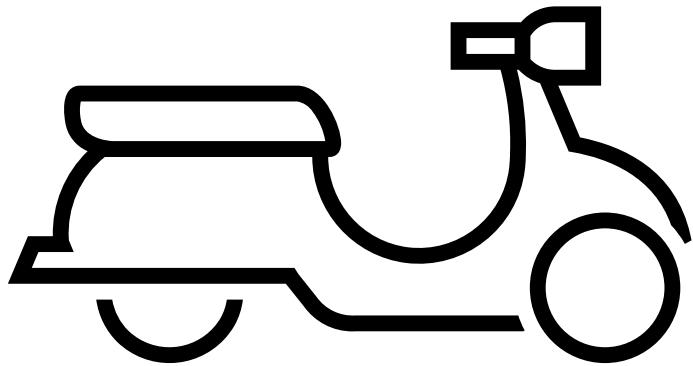




Avec vous,  
au cœur de votre sécurité

# Rapport d'analyse des accidents impliquant des cyclomotoristes – 2011 à 2022



Dépôt légal — Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2025  
ISBN: 978-2-555-01465-7 (PDF)  
© Société de l'assurance automobile du Québec

## **COMITÉ D'ANALYSE ET RÉDACTION DU RAPPORT**

Paul-Philippe Frenette

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'EXPERTISE LÉGALE ET DE LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES

Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules

Marlène Gagné

DIRECTION DES COMPÉTENCES DE CONDUITE SÉCURITAIRES

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION DES COMPÉTENCES DE CONDUITE

Vice-présidence à l'accès sécuritaire au réseau routier

Sarah Lefebvre

DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA RECHERCHE ET DU DÉVELOPPEMENT EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Vice-présidence aux affaires publiques et aux stratégies de sécurité routière

Cynthia Paquet

DIRECTION DE LA RECHERCHE EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA RECHERCHE ET DU DÉVELOPPEMENT EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Vice-présidence aux affaires publiques et aux stratégies de sécurité routière

Simon Pelletier

DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA RECHERCHE ET DU DÉVELOPPEMENT EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Vice-présidence aux affaires publiques et aux stratégies de sécurité routière

## **PRODUCTION STATISTIQUE**

Cynthia Paquet

DIRECTION DE LA RECHERCHE EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA RECHERCHE ET DU DÉVELOPPEMENT EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Vice-présidence aux affaires publiques et aux stratégies de sécurité routière

## **COORDINATION DES TRAVAUX ET RÉDACTION FINALE**

Sarah Lefebvre et Simon Pelletier

DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA RECHERCHE ET DU DÉVELOPPEMENT EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Vice-présidence aux affaires publiques et aux stratégies de sécurité routière

## Table des matières

LEXIQUE .....	4
NOTE PRÉLIMINAIRE .....	5
MÉTHODOLOGIE .....	5
INTRODUCTION .....	6
LA CONDUITE D'UN CYCLOMOTEUR AU QUÉBEC .....	7
ANALYSE DÉTAILLÉE .....	9
DONNÉES DES ACCIDENTS ANALYSÉS.....	9
PORTRAIT DES VICTIMES.....	9
Qui?.....	9
Quand? .....	17
OÙ? .....	20
Comment? .....	24
Pourquoi? .....	27
FAITS SAILLANTS DE L'ANALYSE.....	30

# LEXIQUE

## Accident

Événement au cours duquel au moins une ou un cyclomotoriste a perdu la vie ou subi des blessures.

## Accident avec dommages corporels

Type d'accident qui se divise en trois groupes : les accidents mortels (au moins une personne accidentée est décédée), les accidents graves (au moins une personne accidentée a été hospitalisée) et les accidents légers (aucune personne accidentée n'a été hospitalisée, même si les blessures subies ont pu nécessiter des traitements chez un médecin ou dans un centre hospitalier).

## Autre conductrice ou conducteur

Conductrice ou conducteur de l'autre véhicule impliqué dans un accident avec une ou un cyclomotoriste.

## Cyclomoteur

Véhicule de promenade à deux ou trois roues, aussi appelé *scooter* ou *mobylette*, dont la vitesse maximale est de 70 km/h. Il est muni d'un moteur électrique ou d'un moteur d'une cylindrée d'au plus 50 cm<sup>3</sup> et d'une transmission automatique. Si le véhicule n'a pas ces caractéristiques, il est considéré comme une moto.

## Cyclomotoriste

Occupante ou occupant d'un cyclomoteur, qui conduit ou qui accompagne.

## Cyclomotoriste victime d'un accident

Cyclomotoriste ayant perdu la vie ou subi des blessures lors d'un accident impliquant au moins un cyclomoteur.

## Intersection

Partie de la chaussée déterminée par la surface commune des routes qui se rencontrent ainsi que par les surfaces excédentaires comprises dans un rayon de cinq mètres autour de l'intersection.

## Nuit

Période comprise entre une demi-heure après le coucher du soleil et une demi-heure avant son lever.

## **NOTE PRÉLIMINAIRE**

Dans tous les cas d'accidents causant des blessures corporelles, les services de police doivent rédiger un rapport d'accident et sont également invités à remplir un rapport complémentaire. Les données recueillies dans le rapport complémentaire servent à déterminer les causes probables des accidents impliquant des véhicules routiers. Les causes identifiées sont déterminées par les services de police selon la meilleure évaluation qu'ils puissent faire de la situation. Ils doivent noter tous les facteurs contributifs de l'accident et déterminer la première et la deuxième cause probable.

Lorsqu'un décès survient dans un accident de la route, une ou un coroner est mandaté pour mener une enquête. Cette personne effectue ses investigations et rédige un rapport public présentant ses conclusions. Elle émet également des recommandations pour éviter que des décès semblables se reproduisent. Cependant, elle ne peut se prononcer sur la responsabilité civile ou criminelle d'un individu. Il est à noter qu'une enquête de coroner est réalisée uniquement en cas de décès.

Le rapport d'accident rédigé par les services de police et le rapport de la ou du coroner, s'il y a eu décès, sont les documents principaux ayant permis au comité d'analyser 20 accidents mortels impliquant une ou un cyclomotoriste survenus de 2011 à 2022. Ces années sont la référence de toutes les données présentées dans ce rapport, sauf en cas d'indication contraire.

## **MÉTHODOLOGIE**

Les membres du comité ont d'abord réalisé, en décembre 2023, une analyse approfondie de 20 accidents mortels. Vu ce nombre restreint, une analyse statistique des accidents entraînant des blessures a ensuite été réalisée avec les données disponibles.

L'analyse approfondie des accidents mortels a été effectuée à l'aide de différents documents et outils permettant de mieux comprendre les circonstances de ces accidents :

- les rapports d'accident (R-1);
- les rapports d'investigation de la ou du coroner;
- des articles de journaux sur le Web;
- le visuel du lieu via Google Maps et Google Street View (avant et après l'événement).

Dans la très grande majorité des cas, les rapports d'accident et les conclusions de la ou du coroner ont pu être consultés. Pour trois événements (un de 2020 et deux de 2022), les rapports de la ou du coroner n'étaient pas terminés.

Le nombre considérable de cyclomotoristes subissant des blessures graves ou légères annuellement est préoccupant. Dans les années retenues (2011 à 2022), on dénombre en moyenne chaque année 30 cyclomotoristes ayant subi des blessures graves et 565 ayant subi des blessures légères. Le comité ne pouvait effectuer l'analyse de tous ces accidents en raison de leur nombre élevé et de l'absence de rapports d'enquête de la ou du coroner quand il n'y a pas de décès. Toutefois, les données contenues dans les rapports d'accident des services de police au sujet des accidents ayant causé des blessures légères ou graves ont été colligées pour compléter le portrait de ces cyclomotoristes victimes d'un accident.

## **INTRODUCTION**

L'utilisation d'un cyclomoteur représente souvent une première expérience de conduite d'un véhicule à moteur sur la route. Les nouveaux conducteurs et conductrices d'un cyclomoteur ont généralement entre 14 et 16 ans, ayant ainsi peu d'expérience sur le réseau routier. Tout comme une motocyclette, un cyclomoteur n'a pas d'habitacle de protection et présente une empreinte visuelle faible comparativement à la majorité des autres véhicules. Le partage de la route prend alors toute son importance.

Les bilans statistiques sont préoccupants pour les cyclomotoristes puisqu'elles et ils sont surreprésentés dans les accidents avec dommages corporels. De fait, le taux moyen d'accidents avec dommages corporels pour 10 000 véhicules en circulation, de 2017 à 2022, est de 168 pour les cyclomoteurs contre 81 pour les motos, et de 39 pour les automobiles et les camions légers. De plus, dans 78 % des accidents impliquant une ou un cyclomotoriste, la personne était âgée de 14 à 17 ans.

Le nombre de cyclomotoristes victimes d'un accident, en considérant ou non le nombre de cyclomoteurs en circulation, présente une légère baisse depuis 2011 au Québec. Néanmoins, des gains au bilan routier semblent réalisables. L'analyse des cas des 7 156 cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures dans un accident met en évidence la grande vulnérabilité de ces usagères et usagers de la route. L'amélioration de la sécurité des cyclomotoristes s'avère fondamentale. Les différents constats qui découlent des travaux effectués par le comité se basent sur les données disponibles et sur l'analyse des circonstances entourant les accidents impliquant une ou un cyclomotoriste survenus sur une période de 12 ans, soit du 1<sup>er</sup> janvier 2011 au 31 décembre 2022.

Dans le but de soutenir la réflexion visant l'amélioration du bilan routier des cyclomotoristes, un comité d'analyse des accidents mortels impliquant des cyclomotoristes a été mis en place en décembre 2023. Ce comité, composé de représentantes et représentants de la Société de l'assurance automobile du Québec possédant l'expertise nécessaire, avait le mandat de mieux comprendre les causes des accidents et de décrire les phénomènes impliqués. Afin d'avoir un portrait complet de l'accidentologie des cyclomotoristes, les données des accidents ayant causé des blessures graves et légères contenues dans les rapports d'accident ont été colligées, avec celles sur les décès, dans les différents tableaux statistiques de ce rapport. Ce dernier présente d'abord les faits saillants de l'analyse effectuée ainsi que les pistes de réflexion identifiées par le comité d'analyse. Plus de détails se trouvent dans les pages suivantes.

Les constats dégagés de cette analyse permettront à la Société d'alimenter la réflexion à l'égard de la prévention et de la promotion en matière de sécurité routière effectuées auprès de cette clientèle ainsi qu'à l'égard de la modernisation potentielle de la formation et de l'évaluation des compétences pour l'obtention d'un permis de conduire de la classe 6D. Ils lui permettront également de formuler des pistes de solution pour adapter ses interventions et celles de ses partenaires.

# LA CONDUITE D'UN CYCLOMOTEUR AU QUÉBEC

## Classes de permis de conduire

Pour conduire un cyclomoteur au Québec, il faut être titulaire d'un permis de conduire de la classe 6D, qui autorise la conduite d'un cyclomoteur muni d'une transmission automatique dont la cylindrée est d'au plus 50 cm<sup>3</sup>. La ou le titulaire d'un permis de conduire valide de la classe 5, lequel autorise la conduite d'un véhicule de promenade, peut également conduire un cyclomoteur. Dans le présent rapport, la mention *PC-6D* désigne un permis de conduire avec seulement la classe 6D.

