

Rapport d'investigation du coroner

Loi sur les coroners

à l'intention des familles,
des proches et des organismes
POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de



2020-07329

Le présent document constitue
une version dénominalisée du
rapport (sans le nom du défunt).
Celui-ci peut être obtenu dans
sa version originale, incluant le
nom du défunt, sur demande
adressée au Bureau du coroner.

Me Amélie Lavigne

BUREAU DU CORONER	
2020-11-08 Date de l'avis	2020-07329 N° de dossier
IDENTITÉ	
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance
32 ans Âge	Masculin Sexe
Montréal Municipalité de résidence	Québec Province
	Canada Pays
DÉCÈS	
2020-11-08 Date du décès	Montréal Municipalité du décès
Voie publique Lieu du décès	

Ce rapport résulte d'une investigation du coroner, telle que définie par la *Loi sur les coroners*. Il s'agit d'un processus privé ayant comme objectif de recueillir de l'information sur les causes et les circonstances du décès. Ce processus privé ne requiert pas l'audition de témoins et les faits ne sont pas présentés lors d'une audience publique.

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. ██████████ a été identifié sur les lieux de son décès par les policiers au moyen de pièces d'identité comportant une photographie.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Un rapport d'enquête du Service de police de la Ville de Montréal indique que le 8 novembre 2020, vers 2 h 45, M. ██████████ était passager arrière dans un taxi (Toyota Prius), qui circulait en direction nord sur la rue Grenet, dans la Ville de Montréal.

Au même moment, le conducteur d'un véhicule Hyundai Genesis circulait à haute vitesse en direction ouest sur la rue De Salaberry. À ce moment il courait avec un autre véhicule. Alors que son feu de circulation était rouge, il s'est engagé dans l'intersection, heurtant au passage le taxi dans lequel prenait place M. ██████████ sur le côté arrière passager. Le conducteur du taxi a par la suite perdu le contrôle de son véhicule, frappant ainsi deux autres véhicules stationnés, défonçant une clôture, avant de s'immobiliser sur un terrain privé. Lors de la collision, M. ██████████ a été éjecté par la lunette arrière du véhicule et a été projeté à plusieurs mètres sur le sol.

Un appel au 911 a été effectué et les premiers répondants sont arrivés sur les lieux vers 2 h 54. Ils ont retrouvé M. ██████████ inconscient, étendu sur le sol d'un terrain privé de la rue Grenet et ils ont commencé les manœuvres de réanimation. Les ambulanciers ont par la suite transporté le patient à l'Hôpital du Sacré-Cœur-de-Montréal, où il a été pris en charge par le personnel soignant.

Malgré les manœuvres de réanimation effectuées, le décès a été constaté par un médecin de l'équipe soignante, à 3 h 36.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Un examen externe et une autopsie ont été effectués le 9 et 10 novembre 2020 au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. Dans son rapport, le pathologiste a constaté la présence de diverses lésions traumatiques. Certaines de ces lésions consistaient en des lacérations au niveau de la tête, d'une hémorragie sous-durale hémisphérique bilatérale, d'une hémorragie sous-arachnoïdienne, des fractures à la base du crâne et des fractures de diverses vertèbres.

Des analyses toxicologiques ont été pratiquées au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. Aucune trace d'alcool n'a été décelée dans le sang de M. [REDACTED]. La présence de substances non contributives au décès a par ailleurs été détectée dans son sang ainsi que dans son urine.

ANALYSE

L'enquête policière a déterminé que les infrastructures, les conditions météorologiques et l'état des véhicules impliqués n'étaient pas en cause pour expliquer cet accident. Les policiers ont déterminé que la vitesse excessive du véhicule Hyundai Genesis, dans un contexte de « course de rue », était la cause pour expliquer cet accident, ainsi que le non-respect de la signalisation routière.

