

Les circonstances entourant les décès liés aux motocyclettes au Canada, 2016 à 2020

Diffusé à 8 h 30, heure de l'Est dans *Le Quotidien*, le lundi 15 mai 2023

Partout au Canada, les gens font de la motocyclette pour le transport et le loisir. Selon les données sur l'immatriculation des véhicules de Statistique Canada, le nombre de motocyclettes immatriculées pour un usage routier a augmenté de 2,7 %, pour passer de 729 687 de 2017 à 749 306 à 2020, et c'est au cours de la période de 2019 à 2020 qu'a été enregistrée la plus faible augmentation annuelle (+0,2 %) par rapport à chacune des deux années précédentes (+1,2 %). Bien que les motocyclettes représentent un moyen de transport de plus en plus répandu, elles sont associées à un risque de blessures et de décès pour les personnes se trouvant sur celles-ci. Selon Transports Canada, 242 personnes sont mortes en 2020 alors qu'elles prenaient place sur une motocyclette ou un cyclomoteur (conducteurs et passagers). Il s'agit du plus grand nombre de décès enregistré en plus de 20 ans et d'une augmentation de 24 % par rapport aux 195 décès enregistrés en 2019. Auparavant, le nombre de décès liés à la motocyclette variait de moins de 17 % d'une année à l'autre. La hausse observée de 2019 à 2020 peut en partie être expliquée par l'augmentation du nombre et du taux de décès de motocyclistes chez les motocyclistes âgés de 25 à 39 ans et ceux de 60 à 79 ans. Bien que de nombreuses mesures aient été prises pour réduire les risques pour les motocyclistes au Canada, y compris l'introduction de dispositions législatives et de programmes de sécurité, l'offre de cours de conduite et la mise en place de dispositifs de sécurité pour les motocyclettes et les engins motorisés, ils continuent d'être vulnérables comme usagers de la route. En effet, bien qu'ils représentent 2 % des usagers de la route, les motocyclistes représentent plus de 10 % de toutes les mortalités dans cette catégorie.

Selon les données de la Base canadienne de données des coroners et des médecins légistes (BCDCML), au cours de la période de 2016 et 2020, les coroners et les médecins légistes ont fait enquête sur environ 180 décès par année dans lesquels la victime prenait place sur une motocyclette (c.-à-d. en tant que conducteur ou passager) au moment de l'événement mortel. La compréhension des circonstances entourant les décès liés aux motocyclettes est un point de départ important pour éclairer l'élaboration et la mise en œuvre continues de mesures de sécurité visant à protéger la vie des Canadiens. Bien que les circonstances ou les détails entourant ces décès ne soient pas toujours connus, les conclusions tirées par les coroners et les médecins légistes qui enquêtent sur ces événements tragiques offrent des renseignements utiles.

Selon l'Organisation mondiale de la Santé, les facteurs de risque de blessures liées à la circulation routière comprennent, entre autres, la conduite à une vitesse excessive, la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues, et l'utilisation d'infrastructures ou de véhicules routiers dangereux. De plus, selon la Confédération motocycliste du Canada (CMC), il est conseillé aux motocyclistes de porter un équipement adéquat (c.-à-d. un casque, une protection oculaire et une tenue de protection), d'acquérir des compétences et de la confiance en suivant un cours de motocyclisme, d'être très alertes la nuit, et de faire très attention dans les zones où se trouvent des animaux sauvages. La CMC fournit également des conseils aux autres automobilistes, comme de vérifier leur angle mort et de regarder deux fois avant de s'engager dans une intersection, car les motocyclettes ne sont pas toujours visibles pour les conducteurs de véhicules venant en sens inverse.

En marge du Mois de la sensibilisation à la sécurité à motocyclette, Statistique Canada publie des renseignements sur les circonstances entourant les décès liés aux motocyclettes. Les résultats présentés dans le présent rapport sont fondés sur les nouvelles données publiées aujourd'hui, tirées de la BCDCML pour la période de 2016 à 2020. Ce rapport fait suite à une analyse des [circonstances entourant les décès liés aux véhicules automobiles](#) publiée en novembre 2022.