## Obtention d'un permis de conduire de la classe 6D (PC-6D)

Pour obtenir un PC-6D, il faut suivre un cours théorique et pratique de six heures. Ce cours est donné et évalué par une école de conduite reconnue par la Société. Il faut ensuite réussir l'examen théorique de la Société ainsi que le test visuel. Il n'y a aucun examen pratique sur route. Depuis 2007, il est interdit à une ou un titulaire d'un PC-6D âgé de moins de 16 ans de transporter une passagère ou un passager.

## Données générales

- De 2018 à 2022, 32 220 cyclomoteurs ont été immatriculés en moyenne par année.
  - Il s'ajoute en moyenne près de 2 000 cyclomoteurs par année sur le réseau routier.
- De 2018 à 2022, on comptait 18 246 titulaires d'un PC-6D en moyenne par année.
  - Environ 1 300 sont de nouveaux et nouvelles titulaires d'un PC-6D.
- Près de 75 % des titulaires d'un PC-6D ont 16 ans ou moins.
- Parmi les titulaires d'un PC-6D, 67 % sont des hommes et 33 % sont des femmes.

## BILAN ROUTIER DES CYCLOMOTORISTES

Les statistiques du bilan routier portent uniquement sur les accidents rapportés à la Société de l'assurance automobile du Québec par les différents corps policiers du Québec. Les victimes cyclomotoristes sont comptabilisées au bilan routier selon la nature de leurs blessures.

**Évolution du nombre de cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures au Québec**

Année	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Variation 2022/2021	Variation 2022/2017-2021
Décès	4	2	0	1	1	2	2	2	0	3	2	5	150,0 %	177,8 %
Blessures graves	38	48	33	19	28	31	27	28	23	25	37	22	-40,5 %	-21,4 %
Blessures légères	717	711	550	511	476	531	520	525	572	424	665	575	-13,5 %	6,2 %
Victimes totales	759	761	583	531	505	564	549	555	595	452	704	602	-14,5 %	5,4 %

**Évolution du nombre de cyclomoteurs en circulation**

Année	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Variation 2022/2021	Variation 2022/2017-2021
Cyclomoteurs immatriculés	34 041	33 227	31 440	29 139	27 793	27 756	28 066	28 467	29 443	31 102	34 578	37 511	8,5 %	23,7 %

Le nombre de victimes cyclomotoristes pour 10 000 cyclomoteurs en circulation ajoute une information supplémentaire au nombre brut de victimes. En effet, si le nombre de véhicules en circulation augmente, il peut être normal que le nombre de victimes augmente, sans toutefois qu'on puisse parler d'une détérioration du bilan routier. Par exemple, le nombre total de victimes cyclomotoristes a augmenté de 5,4 % en 2022 par rapport à la moyenne de 2017-2021. Pour cette même période, le nombre de cyclomoteurs en circulation a augmenté de 23,7 %. Le taux de victimes pour 10 000 cyclomoteurs se retrouve donc en baisse de 14,8 % en 2022 par rapport à la moyenne de 2017-2021.

**Évolution du taux de victimes cyclomotoristes décédées ou blessées au Québec pour 10 000 cyclomoteurs en circulation**

Année	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Variation 2022/2021	Variation 2022/2017-2021
Décès	1,2	0,6	0,0	0,3	0,4	0,7	0,7	0,7	0,0	1,0	0,6	1,3	130,5 %	125,3 %
Blessures graves	11,2	14,4	10,5	6,5	10,1	11,2	9,6	9,8	7,8	8,0	10,7	5,9	-45,2 %	-36,3 %
Blessures légères	210,6	214,0	174,9	175,4	171,3	191,3	185,3	184,4	194,3	136,3	192,3	153,3	-20,3 %	-14,1 %
Victimes totales	223,0	229,0	185,4	182,2	181,7	203,2	195,6	195,0	202,1	145,3	203,6	160,5	-21,2 %	-14,8 %

# ANALYSE DÉTAILLÉE

## DONNÉES DES ACCIDENTS ANALYSÉS

Le comité a examiné les dossiers d'investigation des coroners produits à la suite des collisions dans lesquelles une ou un cyclomotoriste est décédé. Cela représente le décès de 21 individus pour les années 2011 à 2022. Pour les trois autres décès pour lesquels le rapport n'était pas encore terminé par le Bureau du coroner, le comité a consulté le rapport d'accident seulement. Sur les 24 décès analysés, 4 cas ont été retranchés :

- un cas où la victime circulait sur une moto;
- un cas où la victime circulait sur une moto de 50 cm<sup>3</sup> modifiée et munie d'une transmission manuelle, ce qui ne répond pas à la définition d'un cyclomoteur selon le *Code de la sécurité routière*;
- un cas où la victime conduisait un cyclomoteur non conforme (interdit sur le réseau routier selon l'arrêté ministériel 2024-15, en vigueur depuis le 26 juillet 2024), considéré à tort par les utilisateurs comme étant un vélo à assistance électrique au moment de l'accident;
- un cas où la victime circulait sur une moto immatriculée hors route.

**Nombre de décès<sup>1</sup> de cyclomotoristes survenus à la suite d'une collision analysés et retenus par le comité**

Année	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Nombre de décès	2	2	0	1	1	2	1	2	0	3	1	5	20

<sup>1</sup> Décès à l'intérieur de 30 jours à la suite de l'accident.

Outre les 20 décès, puisque ce nombre est restreint, les données concernant 359 cyclomotoristes ayant subi des blessures graves et de 6 777 cyclomotoristes ayant subi des blessures légères ont été retenues, pour un total de 7 156 cyclomotoristes victimes d'un accident. Ces données ont été utilisées pour l'analyse statistique. Si le constat fait pour l'ensemble des cyclomotoristes victimes d'un accident est différent de celui qui concerne les cyclomotoristes ayant perdu la vie, cette différence sera mentionnée en amont des tableaux.

## PORTRAIT DES VICTIMES

### QUI?

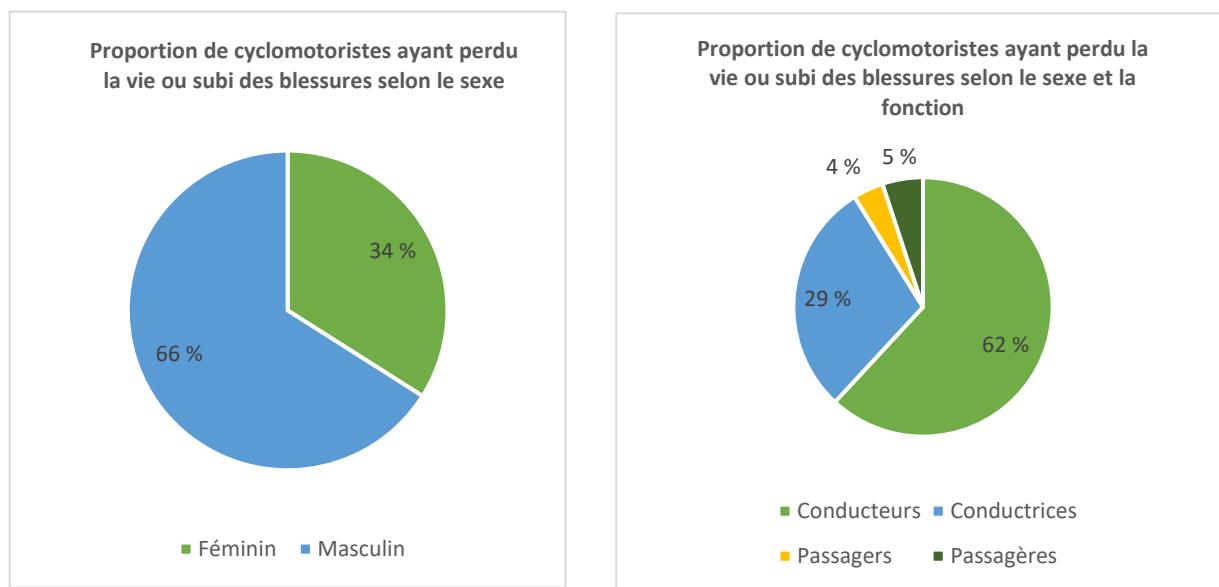
#### Ensemble des cyclomotoristes

##### Sexe

Parmi les 7 156 cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures, on compte une proportion plus grande d'hommes (66 %) que de femmes (34 %). Chez les cyclomotoristes ayant perdu la vie, ces proportions passent respectivement à 90 % et à 10 %.

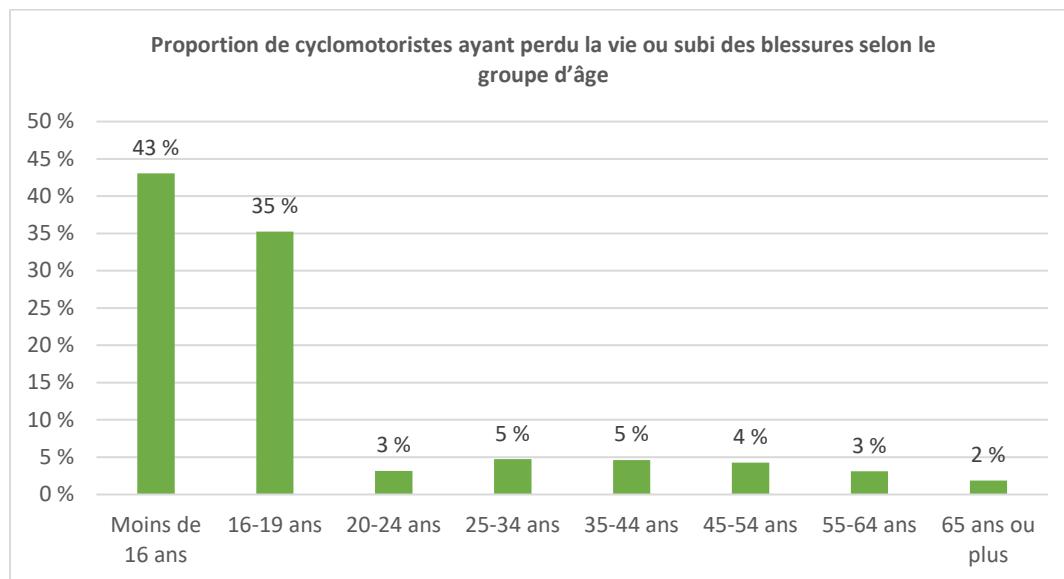
En ajoutant la notion de fonction de la victime, c'est-à-dire « conductrice ou conducteur » ou « passagère ou passager », parmi les 7 156 cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures, 62 % sont des conducteurs, 4 % sont des passagers, 29 % sont des conductrices et 5 % sont des passagères. Ainsi, les hommes conducteurs

représentent la proportion la plus importante des victimes cyclomotoristes. Chez les 20 cyclomotoristes ayant perdu la vie, 18 (90 %) étaient des conducteurs masculins.



