motos à risque impliquées pour 10 000 motos à risque en circulation	Taux de motos impliquées pour 10 000 motos en circulation
Cylindrée	N	N	N	N	N	N	N	Taux	Taux	Taux
cm ³ non précisés	5	2	1	8	-	-	-	-	-	-
598 cm ³ ou moins	-	17	-	17	71 621	-	71 621	2,37	-	2,37
599 à 798 cm ³	-	21	16	37	110 562	14 571	125 133	1,90	10,98	2,96
799 à 998 cm ³	-	15	12	27	95 605	9 677	105 282	1,57	12,40	2,56
999 à 1 198 cm ³	-	19	13	32	79 813	4 362	84 175	2,38	29,80	3,80
1 199 cm ³ et plus	-	57	4	61	309 920	2 799	312 719	1,84	14,29	1,95
TOTAL	5	131	46	182	667 521	31 409	698 930	1,96	14,65	2,60

* Ce nombre représente la somme des motos en circulation au 30 juin pour les quatre années, soit 2013, 2014, 2015 et 2016.

ANNEXE IV

ANALYSE DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES MOTOCYCLISTES AYANT SUBI DES BLESSURES GRAVES – 2013 À 2016

NOTE PRÉLIMINAIRE

Dans l'objectif de comparer les circonstances des accidents impliquant des motocyclistes décédés de 2013 à 2016 avec celles impliquant des motocyclistes blessés gravement durant cette même période, une analyse sommaire des accidents impliquant des motocyclistes ayant subi des blessures graves a été réalisée au cours de l'été 2019. Ainsi, des constats ont été dégagés à partir des informations colligées et analysées du rapport de police seulement pour les 831 accidents survenus entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016. Les principaux constats sont présentés dans cette section.

De plus, une présentation des variables pour lesquelles des différences plus importantes ont été observées par rapport aux motocyclistes décédés se trouve à l'annexe V.

Il est à noter que les cas dont l'information était non précisée ont été conservés dans les calculs des pourcentages.

LEXIQUE

Dans le but d'alléger le texte de l'annexe IV, voici ce à quoi réfèrent les termes suivants :

➤ **Accident**

Accident au cours duquel au moins un motocycliste est gravement blessé.

➤ **Conducteur de la moto**

La personne qui conduisait la moto au moment de l'accident qui a entraîné des blessures graves à au moins un motocycliste prenant place sur cette moto.

➤ **Autre conducteur**

Le conducteur d'un autre véhicule impliqué dans un accident qui a entraîné des blessures graves à au moins un motocycliste.

➤ **Victime**

Un motocycliste qui a subi des blessures graves à la suite d'un accident impliquant au moins une moto.

➤ **Moto**

Un véhicule de promenade, autre qu'une bicyclette assistée, à deux ou trois roues dont au moins une des caractéristiques diffère de celle du cyclomoteur.

➤ **Moto à risque**

Une moto qui a été conçue pour la performance et qui est reconnue comme telle par son constructeur et les spécialistes du domaine. Pour établir si une moto entre dans cette catégorie, le comité s'est référé à la liste officielle établie par la Société de l'assurance automobile du Québec et qui est disponible sur son site Web.

➤ **Moto standard (dite «régulière»)**

Toute moto qui ne correspond pas à la définition de moto à risque.

DONNÉES DES ACCIDENTS ANALYSÉS

Accidents impliquant des motocyclistes blessés gravement :

- 831 accidents survenus entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2016;
- 908 victimes motocyclistes blessées gravement;
- 842 conducteurs d'une moto impliqués.

Provenance des données : rapports d'accident seulement.

SYNTHÈSE ET PRINCIPAUX CONSTATS

Ces constats ont été présentés au comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes et ont servi pour la recherche de pistes de solution afin d'améliorer le bilan routier des motocyclistes. Les données qui suivent offrent une vue d'ensemble de la problématique des accidents avec des motocyclistes blessés gravement analysés.