Dans environ 1 décès lié aux motocyclettes sur 9, la personne décédée se déplaçait à moto avec au moins une autre personne

Bien que le nombre de personnes qui prenaient place sur la motocyclette n'ait pas toujours été précisé (58 %), dans environ 1 décès lié aux motocyclettes sur 9 (12 %), la personne décédée était avec au moins une autre personne sur la moto au moment de la collision. Le fait de transporter un passager sur une motocyclette augmente le poids, ce qui a une incidence sur la conduite et l'équilibre de la motocyclette; donc, le conducteur doit s'adapter en conséquence.



Les coroners et les médecins légistes ont déclaré que les conducteurs représentaient 84 % de tous les décès liés aux motocyclettes, tandis que les passagers en représentaient 6 % (dans 10 % des cas, la position de la personne décédée qui se trouvait sur la motocyclette n'était pas précisée).

Le taux de décès liés aux motocyclettes était plus de sept fois plus élevé chez les hommes que chez les femmes

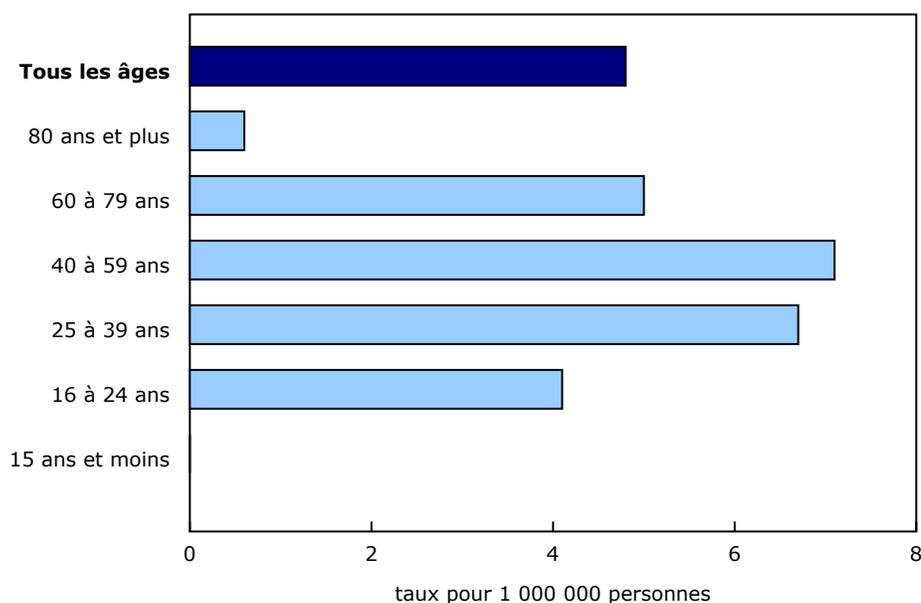
Les décès liés aux motocyclettes touchent les personnes des deux sexes, mais ils sont plus fréquents chez les hommes. De 2016 à 2020, le taux de décès liés aux motocyclettes était plus de sept fois plus élevé chez les hommes (8,5 décès pour 1 000 000 de personnes) que chez les femmes (1,1 décès pour 1 000 000 de personnes). La différence était encore plus prononcée parmi les conducteurs (taux chez les hommes 12,5 fois plus élevé que chez les femmes). Cette tendance s'explique en partie par la plus grande proportion d'hommes qui conduisent des motocyclettes. Selon les données de l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes (ESCC) pour l'Ontario, l'Alberta, le Nouveau-Brunswick et la Colombie-Britannique, parmi les personnes qui ont déclaré avoir conduit une motocyclette au cours des 12 mois précédents, la proportion d'hommes (84 %) était plus de cinq fois plus élevée que la proportion de femmes (16 %).

Le taux de décès liés aux motocyclettes était le plus élevé chez les personnes âgées de 40 à 59 ans

Les décès liés aux motocyclettes sont plus fréquents au sein de certains groupes d'âge. Chez les personnes âgées de 40 à 59 ans (7,1 décès pour 1 000 000 de personnes), chez celles âgées de 25 à 39 ans (6,7 décès pour 1 000 000 de personnes) et chez celles âgées de 60 à 79 ans (5,0 décès pour 1 000 000 de personnes), le taux de décès par âge liés aux motocyclettes était plus élevé que le taux total pour l'ensemble des groupes d'âge (4,8 décès pour 1 000 000 de personnes). Cette tendance s'explique en partie par la plus grande proportion de conducteurs de motocyclettes parmi ces groupes d'âge. Selon les données de l'ESCC, les conducteurs de motocyclette de 25 à 59 ans représentaient la plus forte proportion de personnes ayant déclaré avoir conduit une moto au cours des 12 mois précédents.