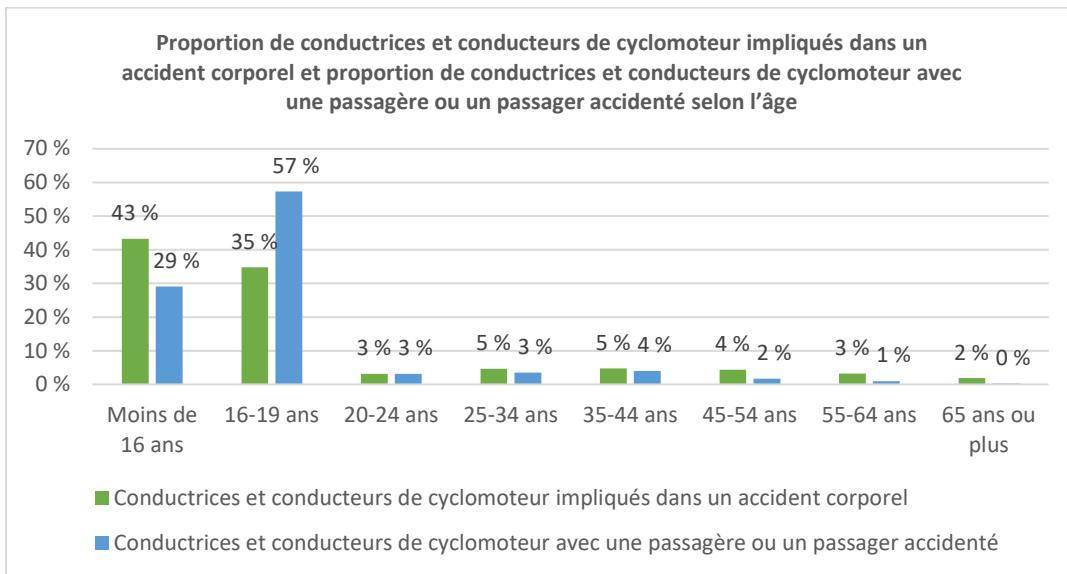
## Âge des cyclomotoristes

Les cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures se trouvent en plus grand nombre chez les moins de 16 ans et chez les 16 à 19 ans. On observe que 43 % (3 066) d'entre eux ont moins de 16 ans et que 35 % (2 510) ont entre 16 et 19 ans. L'âge médian des cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures est de 16 ans. Parmi les cyclomotoristes ayant perdu la vie, 65 % avaient 19 ans ou moins.



## Âge des conductrices et conducteurs lorsqu'une passagère ou un passager est accidenté

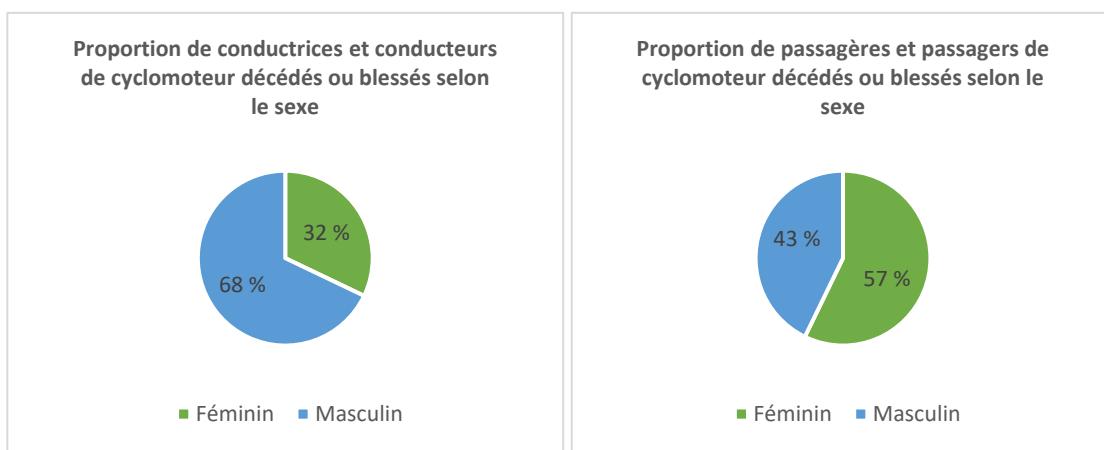
Lorsque l'on compare l'âge des conductrices et conducteurs de cyclomoteur impliqués dans un accident corporel avec l'âge des conductrices et conducteurs de cyclomoteur avec une passagère ou un passager accidenté, on remarque une surreprésentation importante des 16 à 19 ans avec une passagère ou un passager accidenté (57,4 % par rapport à 34,8 %). On remarque également que 29,1 % des conductrices et conducteurs avec une passagère ou un passager blessé ou décédé avaient moins de 16 ans, alors que ceux-ci ne peuvent pas légalement transporter de passagère ou de passager.



## Fonction de la victime

Sur les 7 156 cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures, 91 % conduisaient le cyclomoteur et 9 % étaient passagères ou passagers. Ces proportions sont de 95 % et de 5 % respectivement chez les cyclomotoristes ayant perdu la vie.

Parmi les conductrices et conducteurs de cyclomoteur victimes d'un accident, 32 % étaient des femmes et 68 % des hommes. Toutefois, pour les passagères et passagers accidentés, on note une plus grande part de femmes (57 %) que d'hommes (43 %).



## Conductrices et conducteurs de cyclomoteur

Cette section porte sur les 6 517 conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés ou blessés à la suite de l'accident. Certaines variables propres aux conductrices et conducteurs ont leur importance dans cette analyse, comme le fait d'être propriétaire ou non du cyclomoteur, le type de permis de conduire au moment de l'accident et les infractions présentes au dossier de conduite.

### Sexe

Les femmes représentent 29 % des titulaires d'un permis de conduire un cyclomoteur et les hommes, 71 %. Parmi les conductrices et conducteurs de cyclomoteur accidentés, 32 % étaient des femmes et 68 %, des hommes. Il n'y a donc aucune surreprésentation importante d'un sexe ou de l'autre chez les conductrices et conducteurs de cyclomoteur accidentés. Il y a cependant une surreprésentation des hommes chez les conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés, puisqu'ils représentent 95 % de ceux-ci (18 des 20 cyclomotoristes). Il est à noter que cette comparaison considère les titulaires d'un PC-6D seulement, alors que les conductrices et conducteurs accidentés incluent aussi les titulaires d'un permis de conduire d'une autre classe.

### Âge

En matière de fréquence, ce sont les groupes d'âge de moins de 16 ans et de 16 à 19 ans qui présentent le nombre le plus élevé de conductrices et conducteurs de cyclomoteur accidentés. Il en est de même pour les conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés.

En moyenne, les moins de 16 ans représentent 38 % des titulaires d'un permis de conduire un cyclomoteur, mais 43 % des conductrices et conducteurs de cyclomoteur accidentés. Au contraire, chez les 16 à 19 ans, la proportion de titulaires d'un permis de conduire un cyclomoteur (52 %) est supérieure à celle des conductrices et conducteurs de cyclomoteur accidentés (34 %). Pour tous les autres groupes d'âge, la proportion de conductrices et conducteurs impliqués dans un accident est plus élevée que leur proportion parmi les titulaires. Il est à noter que ces comparaisons considèrent les titulaires d'un PC-6D seulement, alors que les conductrices et conducteurs accidentés incluent aussi les titulaires d'un permis de conduire d'une autre classe.

### Comparaison entre la proportion de conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés ou blessés et la proportion de titulaires d'un permis de conduire un cyclomoteur selon la catégorie d'âge

	Proportion de conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés ou blessés	Proportion de titulaires d'un permis de conduire un cyclomoteur
Moins de 16 ans	43,0 %	38,0 %
16 à 19 ans	34,4 %	52,4 %
20 à 24 ans	3,1 %	2,3 %
25 à 34 ans	4,9 %	1,9 %
35 à 44 ans	4,9 %	1,6 %
45 à 54 ans	4,5 %	1,5 %
54 à 65 ans	3,3 %	1,4 %
65 ans ou plus	2,0 %	0,9 %
<b>Total</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

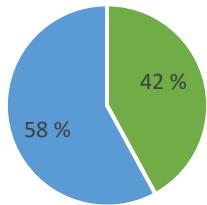
## Propriétaires du cyclomoteur

Parmi les 6 517 conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés ou blessés, environ la moitié (51 %) étaient propriétaires du cyclomoteur :

- Propriétaires : 3 319;
- Non-propriétaires : 3 190;
- Non déterminé : 8.

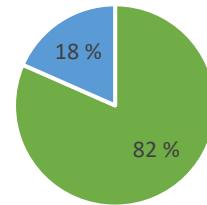
Cette proportion varie en fonction de l'âge des cyclomotoristes victimes d'un accident. En effet, la proportion de conductrices et conducteurs qui sont propriétaires augmente avec l'âge. Par exemple, chez les cyclomotoristes de moins de 20 ans victimes d'un accident, le pourcentage de propriétaires est de 42 %, alors qu'il monte à 82 % pour ceux ayant 20 ans ou plus.

Proportion de conductrices et conducteurs de cyclomoteur âgés de moins de 20 ans décédés ou blessés selon qu'ils sont propriétaires ou non du véhicule



■ Propriétaire = oui ■ Propriétaire = non

Proportion de conductrices et conducteurs de cyclomoteur âgés de 20 ans ou plus décédés ou blessés selon qu'ils sont propriétaires ou non du véhicule



■ Propriétaire = oui ■ Propriétaire = non

La proportion de cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures qui sont propriétaires du véhicule ne varie pas en fonction du sexe. Chez les hommes accidentés, le pourcentage de propriétaires du cyclomoteur est de 51 %, alors qu'il est de 52 % chez les femmes.

## Type de permis

Parmi les 6 517 conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés ou blessés, 81 % étaient titulaires d'un permis de conduire un cyclomoteur de la classe 6D uniquement et 18 % étaient titulaires d'un permis de conduire un véhicule de promenade de la classe 5, qui inclut la classe 6D. Chez les conductrices et conducteurs décédés, ces proportions passent respectivement à 76 % (classe 6D) et à 24 % (classe 5).

Le type de permis varie selon l'âge des cyclomotoristes. En effet, la proportion de titulaires d'une classe 6D seulement diminue avec l'âge, comme indiqué au tableau suivant.

**Proportion de conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés ou blessés selon l'âge et la classe de permis**

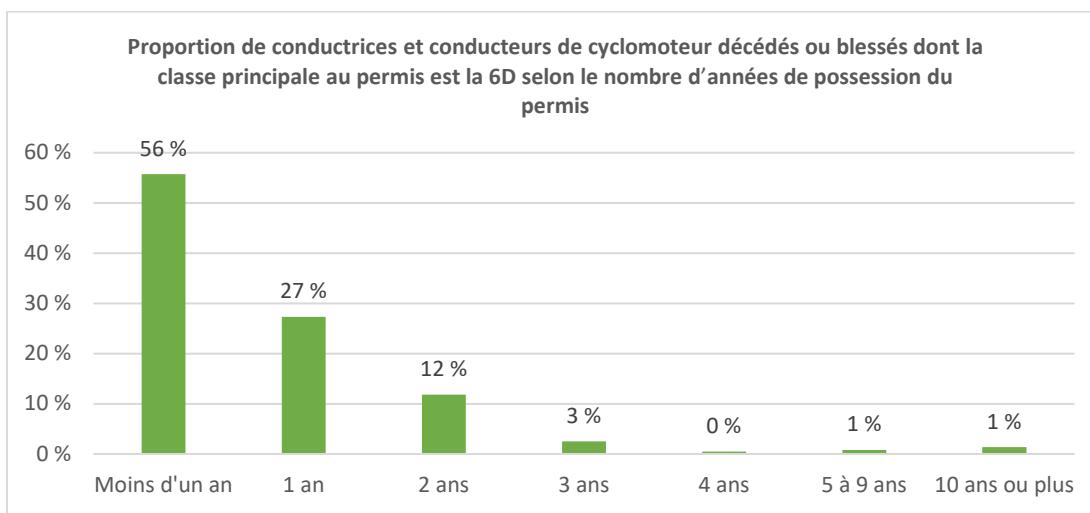
Âge	Classe 6D	Classe 5	Autres classes
Moins de 16 ans	100 %	0 %	0 %
16 à 19 ans	94 %	5 %	1 %
20 à 24 ans	41 %	56 %	3 %
25 à 34 ans	26 %	71 %	3 %
35 à 44 ans	15 %	76 %	9 %
45 à 54 ans	16 %	75 %	9 %
54 à 65 ans	15 %	81 %	4 %
65 ans ou plus	11 %	82 %	7 %
<b>Total</b>	<b>81 %</b>	<b>18 %</b>	<b>1 %</b>

Pour 81 % des conductrices et conducteurs de cyclomoteur accidentés pour lesquels la classe principale au permis est la 6D, une portion importante (28 %) de ces derniers sont également titulaires d'un permis d'apprenti conducteur de la classe 5.