QUI?

VICTIMES

Les 908 motocyclistes blessés gravement sont principalement :

- des hommes (77,5 %);
- les conducteurs de la moto (85,1 %);
- des femmes, lorsqu'il s'agit des passagers de la moto;
- âgés de 45 à 54 ans (25,1 %), de 55 à 64 ans (18,9 %) et de 25 à 34 ans (18,8 %).

CONDUCTEURS DE MOTO

Les 842 conducteurs de moto impliqués dans un accident sont principalement :

- des hommes (89 %);
- propriétaires de la moto (88,6 %);
- âgés de 45 à 54 ans (24,5 %), de 25 à 35 ans (19,8 %) et de 55 à 64 ans (19,6 %); les jeunes sont toutefois surreprésentés par rapport à l'ensemble des titulaires d'une classe moto.

MOTO CONDUITE

Les 842 motos utilisées au moment de l'accident sont principalement :

- des motos standards (77,7 %), bien que les motos à risque soient surreprésentées (14,0 % des motos impliquées dans les accidents avec motocyclistes blessés gravement, mais ne représentent que 4,5 % du parc de motos);
- conduites par des hommes, particulièrement lorsqu'il s'agit de motos à risque.

PERMIS DE CONDUIRE

Parmi les 842 conducteurs de moto impliqués dans un accident :

- 80,5 % étaient titulaires d'un permis de conduire ou d'un permis probatoire d'une classe moto (6A, 6B ou 6C);
- 8,6 % étaient titulaires d'un permis d'apprenti conducteur d'une moto (6R ou 6A);
- 4,4 % ont conduit une moto sans être titulaires d'une classe moto au moment de l'accident;
- 41,4 % avaient moins de 5 ans de possession de permis à leur dossier, alors que 17,1 % en avaient 38 ans ou plus.

NOMBRE DE MOIS ÉCOULÉS DEPUIS L'ACQUISITION DE LA MOTO

Parmi les 727 conducteurs impliqués dans un accident qui étaient propriétaires de la moto :

- 53,9 % possédaient la moto depuis moins de 2 ans;
- pour les motos à risque, 76,4 % étaient propriétaires depuis moins de 2 ans et 39,1 %, depuis moins de 6 mois;
- pour les motos standards, 52,3 % étaient propriétaires depuis moins de 2 ans.

CONDUCTEURS D'UN AUTRE VÉHICULE IMPLIQUÉ

Les 478 conducteurs des autres véhicules impliqués dans un accident avec un motocycliste sont principalement :

- des hommes (69,5 %);
- âgés de 25 à 34 ans (16,1 %) et de 45 à 54 ans (16,1 %);
- des occupants d'une automobile ou d'un camion léger (75,9 %).



QUAND?

Les accidents se produisent principalement :

- en juillet (21,6 %) et en août (20,6 %);
- le samedi (25,7 %), le dimanche (21,0 %) et le vendredi (13,5 %);
- l'après-midi, plus particulièrement de 16 h à 16 h 59 (11,1 %) et de 15 h à 15 h 59 (10,4 %);
- à la clarté, de jour (81,9 %);
- par temps clair (84,1 %).

OÙ?

RÉGIONS ADMINISTRATIVES

Certaines régions se démarquent quant à la proportion de motocyclistes blessés gravement :

- Montérégie (18,6 %);
- Capitale-Nationale (12,7 %);
- Laurentides (9,3 %);
- Centre-du-Québec (8,8 %);
- Montréal (8,3 %).

ENVIRONNEMENT

La plupart des accidents causant des blessures graves surviennent :

- en milieu rural (53,7 %);
- en environnement d'affaires ou commercial (23,8 %).

ÉTAT DE LA SURFACE

La surface de la route au moment de l'accident était en quasi-totalité sèche (93,1 %).

ASPECT DE LA ROUTE

L'aspect de la route était principalement :

- plat et droit (55,5 %);
- plat et en courbe (20,8 %).