La tendance relative aux décès liés aux motocyclettes selon le groupe d'âge diffère de celle observée dans une analyse antérieure de Statistique Canada portant sur les décès liés aux véhicules automobiles. En 2019, le taux de décès liés aux véhicules automobiles selon l'âge était plus faible chez les personnes de 15 ans ou moins et chez celles de 40 à 59 ans, et plus élevé chez celles de 16 à 24 ans et chez celles de 80 ans et plus.

Graphique 1 Taux de décès liés aux motocyclettes, selon le groupe d'âge, 2016 à 2020



Note(s) : Les données n'étaient pas disponibles pour toutes les années et tous les secteurs de compétence (voir la note aux lecteurs). Les nombres de la Base canadienne de données des coroners et des médecins légistes référencés dans le présent graphique ont été arrondis à un multiple voisin de cinq.

Source(s) : Base canadienne de données des coroners et des médecins légistes, 2016-2020 (5125) et tableau 17-10-0005-01.

Plus de la moitié des décès liés aux motocyclettes sont survenus lors d'une collision entre deux véhicules ou plus

Les décès liés aux motocyclettes peuvent être attribuables à des événements impliquant un seul ou plusieurs véhicules. Au cours de la période de 2016 à 2020, plus de la moitié (55 %) des décès liés aux motocyclettes sont survenus à la suite d'une collision impliquant deux véhicules ou plus, tandis que 38 % impliquaient un seul véhicule, soit la motocyclette en question. En ce qui concerne les décès impliquant plusieurs véhicules, le type de collision le plus couramment déclaré par les coroners et les médecins légistes était la collision survenue à une intersection impliquant un virage en travers de la circulation venant en sens inverse ou la collision latérale (c.-à-d., l'avant d'un véhicule entre en collision avec le côté de l'autre véhicule). Pour ce qui est des décès impliquant un seul véhicule, le type d'événement le plus courant était la collision avec un objet fixe ou la sortie de route.

Alors que les collisions de motocyclettes n'impliquant qu'un seul véhicule peuvent découler d'une perte de contrôle associée aux gestes du conducteur de la motocyclette, les collisions impliquant plusieurs véhicules peuvent découler des gestes du conducteur de la motocyclette ou de ceux du conducteur ou des autres véhicules lorsqu'ils interagissent.

Le type de collision mortelle variait selon le groupe d'âge et le sexe du conducteur de la motocyclette. Chez les hommes conducteurs, les collisions mortelles impliquant plusieurs véhicules (54 %) étaient plus fréquentes que celles impliquant un seul véhicule (41 %), mais chez les femmes conductrices, la différence était beaucoup plus prononcée : chez ces dernières, le pourcentage de collisions mortelles impliquant plusieurs véhicules (73 %) était plus de deux fois plus élevé que le pourcentage impliquant un seul véhicule (27 %). Les décès liés à des collisions entre plusieurs véhicules étaient également plus courants que les décès liés à des collisions impliquant un seul véhicule chez les conducteurs de motocyclettes de tous les groupes d'âge — à l'exception de ceux âgés de 16 à 24 ans et de ceux de 80 ans et plus, qui ont connu plus de décès liés à un seul véhicule que de décès impliquant plusieurs véhicules, ou une proportion égale. Des recherches antérieures ont révélé que le risque de collisions est le plus élevé au cours des premiers mois suivant l'obtention d'un permis de conduire et que les jeunes

conducteurs (20 à 34 ans) représentaient une part importante des conducteurs accusés d'avoir conduit avec les facultés affaiblies par l'alcool et/ou la drogue (44 %). Chez les personnes âgées, les altérations de la vision, la capacité physique fonctionnelle et la capacité de raisonner et de se souvenir, ainsi que certaines maladies et certains médicaments, pourraient avoir un effet sur la capacité de conduire une motocyclette.