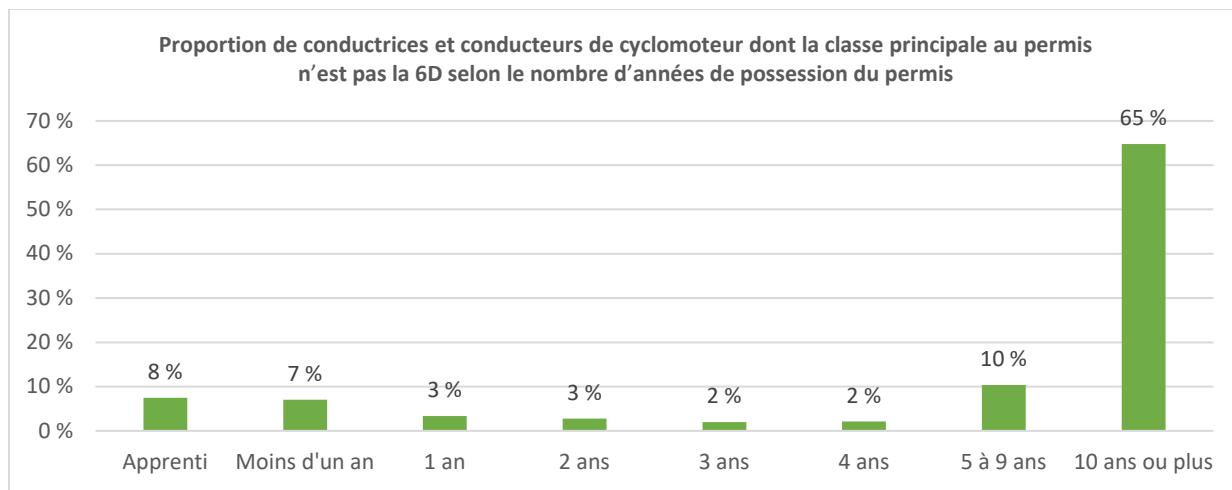
### Expérience de conduite

L'expérience de conduite est une estimation du nombre de mois pendant lesquels la conductrice ou le conducteur a été titulaire d'une classe à son permis de conduire. Cette estimation inclut les mois durant lesquels la personne a eu son permis probatoire et exclut les potentielles périodes de sanctions (suspension et révocation).

Sur les 6 517 conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés ou blessés, 4 935 étaient titulaires d'un permis de conduire dont la classe 6D était la principale. Parmi eux, plus de la moitié possédaient cette classe depuis moins d'un an.



Parmi les conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés ou blessés possédant une autre classe (principalement la classe 5) que la 6D comme classe principale, plus de la moitié avaient plus de 10 années d'expérience de conduite. Parmi ces conductrices et conducteurs, on remarque également que 8 % sont titulaires d'un permis d'apprenti conducteur. Ces personnes n'ont jamais eu de classe 6D à leur permis.



Il est à noter que 157 des 6 517 conductrices et conducteurs de cyclomoteur accidentés avaient un permis de conduire non valide, sanctionné ou hors Québec au moment de l'accident.

Parmi les conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés, l'expérience de conduite est principalement d'un an ou moins chez les titulaires d'un permis de la classe 6D. On retrouve également une part importante de conductrices et conducteurs avec 10 ans et plus d'expérience dans une autre classe que la 6D.

#### **Conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés selon l'expérience de conduite**

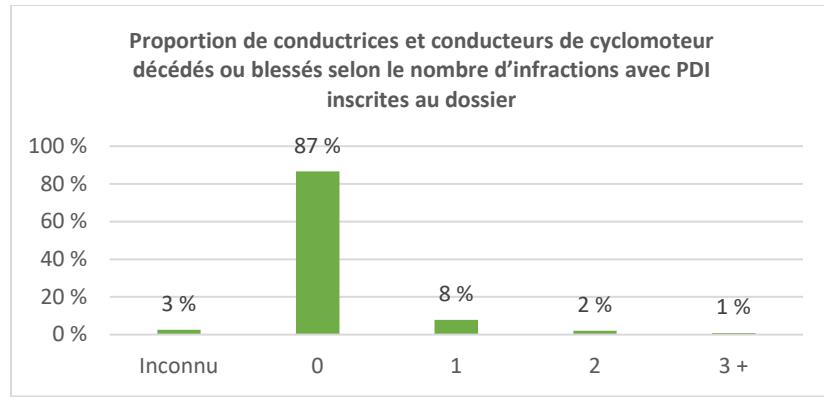
Expérience	Classe 6D	Autres classes
Apprenti	—	1
Moins de 1 an	2	0
1 an	8	0
2 ans	0	0
3 ans	2	0
4 ans	0	0
5 à 9 ans	0	1
10 ans ou plus	1	4
<b>Total*</b>	<b>13</b>	<b>6</b>

\* Sur les 20 cyclomotoristes ayant perdu la vie qui font partie de cette analyse, 19 sont des conductrices ou des conducteurs et 1 est une passagère ou un passager.

#### **Dossier de conduite**

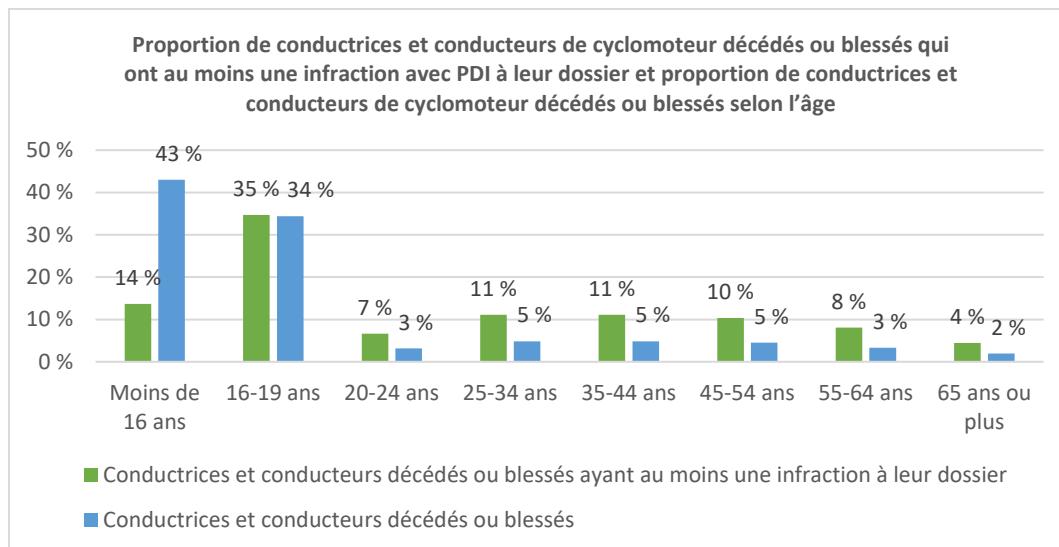
La grande majorité des 6 517 conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés ou blessés n'avaient pas d'infraction entraînant l'inscription de points d'inaptitude (PDI) à leur dossier de conduite<sup>1</sup> au cours des deux années précédant l'accident. Environ 500 d'entre eux avaient une seule infraction avec PDI inscrite à leur dossier durant cette période.

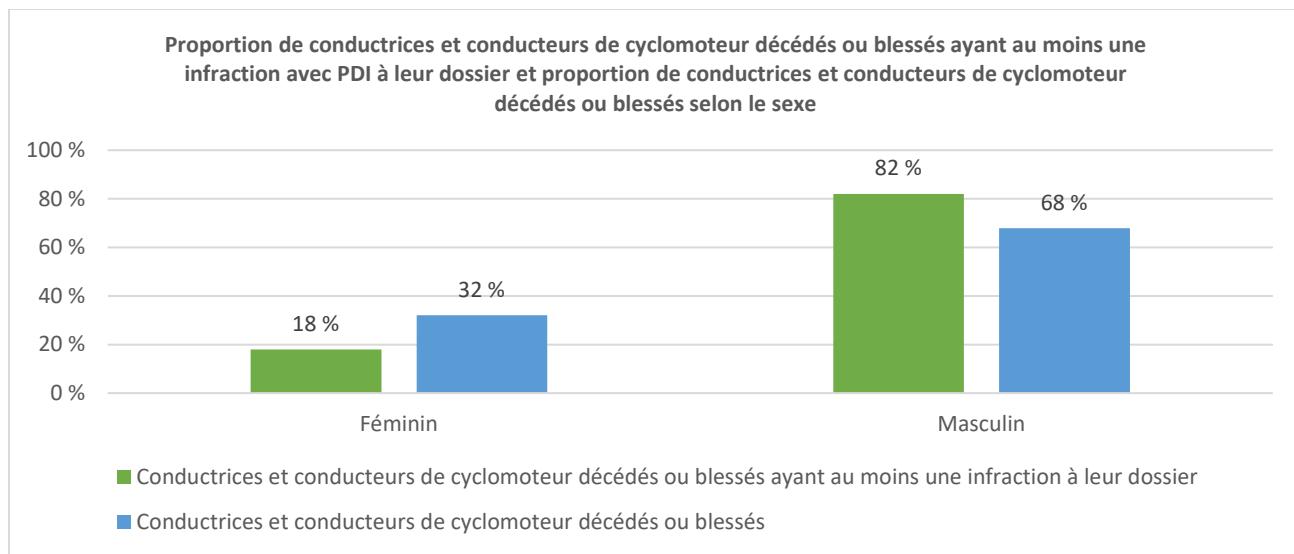
<sup>1</sup> Le type de véhicule utilisé au moment de l'infraction n'a pas été pris en compte. Toutes les infractions inscrites au dossier dans les deux ans précédant l'accident, quel que soit le véhicule, ont été comptabilisées. La période de deux ans a été privilégiée puisque l'historique de conduite des conductrices et conducteurs de cyclomoteur est en général assez court. De même, il est ici question du nombre d'infractions et non du nombre de PDI inscrits au dossier, car une infraction peut entraîner l'inscription de plus d'un PDI au dossier.



Parmi les conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés, deux avaient une infraction avec PDI inscrite à leur dossier durant les deux années précédant l'accident.