ZONE DE TRAVAUX

Parmi les 908 motocyclistes blessés gravement, il y en a 22 qui ont été blessés dans une zone de travaux, alors que 4 autres ont été blessés à l'approche d'une zone de travaux.

LOCALISATION

Les accidents avec motocyclistes blessés gravement se sont produits principalement :

- entre des intersections (49,6 %), soit à plus de 100 m d'une intersection;
- en intersection (25,6 %), soit à l'intérieur d'un rayon de moins de 5 m d'une intersection.

POSITIONNEMENT

Pour la plupart des blessés graves, l'accident s'est produit sur une voie de circulation (79,8 %).

CARACTÉRISTIQUES DE LA ROUTE

Les accidents avec motocyclistes blessés gravement se sont produits principalement sur :

- une route numérotée (55,6 %);
- une route à deux sens avec une voie par direction (59,3 %);
- des routes dont la vitesse autorisée est 50 km/h (27,2 %), 90 km/h (27,1 %) et 70 km/h (16,2 %).

COMMENT ?

NOMBRE DE VÉHICULES IMPLIQUÉS

Sur les 831 accidents :

- 48,5 % impliquaient un seul véhicule, soit la moto;
- 45,2 % impliquaient 2 véhicules;
- 6,3 % impliquaient 3 véhicules ou plus.

GENRE D'ACCIDENT

➤ Véhicule impliqué : moto seulement

Sur les 403 accidents n'impliquant que la moto, les genres d'accidents les plus souvent observés sont :

- quitter la chaussée (29,5 %);
- subir un renversement (16,1 %);
- entrer en collision avec un animal (7,9 %).

➤ **Véhicules impliqués : moto et au moins un autre véhicule**

Pour les 428 accidents impliquant la moto et au moins un autre véhicule, les genres d'accidents les plus souvent mentionnés sont :

- entrer en collision avec un véhicule routier (90,2 %);
- subir un renversement (1,9 %).

MOUVEMENT DES VÉHICULES

➤ **Véhicule impliqué : moto seulement**

Sur les 403 accidents pour lesquels la moto était le seul véhicule impliqué, les mouvements de la moto se décrivent principalement par :

- circuler tout droit (79,7 %);
- ralentir ou s'arrêter (3,7 %);
- sortir ou entrer dans la voie rapide (3,5 %).

➤ **Véhicules impliqués : moto et un seul autre véhicule**

Il y a eu 371 accidents qui impliquaient la moto et un seul autre véhicule.

Dans les 294 cas où la moto circulait tout droit, les mouvements de l'autre véhicule se décrivent le plus fréquemment par :

- tourner à gauche (45,9 %);
- circuler tout droit (25,2 %).

Dans les 25 cas où la moto dépassait, les mouvements de l'autre véhicule se décrivent le plus fréquemment par :

- tourner à gauche (48 %);
- circuler tout droit (24 %).

➤ **Véhicules impliqués : moto et au moins 2 autres véhicules**

Il y a eu 47 accidents qui impliquaient une seule moto et 2 véhicules ou plus, pour un total de 107 autres véhicules impliqués. Pour 37 de ces accidents, la moto circulait tout droit et les mouvements des autres véhicules se décrivent le plus fréquemment par :

- circuler tout droit (54,2 %);
- tourner à gauche (9,6 %).

POURQUOI?

CAUSES PROBABLES

➤ La cause principale indiquée par les policiers

Les causes probables ayant été le plus fréquemment citées par les policiers comme causes principales des accidents sont :

- la vitesse (22,9 %);
- la distraction ou l'inattention (18,8 %);
- l'omission de céder le passage (11,6 %).

➤ Tous les facteurs contributifs déterminés pour l'accident

Les facteurs contributifs les plus souvent mentionnés sont :

- la distraction ou l'inattention (40,9 %);
- la vitesse (29,4 %);
- l'omission de céder le passage (15,5 %).