Tableau 1
Répartition des décès liés aux motocyclettes selon le type de collision, 2016 à 2020

	% de décès
Collisions impliquant plusieurs véhicules	55
Collisions survenues à des intersections impliquant un virage en travers de la circulation venant en sens inverse ou collisions latérales	25
Collisions frontales	10
Autres collisions impliquant plusieurs véhicules : véhicules se déplaçant dans la même direction	7
Autres collisions impliquant plusieurs véhicules : véhicules se déplaçant dans des directions opposées	3
Autres collisions impliquant plusieurs véhicules : véhicules se déplaçant dans une direction inconnue	10
Collisions impliquant une seule motocyclette	38
Collisions avec un objet fixe ou sortie de route impliquant une seule motocyclette	27
Autres collisions impliquant une seule motocyclette (collisions avec un objet mobile ou éjections)	11
Non précisé	7

Note(s) : Les nombres référencés dans le présent tableau ont été arrondis à un multiple voisin de cinq.
Source(s) : Base canadienne de données des coroners et des médecins légistes, 2016-2020 (5125).

Les intersections et les autoroutes ont été les principaux emplacements des décès liés aux motocyclettes

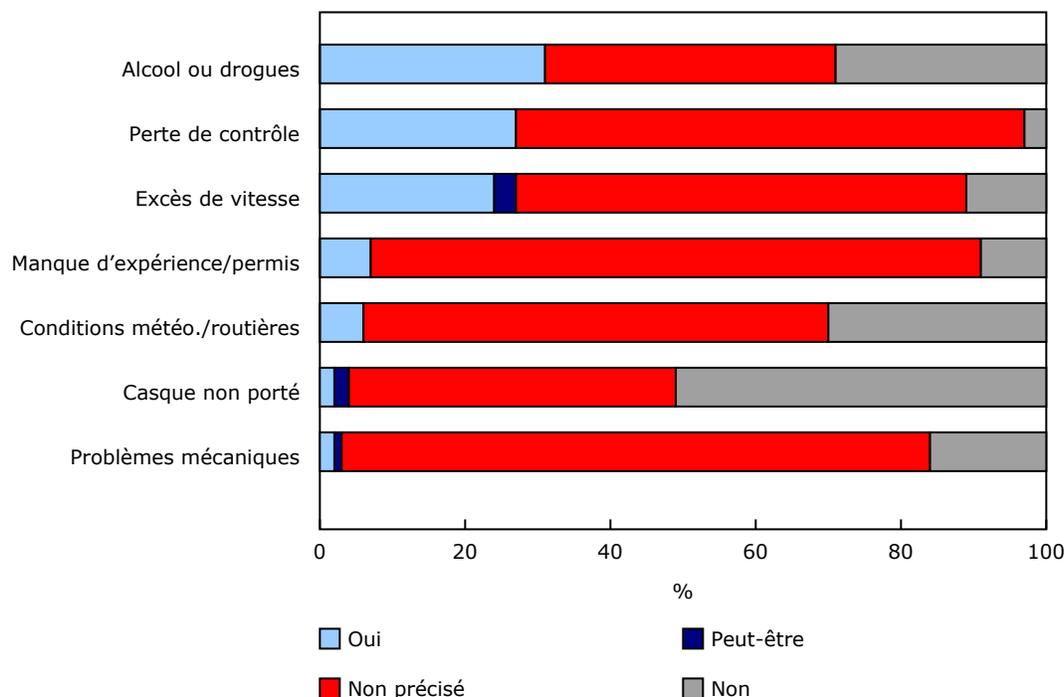
Les intersections (31 %) et les autoroutes (30 %) étaient les principaux endroits où les collisions mortelles de motocyclettes sont survenues. Une analyse antérieure portant sur les décès liés aux véhicules automobiles a révélé que les autoroutes (40 %) étaient également le principal endroit où se produisent les décès de personnes à bord de véhicules automobiles. Toutefois, la proportion de décès liés aux motocyclettes survenus à des intersections (31 %) était plus de deux fois plus élevée que la proportion de décès liés à des véhicules automobiles (13 %). Selon la CMC, en raison de leur petite taille, les motocyclettes ne sont pas faciles à voir pour les automobilistes venant en sens inverse; elles sont donc plus susceptibles de ne pas être vues par les autres conducteurs. Les autres lieux de collisions mortelles liés à des motocyclettes comprennent les voies publiques (23 %) et d'autres voies particulières, comme les ponts, les passages à niveau ou les stationnements privés (4 %). Le lieu de la collision n'était pas précisé dans 12 % des décès liés à des motocyclettes.