En comparant la proportion, selon l'âge ou le sexe, de conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés ou blessés qui avaient au moins une infraction à leur dossier dans les deux années précédant l'accident avec l'ensemble des cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures, on remarque que ce sont les cyclomotoristes plus âgés et les hommes qui sont surreprésentés quant à la présence d'une infraction au dossier de conduite.





## **Examen de conduite**

La majeure partie (80 %) des conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés ou blessés ont fait l'examen théorique de la classe 6D pour obtenir leur permis de conduire. De ces derniers, 65 % ont réussi cet examen au premier essai.

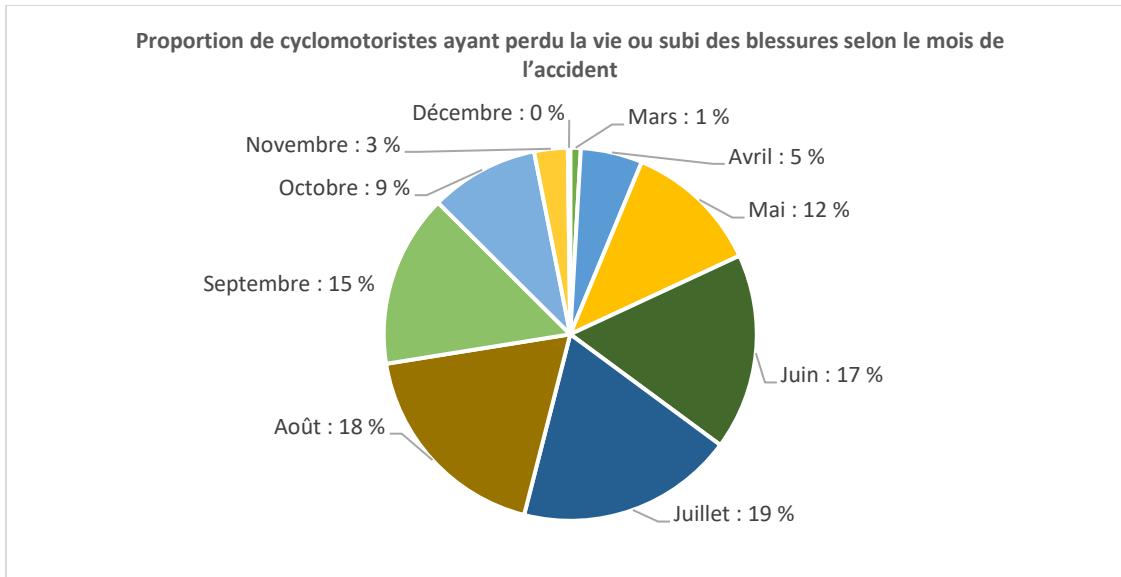
Chez les 19 conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés, 14 ont fait l'examen théorique de la classe 6D. De ceux-ci, huit l'ont réussi du premier coup. Les six autres ont dû le reprendre entre une et six fois avant de le réussir.

## **QUAND?**

Dans cette section, les calculs sont basés sur les données concernant les 7 156 cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures.

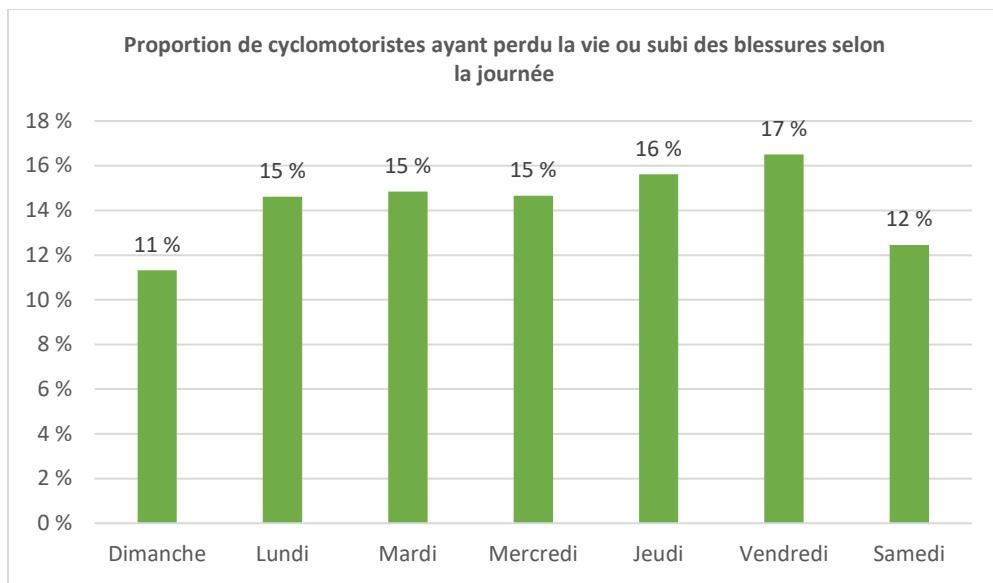
### **Mois de l'année**

Les accidents dont sont victimes les cyclomotoristes surviennent en proportion plus importante durant les mois de mai à septembre, principalement en juin, en juillet et en août.



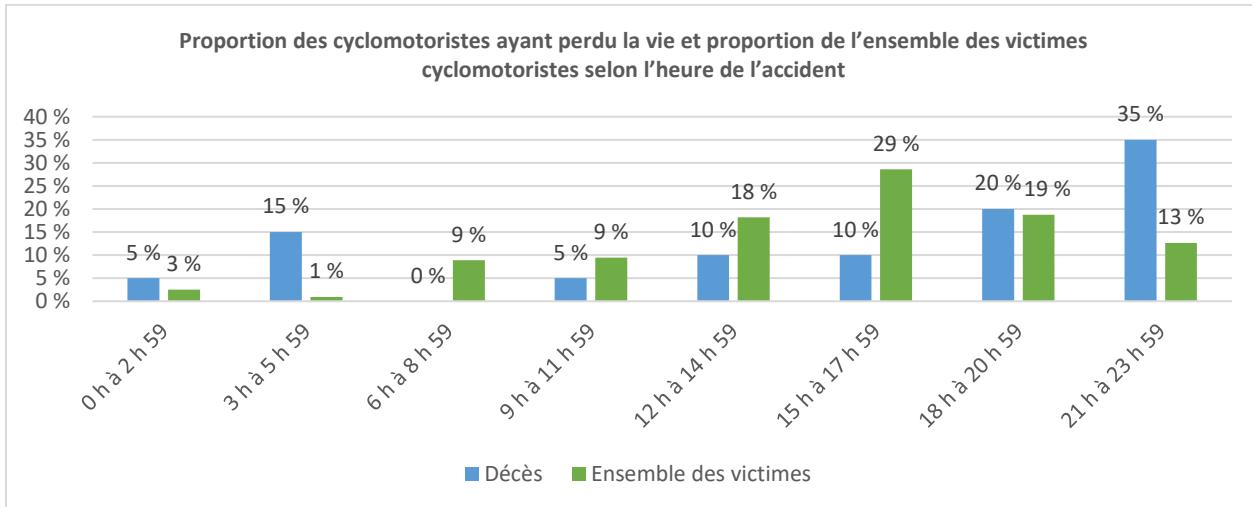
## Jour de la semaine

Les accidents de cyclomoteur causant des décès et des blessures se produisent plus fréquemment la semaine que la fin de semaine, notamment le jeudi et le vendredi. Pour les décès, les journées qui ressortent sont le dimanche et le jeudi, avec cinq décès chacune.



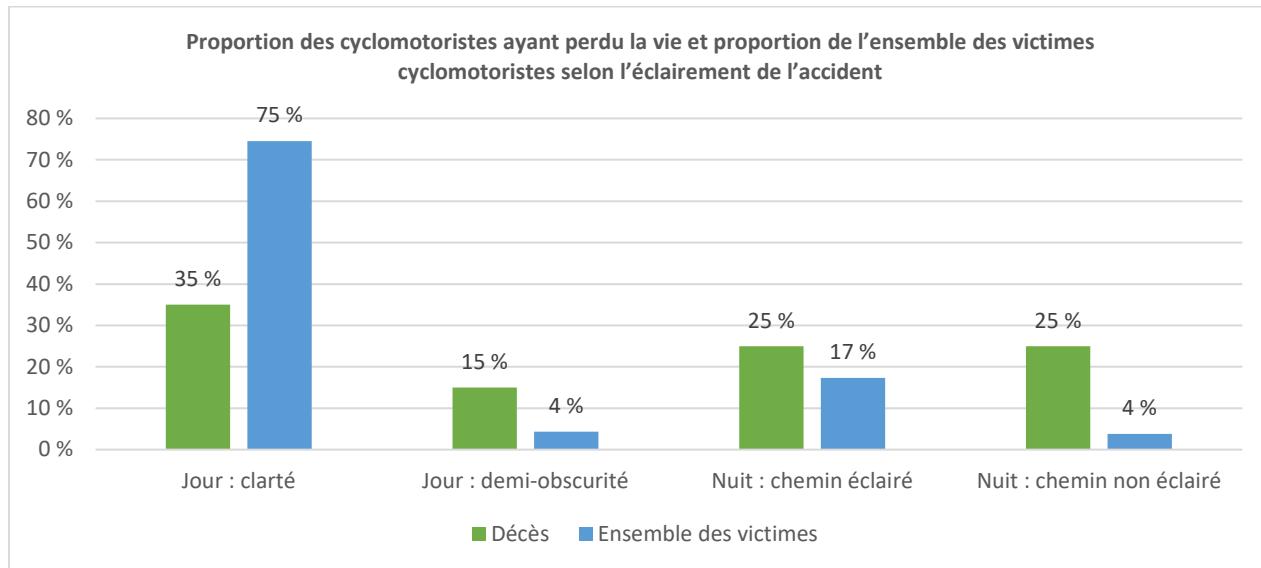
## Heure

La fin de l'après-midi est la période où les accidents de cyclomoteur causant des décès et des blessures surviennent le plus fréquemment. En effet, 29 % des accidents surviennent entre 15 h et 17 h 59. Pour les décès seulement, les périodes les plus problématiques sont de 18 h à 20 h 59 (20 % des décès) et de 21 h à 23 h 59 (35 % des décès).



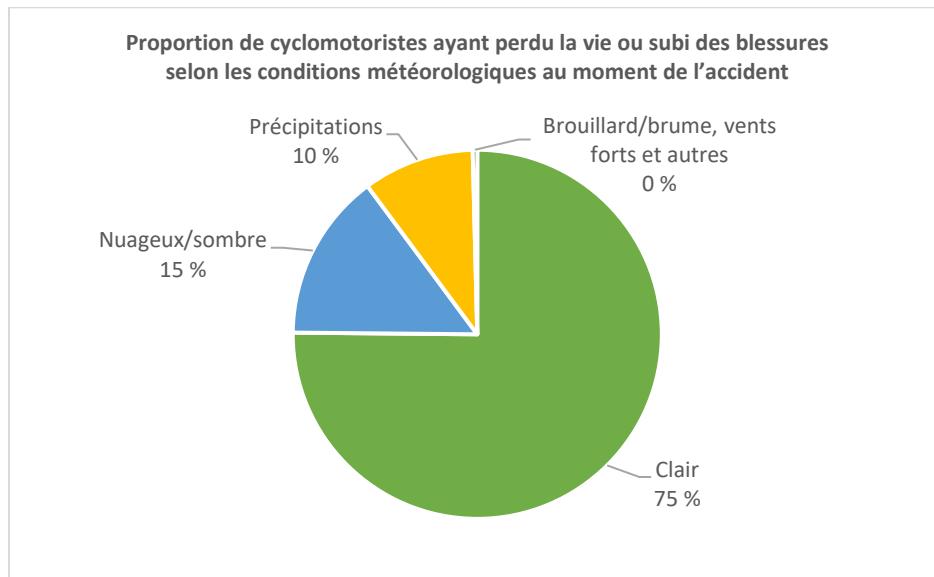
## Éclairement

L'éclairement indique la clarté des lieux au moment de l'accident. Pour 75 % de l'ensemble des victimes cyclomotoristes, l'accident est survenu le jour, à la clarté. En ce qui concerne les décès seulement, le constat est différent. Pour la moitié d'entre eux, l'accident est survenu la nuit. Il y a une importante surreprésentation des décès la nuit, alors que le chemin n'était pas éclairé, par rapport à l'ensemble des victimes (25 % contre 4 %).