➤ Les facteurs contributifs assignés à une partie

Partie motocycliste

Les principaux facteurs attribués à la partie motocycliste sont :

- la vitesse (29,0 %), plus particulièrement chez les plus jeunes;
- la distraction ou l'inattention (23,0 %).

Autres parties impliquées dans les accidents

Les principaux facteurs attribués aux autres parties impliquées sont :

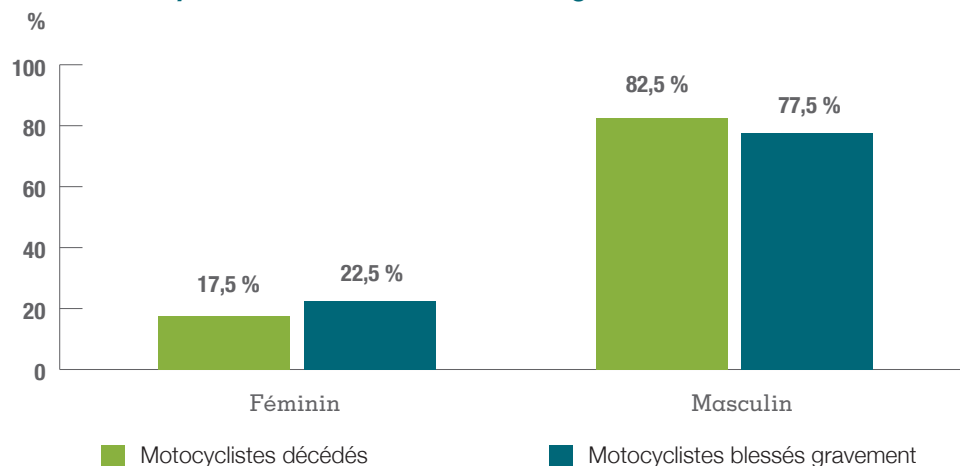
- la distraction (37,7 %), plus particulièrement chez les 16 à 24 ans, les 75 ans ou plus et les femmes;
- L'omission de céder le passage (24,9 %).

ANNEXE V

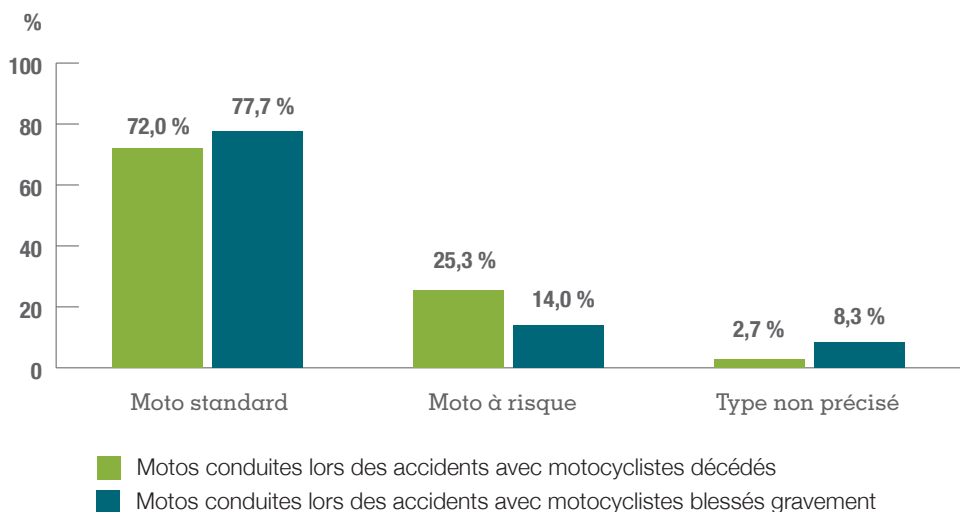
COMPARAISON DES VARIABLES ENTRE LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES MOTOCYCLISTES DÉCÉDÉS ET CEUX IMPLIQUANT DES MOTOCYCLISTES BLESSÉS GRAVEMENT – 2013 À 2016

En comparant les variables entre les accidents mortels et les accidents ayant causé des blessures graves aux motocyclistes, des différences plus importantes ont été observées pour certaines d'entre elles. Voici les principales.