Au moins un facteur de risque a été déclaré pour un peu plus de la moitié des décès liés à des motocyclettes

En plus de fournir des renseignements sur la démographie et la cause du décès, les coroners et les médecins légistes faisant enquête sur les décès liés aux motocyclettes ont également fait état de la consommation d'alcool ou de drogues, d'une vitesse excessive, d'une perte de contrôle, d'un manque d'expérience de conduite d'une motocyclette, de conditions environnementales et routières difficiles, de l'absence de port d'un casque et de problèmes mécaniques. De 2016 à 2020, au moins un de ces facteurs de risque déclarés était présent dans 56 % des décès liés aux motocyclettes ayant fait l'objet d'une enquête. Au moins deux de ces facteurs de risque ont été déclarés dans près du tiers (30 %) des décès liés aux motocyclettes.

Le facteur de risque est considéré comme n'étant pas précisé lorsque les renseignements pour un facteur de risque donné ne figurent pas dans le rapport du coroner ou du médecin légiste. Toutefois, on ne peut considérer un facteur de risque comme étant absent que lorsque le coroner ou le médecin légiste a indiqué que celui-ci n'était pas présent.

Graphique 2 Certains facteurs plus fréquemment déclarés par les coroners ou les médecins légistes enquêteant sur des décès liés aux motocyclettes, 2016 à 2020



Note(s) : Le facteur « Alcool ou drogues » a été indiqué lorsque le coroner ou le médecin légiste (C/ML) a déclaré qu'un conducteur impliqué dans le décès a consommé de l'alcool ou des drogues avant l'événement. Le facteur « Perte de contrôle » a été indiqué lorsque le C/ML a déclaré que la personne qui conduisait la motocyclette en avait perdu le contrôle. Le facteur « Excès de vitesse » a été indiqué lorsque le C/ML a déclaré que la personne qui conduisait la motocyclette ou un autre conducteur impliqué dans la collision faisait un excès de vitesse. Le facteur « Manque d'expérience/permis » a été indiqué lorsque le C/ML a déclaré que la personne conduisant la motocyclette était soit un nouveau conducteur, soit n'avait pas de permis de motocyclette. Le facteur « Conditions météo./routières » a été indiqué lorsque le C/ME a déclaré des conditions météorologiques ou routières difficiles. Le facteur « Casque non porté » a été indiqué lorsque le C/ML a déclaré que la personne décédée ne portait pas de casque alors qu'elle conduisait une motocyclette. Le facteur « Problèmes mécaniques » a été indiqué lorsque le C/ME a déclaré que la motocyclette avait eu des problèmes mécaniques. Les données n'étaient pas disponibles pour toutes les années et tous les secteurs de compétence (voir la note aux lecteurs). Les nombres référencés dans le présent graphique ont été arrondis à un multiple voisin de cinq.

Source(s) : Base canadienne de données des coroners et des médecins légistes, 2016-2020 (5125).

La consommation d'alcool, de cannabis ou d'autres drogues a été déclarée dans un peu moins du tiers des décès liés aux motocyclettes

Malgré la diminution du taux de conduite avec facultés affaiblies enregistrée au cours de 10 dernières années, la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues continue d'être un problème. De 2016 à 2020, les coroners et les médecins légistes ont déclaré qu'un peu moins du tiers (31 %) des personnes impliquées dans des collisions mortelles de motocyclettes étaient des motocyclistes sous l'influence de l'alcool, du cannabis ou d'autres drogues au moment de conduire, des passagers de motocyclettes dont le conducteur avait consommé l'une de ces substances avant l'événement mortel, ou des personnes impliquées dans une collision entre plusieurs véhicules et où le conducteur d'un autre véhicule était sous l'influence de l'une de ces substances. Alors que l'alcool (67 %) représentait la majorité de ces substances, la présence de cannabis (40 %) et d'autres drogues (25 %) a également été déclarée par les coroners et les médecins légistes.