## Conditions météorologiques

La majorité des accidents de cyclomoteur ayant causé des décès et des blessures sont survenus alors que le temps était clair (75 %). Le constat est le même si l'on conserve les décès uniquement.



## OÙ?

### Régions administratives

Les régions de la Montérégie (17 %), de Montréal (13 %), de la Capitale-Nationale (10 %) et des Laurentides (10 %) se démarquent quant à la proportion de cyclomotoristes victimes d'un accident. Quant aux décès, c'est dans la région de la Montérégie que l'on en compte le plus (4 des 20 décès).

**Proportion de cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures et de cyclomoteurs en circulation selon la région administrative de l'accident ou de la résidence de la ou du propriétaire**

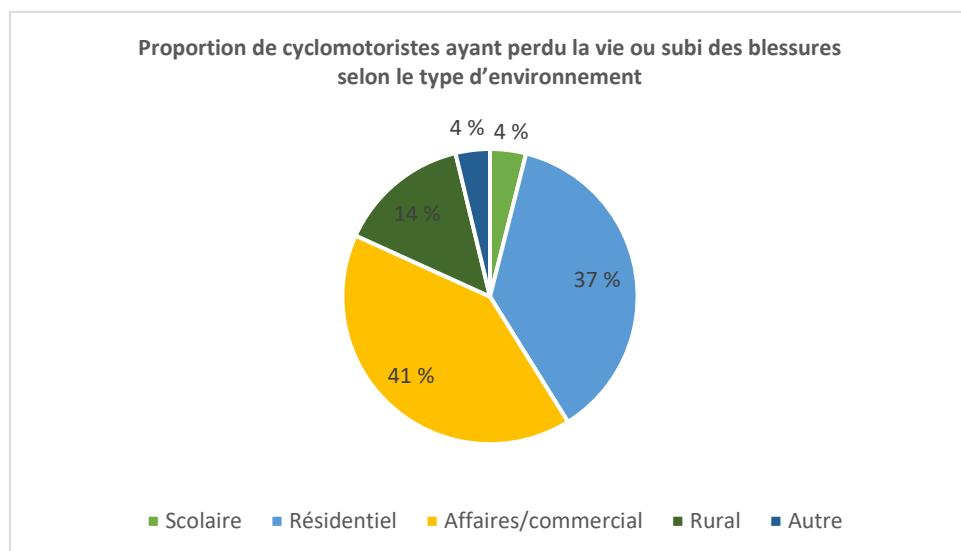
Région administrative de l'accident ou de la résidence de la ou du propriétaire	Proportion de cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures	Proportion de cyclomoteurs en circulation
Bas-Saint-Laurent (01)	3,3 %	3,7 %
Saguenay–Lac-Saint-Jean (02)	3,2 %	3,4 %
Capitale-Nationale (03)	9,8 %	9,6 %
Mauricie (04)	↑ 5,7 %	4,4 %
Estrie (05)	↑ 6,7 %	6,5 %
Montréal (06)	12,8 %	17,9 %
Outaouais (07)	↑ 4,0 %	3,5 %

Abitibi-Témiscamingue (08)	2,4 %	2,6 %
Côte-Nord (09)	0,9 %	1,4 %
Nord-du-Québec (10)	↑ 0,3 %	0,2 %
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (11)	↑ 1,4 %	1,2 %
Chaudière-Appalaches (12)	5,1 %	5,8 %
Laval (13)	2,6 %	3,2 %
Lanaudière (14)	↑ 8,3 %	6,6 %
Laurentides (15)	↑ 9,8 %	8,9 %
Montérégie (16)	↑ 17,4 %	15,9 %
Centre-du-Québec (17)	↑ 6,1 %	5,1 %
Total	100,0 %	100,0 %

↑ Ce symbole indique que, pour la région administrative, les cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures sont surreprésentés par rapport au nombre de cyclomoteurs en circulation.

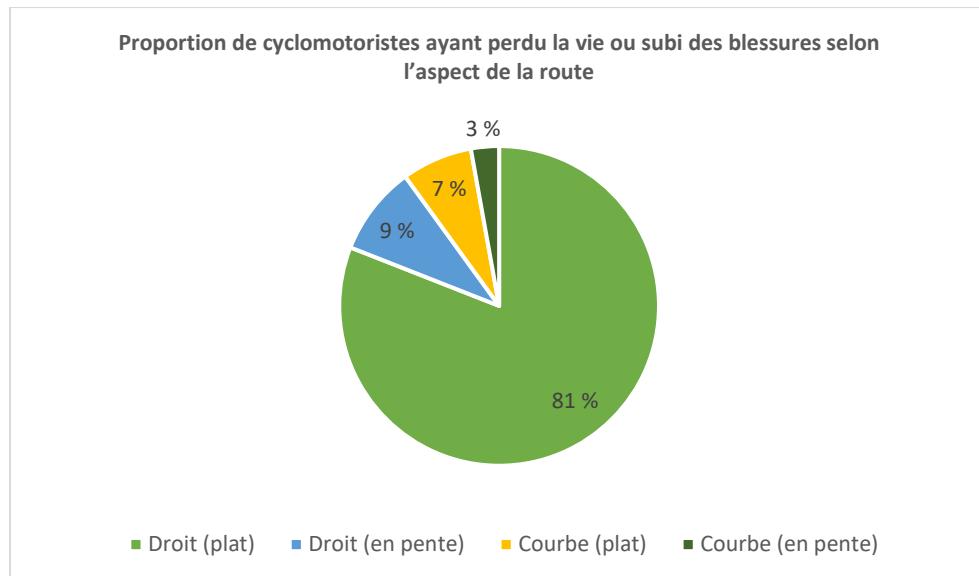
## Environnement

C'est dans les milieux « affaires ou commercial » et « résidentiel » que l'on retrouve les plus importantes proportions de cyclomotoristes victimes d'un accident. Pour les décès, c'est en milieu rural que surviennent la majorité des accidents, soit 12 des 20 accidents ayant causé le décès de cyclomotoristes (60 %).



## Aspect de la route

L'aspect de la route où sont survenus les accidents impliquant une ou un cyclomotoriste était, dans la plupart des cas, plat et droit. Il en est de même pour les décès seulement : 15 sont survenus sur une route de type droit et plat, 3 dans une pente droite et 2 dans une courbe.



## Localisation

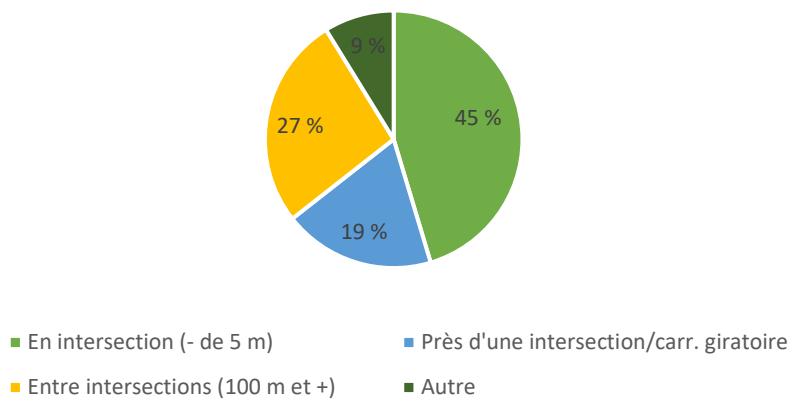
La localisation de l'accident se définit comme étant l'endroit, le long de la route, où la collision s'est produite.

Pour la plupart des cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures, les accidents se sont produits à une intersection<sup>2</sup> et entre des intersections<sup>3</sup>. Pour ce qui est des décès seulement, c'est la localisation « entre des intersections » qui est le plus souvent observée (11 des 20 décès).

<sup>2</sup> La localisation « à une intersection » se définit comme la partie de la chaussée déterminée par la surface commune des routes qui se rencontrent ainsi que par les surfaces excédentaires comprises dans un rayon de cinq mètres autour de l'intersection.

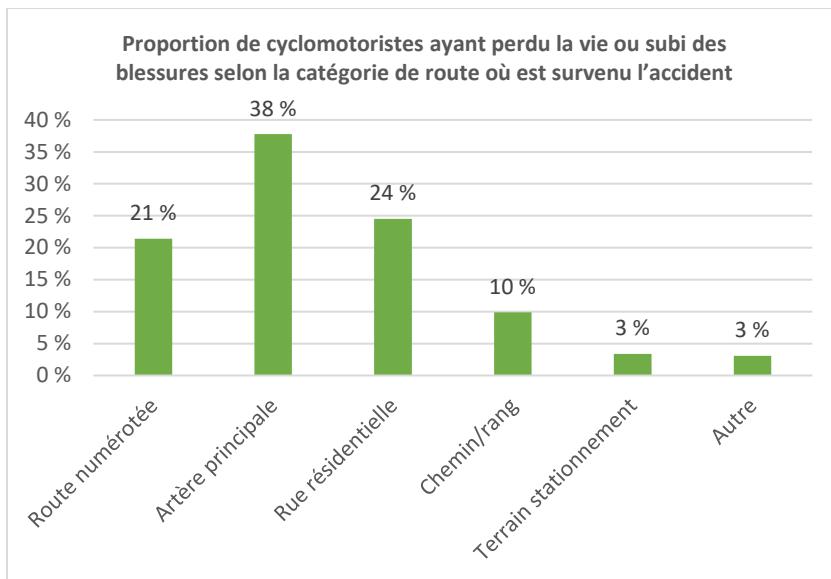
<sup>3</sup> La localisation « entre des intersections » se définit comme la zone à plus de 100 mètres de la surface commune des routes qui se rencontrent.