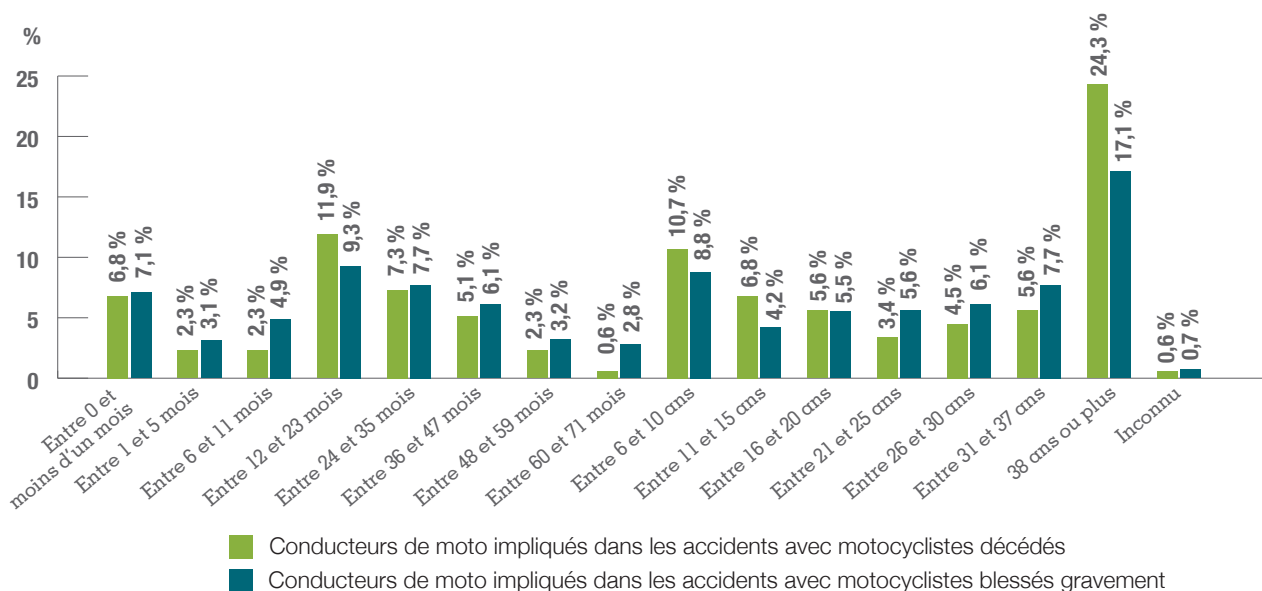
Comparaison du sexe des victimes impliquées dans les accidents avec motocyclistes décédés ou blessés gravement, 2013-2016



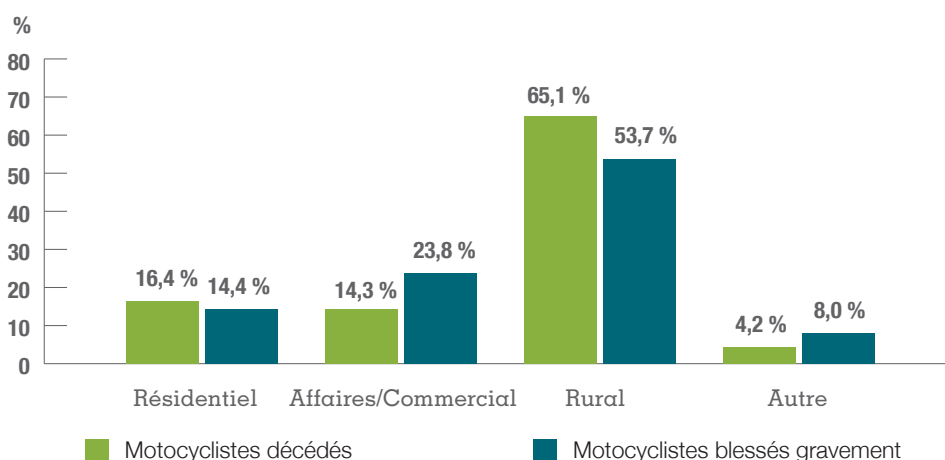
Comparaison du type de moto conduite par les conducteurs impliqués dans les accidents avec motocyclistes décédés ou blessés gravement, 2013-2016