La proportion de décès liés aux motocyclettes associés à la consommation d'alcool, de cannabis ou d'autres drogues était deux fois plus élevée chez les conducteurs de sexe masculin (36 %) que chez les conductrices (18 %) et 1,75 fois plus élevée chez les conducteurs âgés de 25 à 39 ans (49 %) que chez ceux d'autres groupes

d'âge (28 %). Ces données concordent avec une analyse de Statistique Canada sur la conduite avec facultés affaiblies au Canada, qui a révélé que les conducteurs ayant les facultés affaiblies étaient le plus souvent des hommes et de jeunes adultes.

Bien que le moment de la journée au cours duquel la collision a eu lieu n'ait pas toujours été déclaré avec exactitude, la consommation d'alcool, de cannabis et d'autres drogues a été déclarée plus souvent parmi les décès liés aux motocyclettes survenus la nuit, entre 18 h et 5 h 59 (56 %), comparativement à ceux survenus le jour, entre 6 h et 17 h 59 (24 %), ou lorsque le moment de la journée n'avait pas été précisé (26 %). La consommation de substances a également été déclarée plus souvent parmi les décès lors de collision impliquant un seul véhicule (42 %) que parmi les décès lors de collision impliquant plusieurs véhicules (25 %).

Une vitesse excessive a été déclarée dans près de 1 décès lié aux motocyclettes sur 4

La vitesse est un facteur de risque de blessures liées à la circulation routière. Le coroner ou le médecin légiste a déclaré que la vitesse a été signalée dans près de 1 décès lié aux motocyclettes sur 4 (24 %). Dans 27 % des décès liés aux motocyclettes, le coroner ou le médecin légiste a déclaré que le conducteur avait perdu le contrôle de la motocyclette.

La proportion de décès liés aux motocyclettes pour lesquels une vitesse excessive a été déclarée était plus élevée chez les conducteurs de sexe masculin (28 %) que chez les conductrices (8 %), ainsi que chez les conducteurs âgés de 16 à 39 ans (39 %) par rapport à ceux âgés de 40 ans et plus (20 %). La proportion de décès liés aux motocyclettes pour lesquelles une vitesse excessive a été déclarée était également plus élevée parmi les collisions liées à l'alcool, au cannabis ou à d'autres drogues (42 %), que parmi celles qui n'étaient pas liées à ces substances (24 %), et parmi les collisions impliquant un seul véhicule (33 %), que parmi celles aux collisions impliquant plusieurs véhicules (20 %).

Note aux lecteurs

La Base canadienne de données des coroners et des médecins légistes (BCDCML) a été élaborée par Statistique Canada en collaboration avec les 13 coroners en chef et médecins légistes en chef des provinces et des territoires ainsi qu'avec l'Agence de la santé publique du Canada. À l'heure actuelle, elle combine des données de toutes les bases de données provinciales et territoriales, sauf celles du Manitoba. Pour les provinces et les territoires qui figurent dans le rapport, les données ne sont pas disponibles pour toutes les années. Les données de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, du Québec, de l'Ontario, de la Saskatchewan, de l'Alberta, de la Colombie-Britannique, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest sont disponibles pour la période allant de 2016 à 2020. Les données de l'Île-du-Prince-Édouard sont disponibles pour la période allant de 2016 à 2019, les données du Nunavut sont disponibles pour la période allant de 2016 à 2018 et les données de Terre-Neuve-et-Labrador sont disponibles pour 2020.

Toutes les données sont considérées comme provisoires et ne comprennent que les dossiers fermés. Les dossiers fermés désignent ceux dont l'examen est terminé et dont la nature ainsi que la cause du décès sont confirmées. Les données du présent rapport ont été extraites en janvier 2023.

Le nombre de décès déclarés est inférieur à ce à quoi l'on pourrait s'attendre, car seuls les dossiers fermés sont publiés. De plus, comme la source de l'exhaustivité des renseignements disponibles varie d'un secteur de compétence à l'autre, les utilisateurs doivent faire preuve de prudence lorsqu'ils effectuent des comparaisons des données d'une année à l'autre et d'une province ou d'un territoire à l'autre.