**Proportion de cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures selon la localisation de l'accident, 2013-2016**



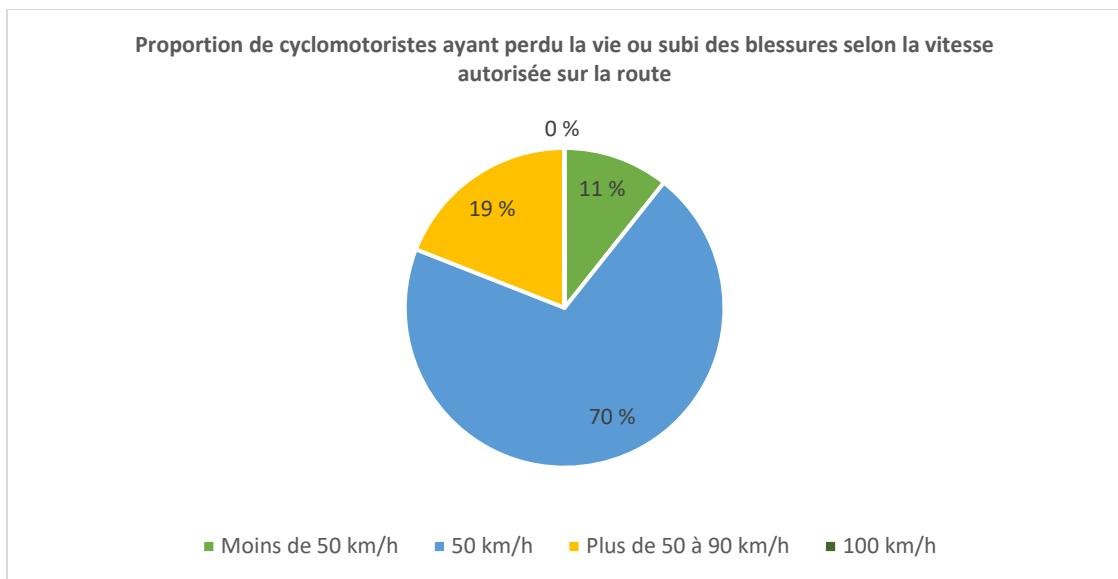
## Catégorie de route

Les accidents de cyclomoteur ayant causé des décès et des blessures se sont produits principalement sur des artères principales, des rues résidentielles ou des routes numérotées. Pour les décès seulement, 12 sont survenus sur une route numérotée.



## Vitesse autorisée

Les accidents impliquant des victimes cyclomotoristes sont survenus principalement sur des routes où la vitesse autorisée est de 50 km/h (70 %) ou sur des routes où la vitesse autorisée est de plus de 50 km/h à 90 km/h (19 %).



Pour les décès seulement, la situation est différente. En effet, 7 des 20 accidents mortels (35 %) ont eu lieu sur une route où la vitesse autorisée est de 90 km/h et 6 (30 %) ont eu lieu sur une route où la vitesse autorisée est de 50 km/h.

Vitesse autorisée	Nombre de cyclomotoristes ayant perdu la vie
40 km/h	1
50 km/h	6
70 km/h	3
80 km/h	1
90 km/h	7
Non précisée	2
Total	20

## COMMENT?

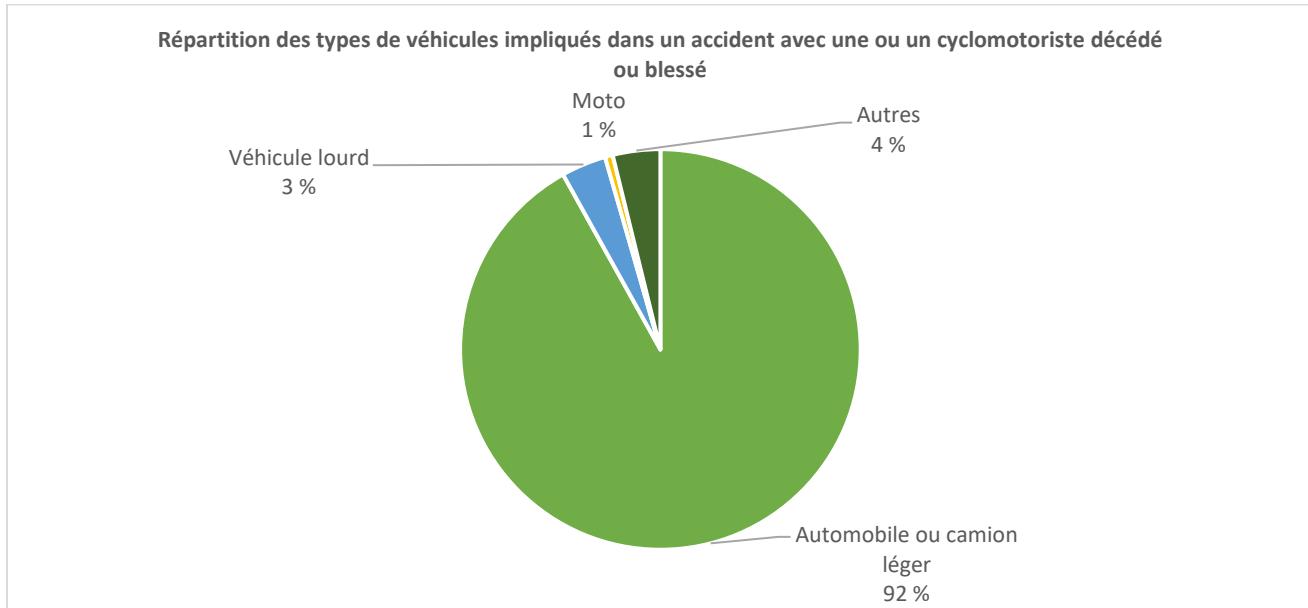
### Types de véhicules impliqués

Pour plus de la moitié des 7 156 cyclomotoristes victimes d'un accident, un autre type de véhicule a été impliqué dans l'accident. Cette section portera un regard sur les autres types de véhicules impliqués.

Parmi ces 7 156 cyclomotoristes :

- 3 824 ont été victimes d'un accident impliquant un autre type de véhicule (53 %);
- 2 920 ont été victimes d'un accident n'impliquant aucun autre véhicule (41 %);
- 412 ont été victimes d'un accident impliquant au moins un autre cyclomoteur (6 %).

Pour les accidents impliquant un autre type de véhicule, il s'agit d'une automobile ou d'un camion léger dans 92 % des cas. Dans les autres cas, les véhicules impliqués sont un véhicule lourd, une moto ou un véhicule « autre »<sup>4</sup>.



Pour les cyclomotoristes ayant perdu la vie, 3 cas n'impliquaient pas d'autre véhicule et 17 cas impliquaient un autre véhicule (une automobile ou un camion léger dans 15 cas et un véhicule lourd dans 2 cas).

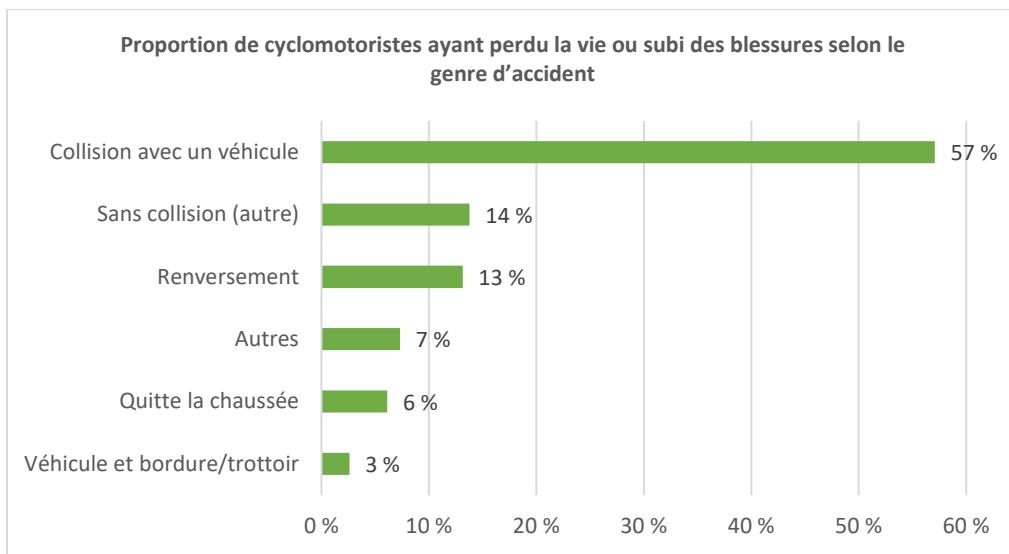
## Genre d'accident

Le genre d'accident sert à indiquer la nature de l'accident et à définir le premier fait physique de l'accident (premier impact).

Pour les 7 156 cyclomotoristes victimes d'un accident, les genres d'accidents les plus souvent observés sont « collision avec un véhicule » (57 %), « sans collision » (14 %) et « renversement » (13 %), qui indique le renversement du cyclomoteur.

Quant aux 20 décès, 17 sont de nature « collision avec un véhicule ».

<sup>4</sup> Les tracteurs routiers, les camions lourds, les véhicules-outils ou les véhicules d'équipement et les autobus constituent l'ensemble « véhicule lourd ». Les véhicules hors route, les véhicules d'urgence, les bicyclettes, les taxis et les véhicules de type non précisé forment l'ensemble « autres ».



## Mouvement des véhicules

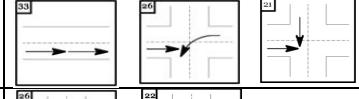
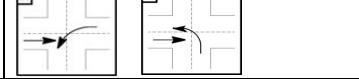
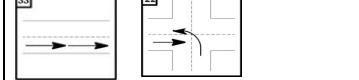
### 1. Accidents impliquant le cyclomoteur accidenté seulement

Dans ces cas, la ou le cyclomotoriste :

- circulait tout droit : 59 % des victimes;
- tournait à droite : 12 % des victimes;
- tournait à gauche : 11 % des victimes;
- ralentissait ou arrêtait : 11 % des victimes.

### 2. Accidents impliquant un autre type de véhicule

Voici un tableau indiquant le mouvement des 3 824 cyclomotoristes victimes d'un accident impliquant un autre véhicule.

Mouvement de la ou du cyclomotoriste	Proportion de cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures	Types d'impacts les plus fréquents
Circulait tout droit	69 %	
Tournait à gauche	11 %	
Ralentissait ou arrêtait	5 %	
Était arrêté dans la circulation	4 %	

Chez les cyclomotoristes ayant perdu la vie, les types d'impacts qui ressortent le plus souvent sont la collision par l'arrière (cinq décès) et la collision frontale (quatre décès).

# POURQUOI?

## Causes probables

Les causes probables indiquées dans les rapports complémentaires sont le résultat de l'évaluation préliminaire des corps policiers lors de leur arrivée sur les lieux des accidents. Avec l'apport d'autres sources d'information (rapports de coroners, articles de journaux, visuel du lieu d'un accident, etc.), le comité a indiqué des causes probables de certains accidents mortels dans le but de mieux circonscrire les événements.

### 1. Causes principales indiquées par les corps policiers<sup>5</sup>

La cause principale de l'accident peut être attribuée à la ou au cyclomotoriste ou à la conductrice ou au conducteur d'un autre véhicule impliqué. Selon les observations des corps policiers, les causes principales des accidents de cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures sont :

- l'inattention (24 %);
- l'omission de céder le passage (9 %);
- le mauvais état de la voie (7 %);
- une conduite ou une vitesse imprudente (6 %).

Pour les cyclomotoristes ayant perdu la vie, les causes principales attribuées à la ou au cyclomotoriste ou à la conductrice ou au conducteur d'un autre véhicule indiquées par les corps policiers sont :

- l'inattention dans six cas (30 %);
- les facultés affaiblies par l'alcool dans cinq cas (25 %);
- une partie qui empiétait sur le mauvais côté de la voie dans deux cas (10 %);
- l'omission de céder le passage et un malaise soudain, chacun dans un cas (5 %).