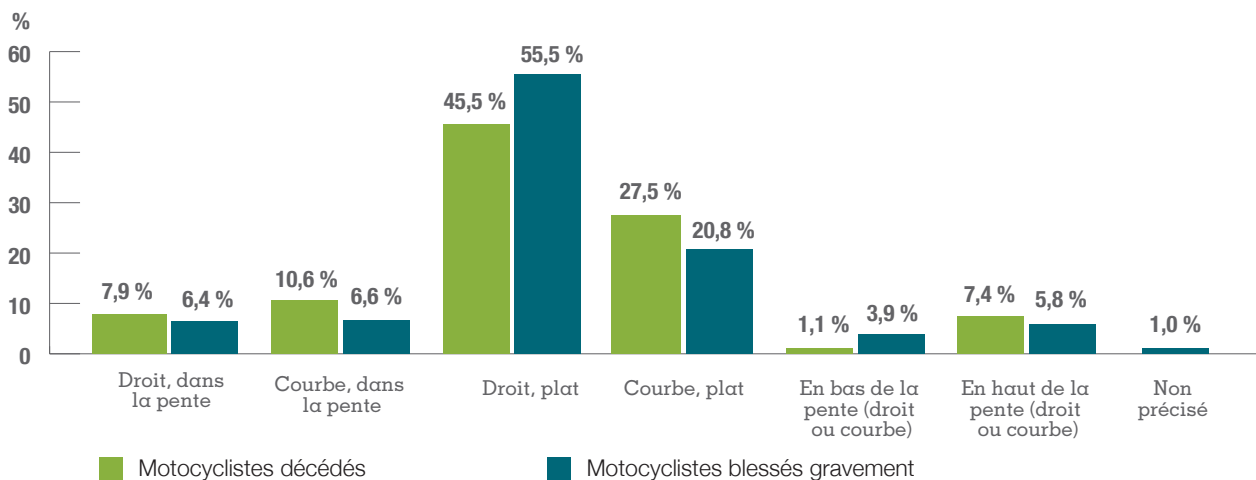
Comparaison du nombre de mois de possession d'un permis de la classe moto chez les conducteurs impliqués dans les accidents avec motocyclistes décédés ou blessés gravement, 2013-2016



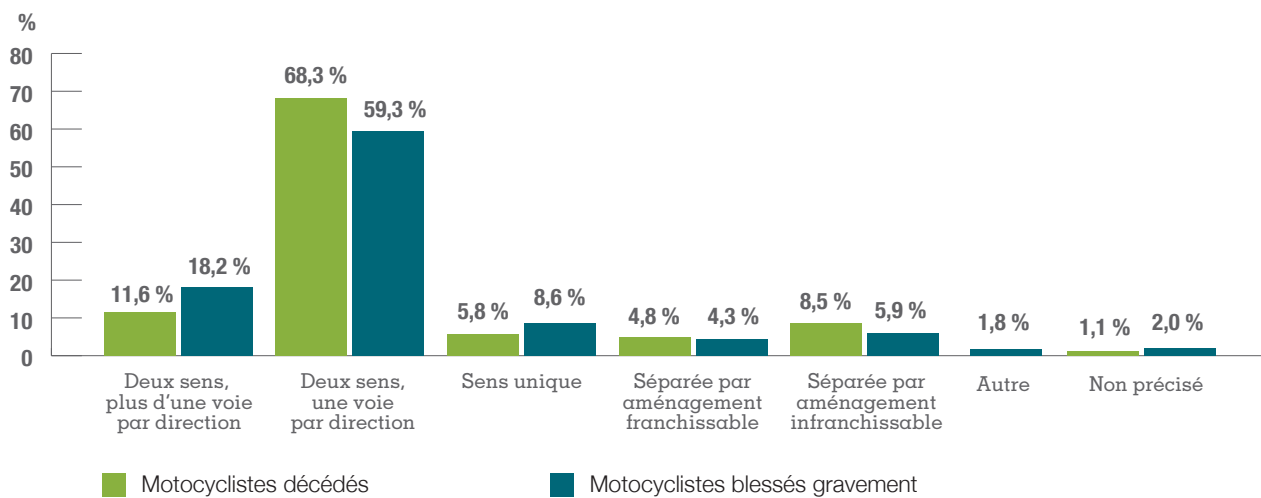
Comparaison de l'environnement où sont survenus les accidents avec motocyclistes décédés ou blessés gravement, 2013-2016