Les coroners et les médecins légistes peuvent inclure des renseignements supplémentaires sur les circonstances dans les rapports soumis à la BCDCML, mais le niveau de détail fourni dans le rapport varie selon l'enquêteur et le secteur de compétence.

Une motocyclette est définie comme un véhicule autopropulsé doté d'un siège pour le conducteur et conçu de sorte qu'au plus trois roues soient en contact avec le sol quand la motocyclette est en mouvement. Cependant, une motocyclette traditionnelle compte habituellement deux roues. Les motocyclettes à pleine vitesse doivent être immatriculées, être dotées d'une plaque d'immatriculation valide pour la conduite sur les routes publiques, et leur conducteur doit posséder un permis de motocyclette valide dans toutes les provinces et tous les territoires où il conduit. Le présent rapport ne tient pas compte d'autres types de véhicules autopropulsés à deux roues, comme les motocyclettes à vitesse limitée, les vélos motorisés, les cyclomoteurs ou les scooters.

Dans le présent rapport, les décès liés aux motocyclettes comprennent les décès découlant d'événements liés au transport (c.-à-d. les véhicules en mouvement) et excluent les décès liés à la marche au ralenti du moteur (c.-à-d. lorsque la personne décédée était assise sur une motocyclette stationnée ou travaillait à proximité d'une motocyclette). De plus, ces décès excluent les collisions où la personne décédée utilisait un cyclomoteur, un vélo électrique ou un véhicule hors route (p. ex. une motocyclette tout-terrain). Au moment de la

rédaction du présent rapport, 885 décès liés à des motocyclettes ayant été analysés concernaient des dossiers fermés. Ces dossiers ont été utilisés pour rendre compte des circonstances entourant les décès liés à des motocyclettes. La couverture des données de la BCDCML varie d'une variable à l'autre.

Le nombre d'immatriculations de motocyclettes provient du tableau suivant de Statistique Canada : [Immatriculations des véhicules, par type de véhicule](#). Les cyclomoteurs sont inclus dans les statistiques d'enregistrement des décès, mais sont exclus de l'analyse des décès liés aux motocyclettes.

Les informations de Transports Canada sur les décès liés aux motocyclettes et aux cyclomoteurs proviennent de la [Base de données nationale sur les collisions en ligne](#).

L'information sur les facteurs de risque de blessures liées à la circulation routière provient du [feuillet d'information de l'Organisation mondiale de la Santé](#).

Les renseignements sur les facteurs de risque propres aux motocyclettes proviennent de la [Confédération motocycliste du Canada](#).

Les renseignements sur les jeunes conducteurs accusés de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et la drogue sont tirés de l'article suivant de Statistique Canada : [La conduite avec les facultés affaiblies au Canada, 2019](#).

Les renseignements sur les risques d'accident chez les adolescents proviennent des articles suivants : « *Changes in collision rates among novice drivers during the first months of driving* » de la publication *Accident Analysis & Prevention*, 2003; « *Driving experience, crashes and traffic citations of teenage beginning drivers* » de la publication *Accident Analysis & Prevention*, 2003; « *Crash risk and risky driving behaviours among adolescents during learner and independent driving periods* » du *Journal of Adolescent Health*, 2018.

Les renseignements sur les facteurs ayant une incidence sur les aptitudes à conduire des personnes âgées proviennent de l'article suivant « *Clinician's Guide to Assessing and Counselling Older Drivers* » de l'*American Geriatrics Society*, 2019.

Les chiffres figurant dans le présent rapport ont été arrondis à un multiple voisin de 5.

Définitions, source de données et méthodes : numéro d'enquête 5125.

L'infographie intitulée « [Les décès liés aux motocyclettes au Canada, 2016 à 2020](#) », qui fait partie de la série *Statistique Canada — Infographies (11-627-M)*, est également diffusée aujourd'hui.

Pour obtenir plus de renseignements ou pour en savoir davantage sur les concepts, les méthodes et la qualité des données, communiquez avec nous au 514-283-8300 ou composez sans frais le 1-800-263-1136 (infostats@statcan.gc.ca), ou communiquez avec les Relations avec les médias (statcan.mediahotline-ligneinfomedias.statcan@statcan.gc.ca).