Pour les quatre autres décès, la cause principale n'était pas spécifiée (20 %).

### 2. Causes associées aux cyclomotoristes par les corps policiers

Les causes suivantes sont celles que les corps policiers ont le plus fréquemment attribuées aux cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures :

- l'inattention (25 %);
- un suivi de trop près (9 %);
- une conduite ou une vitesse imprudente (8 %).

Il est à noter que plusieurs causes peuvent être mentionnées pour un même accident.

### 3. Causes attribuées aux autres parties par les corps policiers

Les causes que les corps policiers ont attribuées le plus fréquemment aux autres parties impliquées dans l'accident sont :

- l'inattention (20 %);
- l'omission de céder le passage (11 %).

### 4. Causes des accidents mortels selon le comité

Le comité a identifié les causes des accidents mortels analysés afin de brosser un portrait plus complet. Les plus fréquentes sont :

---

<sup>5</sup> Pour l'ensemble des accidents analysés pour lesquels les corps policiers ont identifié une cause principale.

- la distraction de la ou du cyclomotoriste ou de l'autre conductrice ou conducteur, dans six cas;
- les facultés affaiblies, dans cinq cas (voir la section suivante);
- l'aménagement de la route, dans trois cas;
- l'omission de céder le passage à la ou au cyclomotoriste, dans trois cas;
- la fatigue de la ou du cyclomotoriste ou de l'autre conductrice ou conducteur, dans deux cas.

## **Facultés affaiblies**

Officiellement, les données concernant les facultés affaiblies proviennent des rapports de coroners. Seuls les résultats des analyses toxicologiques des personnes décédées y sont présentés, en l'occurrence ici les cyclomotoristes, ce qui fut le cas pour six d'entre elles (trois positifs, trois négatifs). Dans certains rapports, ces analyses n'ont pas été effectuées ou n'étaient pas disponibles. Aussi le comité a-t-il utilisé une autre source d'information, soit la couverture médiatique, pour apprécier si les facultés affaiblies étaient en cause dans un accident.

La présence de facultés affaiblies a été identifiée dans sept accidents causant la mort de cyclomotoristes. En voici les détails :

- Selon les résultats d'analyses toxicologiques disponibles, trois conductrices ou conducteurs de cyclomoteur présentaient des résultats positifs :
  - Une conductrice ou un conducteur de cyclomoteur de 65 ans avait une alcoolémie positive qui dépassait le taux permis de 80 mg/100 ml de sang<sup>6</sup>.
  - Deux conductrices ou conducteurs de cyclomoteur avaient consommé des drogues ou des médicaments :
    - Dans un cas, la personne avait 46 ans et les résultats indiquaient des traces de plusieurs médicaments et de cannabis;
    - Pour l'autre cas, la personne avait 18 ans et du THC a été détecté dans son sang.
- Selon des informations provenant de la couverture médiatique des accidents, trois accidents supplémentaires impliquaient des facultés affaiblies, mais concernaient les conductrices ou les conducteurs de l'autre véhicule impliqué.
- Selon une analyse effectuée à l'arrivée au centre hospitalier d'une victime qui n'avait pas fait l'objet, par la suite, d'une demande d'analyse toxicologique de la part de la ou du coroner, il y avait présence d'alcool dans l'organisme de cette personne décédée.

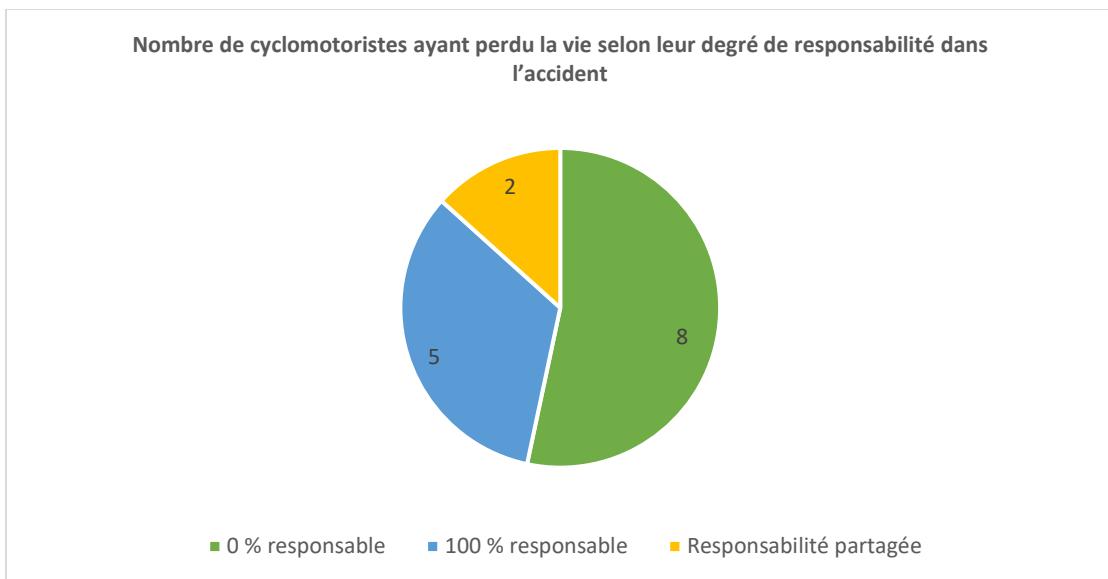
## **Responsabilité**

Un grand nombre de facteurs interreliés peuvent expliquer le décès d'une ou un cyclomotoriste lors d'un accident. Le comité a jugé possible d'établir la responsabilité des cyclomotoristes ayant perdu la vie lors de l'accident dans 15 cas :

- 8 cyclomotoristes ne seraient pas responsables;
- 5 cyclomotoristes seraient responsables;
- 2 seraient responsables en partie.

---

<sup>6</sup> Taux qui est reconnu comme la limite légale en vertu du *Code criminel* pour la conduite d'un véhicule à moteur.



Pour les huit cyclomotoristes non responsables de l'accident, la conductrices ou le conducteur de l'autre véhicule :

- tournait à gauche et n'a pas cédé le passage au cyclomoteur en sens inverse dans trois cas;
- avait les facultés affaiblies et est entré en collision frontale avec le cyclomoteur dans deux cas;
- a omis de faire un arrêt obligatoire à une intersection et ainsi n'a pas cédé le passage au cyclomoteur dans un cas;
- a embouti par derrière le cyclomoteur dans deux cas :
  - un cyclomoteur était en mouvement et la conductrice ou le conducteur de l'autre véhicule était distraite ou distract par son téléphone cellulaire,
  - un cyclomoteur était immobilisé sur la route pour tourner à gauche.

Pour les cinq cyclomotoristes responsables de l'accident :

- deux cyclomotoristes ont perdu le contrôle du cyclomoteur :
  - l'état mécanique du cyclomoteur était en cause dans un cas;
- deux cyclomotoristes ont omis de faire un arrêt obligatoire et sont entrés en collision avec une voiture :
  - les facultés affaiblies par l'alcool étaient en cause dans un cas;
- une ou un cyclomotoriste présentait de la fatigue et des facultés affaiblies par des drogues ou des médicaments et a heurté un garde-fou avant de tomber dans un ravin.

Pour les deux cas où la responsabilité est partagée :

- un cyclomoteur était très près du derrière une bétonnière, qui a dû reculer et a roulé sur le cyclomoteur;
- un cyclomoteur a fait un face-à-face avec un autre véhicule dans une courbe où tous deux empiétaient sur la voie de l'autre.

# FAITS SAILLANTS DE L'ANALYSE

## **Victimes totales**

Les 7 156 victimes décédées ou blessées sont principalement :

- des hommes (66 %);
- les conductrices et conducteurs du cyclomoteur (91 %);
- des personnes âgées de 19 ans ou moins (78 %).

## **Conductrices et conducteurs du cyclomoteur – âge, type de permis, expérience et dossier de conduite**

### **Âge**

Les 6 517 conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés ou blessés sont principalement :

- âgés de moins de 16 ans (43 %) :
  - cette catégorie d'âge représente 38 % des titulaires de la classe 6D;
- âgés de 16 à 19 ans (34 %) :
  - cette catégorie d'âge représente 52 % des titulaires de la classe 6D.

### **Permis de conduire et expérience**

Parmi les 6 517 conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés ou blessés :

- 81 % étaient titulaires d'un PC-6D :
  - 56 % possédaient un PC-6D depuis moins d'un an;
  - 27 % possédaient un PC-6D depuis au moins un an, mais moins de deux ans.

### **Dossier de conduite**

Parmi les 6 517 conductrices et conducteurs de cyclomoteur décédés ou blessés :

- 11 % avaient au moins une infraction entraînant l'inscription de PDI à leur dossier de conduite;
- on observe une surreprésentation des cyclomotoristes plus âgés et des hommes quant à la présence d'une infraction au dossier de conduite.

## **Passagères et passagers victimes et âge de la conductrice ou du conducteur**

Les 639 passagères et passagers de cyclomoteur décédés ou blessés étaient conduits majoritairement par des conductrices et conducteurs :

- âgés de 16 à 19 ans (57 %);
- âgés de moins de 16 ans (29 %) :
  - ces conductrices et conducteurs sont visés par une interdiction de transporter une passagère ou un passager.

## **Caractéristiques du lieu des accidents et éclairement**

Les accidents impliquant des cyclomotoristes se sont produits majoritairement :

- sur un chemin plat et droit (81 %);
- à une intersection (45 %);
- en milieu « affaires ou commercial » (41 %);
- sur une artère principale (38 %);

- en milieu rural pour les décès (60 %) :
  - 14 % pour l'ensemble des accidents.

Les accidents impliquant des cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures sont survenus principalement le jour (75 %). Pour les décès seulement, 50 % sont survenus la nuit.

### **Vitesse autorisée**

Les accidents impliquant des cyclomotoristes ayant perdu la vie ou subi des blessures sont survenus principalement :

- sur des routes où la vitesse autorisée est de 50 km/h (70 %);
- sur des routes où la vitesse autorisée est de plus de 50 km/h à 90 km/h (19 %).

### **Types de véhicules impliqués**

Parmi les accidents dont ont été victimes 7 156 cyclomotoristes :

- 53 % impliquaient un autre type de véhicule :
  - dans 92 % de ces cas, il s'agit d'une automobile ou d'un camion léger;
- 41 % n'impliquaient aucun autre véhicule;
- 6 % n'impliquaient que des cyclomoteurs (2 ou plus).

Parmi les accidents ayant causé le décès de 20 cyclomotoristes :

- 3 n'impliquaient aucun autre véhicule (15 %);
- 17 impliquaient un autre véhicule (85 %) :
  - une automobile ou un camion léger, dans 15 cas,
  - un véhicule lourd, dans 2 cas.

### **Causes probables selon les rapports d'accident des corps policiers**

L'inattention est la cause principale et le facteur contributif le plus fréquemment identifié par les corps policiers, tant pour le conducteur ou la conductrice du cyclomoteur que pour celui ou celle de l'autre véhicule.

### **Responsabilité de l'accident selon le comité d'analyse**

Selon les informations disponibles, le comité a pu identifier un pourcentage de responsabilité imputable aux cyclomotoristes pour 15 des 20 décès :

- 8 cyclomotoristes non responsables de l'accident;
- 5 cyclomotoristes responsables à 100 %;
- 2 cyclomotoristes responsables en partie.