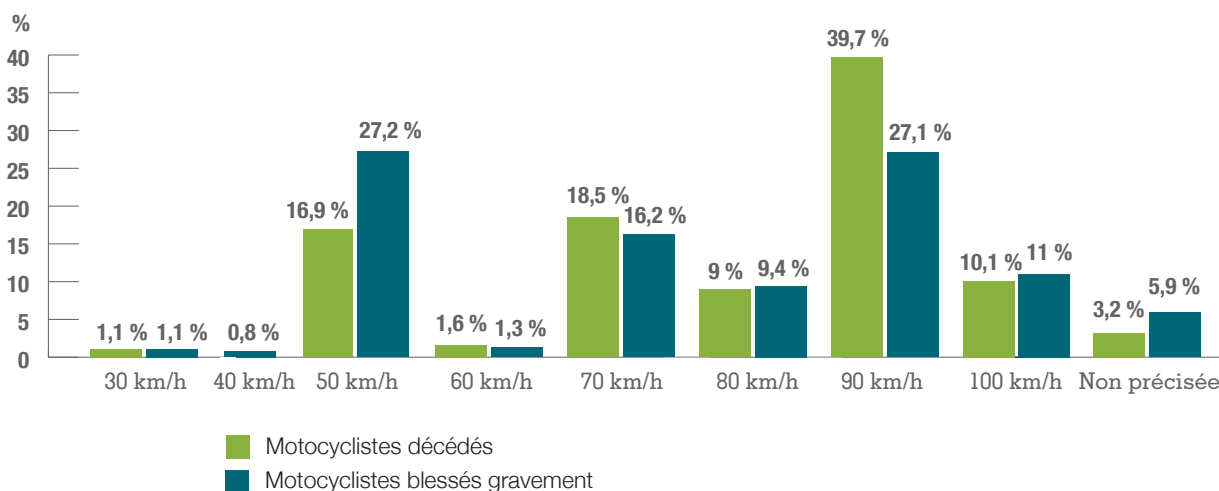
Comparaison de l'aspect de la route où sont survenus les accidents avec motocyclistes décédés ou blessés gravement, 2013-2016