Au moment où l'accident est survenu, le temps était dégagé et la température était approximativement de 13 ° Celsius. La collision est survenue dans un secteur urbain, où la chaussée est plane et pavée et dont la limite de vitesse est de 50 km/h. Selon les déclarations recueillies, le conducteur du taxi respectait la limite de vitesse quelques instants avant l'accident, alors que le conducteur du Hyundai Genesis circulait bien au-delà de 100 km/h. Aucune trace de freinage n'a été repérée. Les dommages au taxi ont été qualifiés de majeurs et le véhicule a été déclaré une perte totale. Lors de l'accident, M. [REDACTED] ne portait pas sa ceinture de sécurité.

À la lumière de l'investigation et du rapport d'autopsie, M. [REDACTED] est décédé des suites d'un polytraumatisme contondant, consécutivement à une collision routière entre deux véhicules, alors qu'il était passager.

La personne ayant causé sa mort a plaidé coupable et a été condamnée à quarante-huit (48) mois d'emprisonnement.

Au Québec, l'excès de vitesse est toujours en tête des causes d'accidents mortels sur le réseau routier représentant, en moyenne, chaque année, le tiers des décès. De plus, les données démontrent également que chaque année, en moyenne, environ 30 % des conducteurs et passagers de véhicules de promenade décédés ne portaient pas leur ceinture de sécurité.

Afin de modifier des comportements fautifs en cause dans les d'accidents routiers, la stratégie d'intervention préconisée, en termes d'efficacité, repose sur une approche intégrée soit en combinant la sensibilisation, la législation et le contrôle policier. Chaque élément de cette approche est important, mais peu efficace s'il est utilisé seul selon la littérature. Un bon exemple d'opération qui conjugue les trois éléments de ce modèle d'intervention est le cas des opérations nationales concertées communément appelé les ONC. Ce type d'opération est utilisé pour contrer différents problèmes liés aux comportements des conducteurs, par exemple, la vitesse excessive, le non-port de la ceinture de sécurité, la conduite avec les

facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues. Les ONC sont des actions concertées qui consistent à des opérations policières dans le but d'intercepter les conducteurs ayant des comportements fautifs. Cette opération est jumelée à un volet médiatique afin de faire connaître les opérations policières et de rendre compte à la population du nombre d'arrestations qui en ont découlé. Les ONC visent ainsi à augmenter le risque d'être arrêté et à modifier un comportement dans une population.

Bien que les policiers ont déterminé que la vitesse excessive, dans un contexte de « course de rue », était la cause pour expliquer cet accident, ainsi que le non-respect de la signalisation routière, peut-on se demander si le décès de M. [REDACTED] aurait pu être évité si ce dernier avait été attaché au moyen de sa ceinture de sécurité ? Considérant le fait que le conducteur du véhicule Hyundai Genesis portait sa ceinture de sécurité et qui, malgré la vitesse excessive, n'a subi aucune blessure lors de l'accident, est-ce que le port de la ceinture de sécurité aurait pu sauver la vie de M. [REDACTED] Elle aurait certainement pu jouer un rôle, évitant possiblement que le passager soit éjecté hors du véhicule.

Dans ce contexte et pour une meilleure protection de la vie humaine, il y a lieu de formuler une recommandation.

CONCLUSION

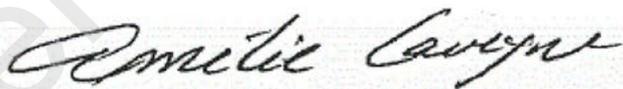
M. [REDACTED] [REDACTED] est décédé des suites d'un polytraumatisme contondant, consécutivement à une collision routière entre deux véhicules, alors qu'il était passager.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATION

Je recommande à l'Association des directeurs de police du Québec (ADPQ), en collaboration avec la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), d'intensifier la réalisation des opérations nationales concertées (ONC) visant l'application de la législation auprès des automobilistes au regard des excès de vitesse, du non-respect de la signalisation routière et du non-port de la ceinture de sécurité.

Je soussignée, coroner, reconnais que la date indiquée, et les lieux, les causes, les circonstances décrits ci-dessus ont été établis au meilleur de ma connaissance, et ce, à la suite de mon investigation, en foi de quoi j'ai signé, à Montréal, ce 22 avril 2024.



Me Amélie Lavigne, coroner