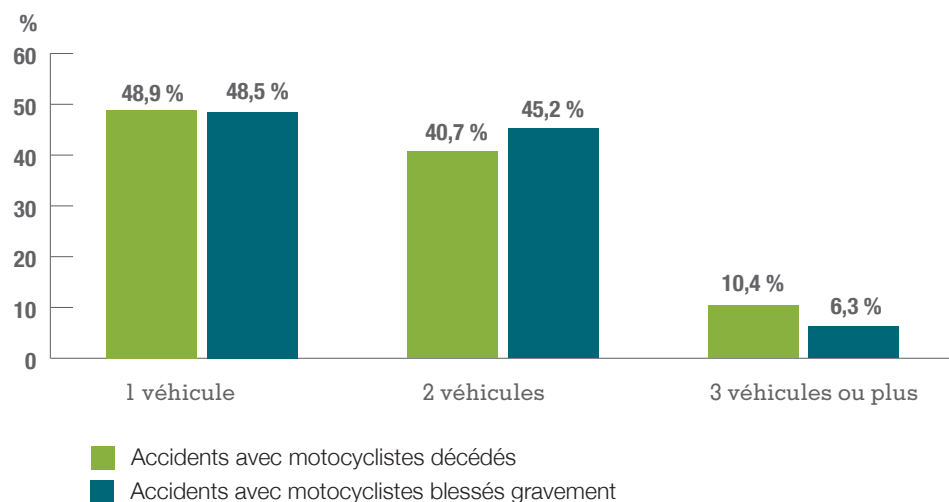
Comparaison de la configuration de la route où sont survenus les accidents avec motocyclistes décédés ou blessés gravement, 2013-2016



Comparaison de la vitesse affichée sur la route où sont survenus les accidents avec motocyclistes décédés ou blessés gravement, 2013-2016



Comparaison du nombre de véhicules impliqués dans les accidents avec motocyclistes décédés ou blessés gravement, 2013-2016



Comparaison des causes principales mentionnées dans les accidents avec motocyclistes décédés ou blessés gravement, 2013-2016

Accidents avec motocyclistes décédés

32,9 %	Vitesse
12,6 %	Omission de céder le passage
9,6 %	Distraction ou inattention
4,2 %	Conduite ou empiètement du mauvais côté de la voie
4,2 %	Dépassement interdit

Accidents avec motocyclistes blessés gravement

22,9 %	Vitesse
18,8 %	Distraction ou inattention
11,6 %	Omission de céder le passage
4,6 %	Conduite trop près du véhicule qui précède
4,6 %	Animaux sur la route

Comparaison de tous les facteurs contributifs dans les accidents avec motocyclistes décédés ou blessés gravement, 2013-2016

Accidents avec motocyclistes décédés

48,9 %	Vitesse
36,3 %	Distraction ou inattention
22,0 %	Témérité*
15,4 %	Inexpérience*
15,4 %	Omission de céder le passage

Accidents avec motocyclistes blessés gravement

40,9 %	Distraction ou inattention
29,4 %	Vitesse
15,5 %	Omission de céder le passage
7,0 %	Conduite trop près du véhicule qui précède
4,5 %	Animaux sur la route

Comparaison des facteurs contributifs associés à la partie motocycliste dans les accidents avec motocyclistes décédés ou blessés gravement, 2013-2016

Accidents avec motocyclistes décédés

45,6 %	Vitesse
22,0 %	Témérité*
15,4 %	Inexpérience*
13,7 %	Distraction ou inattention
13,2 %	Facultés affaiblies par l'alcool**

Accidents avec motocyclistes blessés gravement

29,0 %	Vitesse
23,0 %	Distraction ou inattention
5,1 %	Conduite trop près du véhicule qui précède
4,3 %	Animaux sur la route
4,3 %	Mauvais état de la route

* La témérité et l'inexpérience ont été retenues à la suite de la lecture des rapports du coroner. En effet, les accidents avec décès font l'objet d'une analyse par le coroner, ce qui n'est pas le cas des accidents avec blessés graves. Il est probable que les conducteurs de moto impliqués dans un accident avec motocyclistes blessés gravement soient téméraires ou manquent d'expérience en moto, mais ces informations ne sont pas disponibles pour les accidents avec blessés graves.

** Les rapports du coroner précisent l'information relative à l'alcool au volant à la suite d'analyses toxicologiques demandées. Pour les accidents avec victimes blessées gravement, les analyses toxicologiques ne sont pas systématiques, contrairement aux accidents avec décès, alors l'information fournie par le policier est partielle.

**Société de l'assurance
automobile**

Québec



Avec vous,
au cœur de votre sécurité