



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



2022-00389

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 | |
| 2022-01-15 Date de l'avis | 2022-00389 N° de dossier |
| IDENTITÉ | |
| ██████████ Prénom à la naissance | ████████████████████ Nom à la naissance |
| 18 ans Âge | Masculin Sexe |
| Montréal Municipalité de résidence | Québec Province |
| | Canada Pays |
| DÉCÈS | |
| 2022-01-14 Date du décès | Montréal Municipalité du décès |
| Rue Saint-Donat 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 d'une photographie.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Un rapport d'enquête du Service de police de la Ville de Montréal indique que le 14 janvier 2022, vers 21 h 38, M. ██████████ était passager avant dans une voiture Honda Civic, qui circulait à haute vitesse en direction nord sur la rue Saint-Donat dans la Ville de Montréal. Après avoir franchi un ralentisseur de vitesse (un « dos d'âne »), le conducteur a perdu le contrôle de son véhicule et il a terminé sa trajectoire en percutant un arbre situé sur un terrain privé avec le côté passager du véhicule. À la suite de l'impact, M. ██████████ a été projeté sur le conducteur du véhicule.

Un appel au 911 a été effectué et les premiers répondants sont arrivés sur les lieux. À l'aide des pinces de désincarcération, les pompiers ont libéré M. ██████████ de sa posture. Il était alors inanimé et il présentait une fracture à la mâchoire ainsi que d'importants saignements au niveau de la tête.

Les ambulanciers ont ensuite transporté M. ██████████ à l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont, où son décès a été constaté sur place par un médecin de l'équipe soignante, à 23 h 15.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Un examen externe a été effectué le 15 janvier 2022 à la morgue de Montréal. Le corps présentait des rigidités complètes et l'autopsie n'a pas été ordonnée. Aucune lésion contributive au décès n'a été observée.

Des analyses toxicologiques ont été pratiquées au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. Aucune substance en lien avec le décès n'a été décelée.

ANALYSE

La collision est survenue dans un secteur résidentiel, où la chaussée est plane et pavée et dont la limite de vitesse est de 30 km/h. Selon les déclarations recueillies, le conducteur du véhicule dans lequel M. [REDACTÉ] était passager ne respectait pas la vitesse permise quelques instants avant l'accident et il circulait à haute vitesse (minimum 80 km/h). Les policiers ont repéré des traces de dérapage sur la chaussée commençant immédiatement après le ralentisseur de vitesse. Au moment où l'accident est survenu, le temps était dégagé et la température était approximativement de -20 ° Celsius et celle ressentie était plutôt de -31 ° Celsius. La chaussée était légèrement enneigée, ce qui la rendait particulièrement glissante.

Selon les informations recueillies auprès des ingénieurs de la Ville, la signalisation était adéquate et le ralentisseur de vitesse était visible. Ils ont par ailleurs constaté la présence d'un affaissement de l'asphalte situé après le « dos d'âne », sur lequel le véhicule a roulé, contribuant possiblement à la perte de contrôle par le conducteur.

Selon les informations recueillies par les enquêteurs, le conducteur du véhicule impliqué dans l'accident n'était pas titulaire d'un permis de conduire. Lors de l'accident, M. [REDACTÉ] portait par ailleurs sa ceinture de sécurité.

Le véhicule a été gravement endommagé, principalement sur le côté avant droit, soit le côté passager. Les dommages au véhicule ont été qualifiés de majeurs et le véhicule a été déclaré une perte totale.

L'enquête policière a déterminé que les infrastructures, les conditions météorologiques et l'état du véhicule impliqué n'étaient pas en cause pour expliquer cet accident. Les policiers ont déterminé que la vitesse excessive du véhicule dans lequel M. [REDACTÉ] était passager et l'inexpérience du conducteur étaient les causes pour expliquer cet accident.

À la lumière de l'investigation, M. [REDACTÉ] est probablement décédé des suites d'un traumatisme crânien, consécutivement à une collision routière, alors qu'il était passager.

Après examen des éléments en lien avec l'évènement entourant le décès de M. [REDACTÉ] le Directeur des poursuites criminelles et pénales (DPCP) a conclu qu'aucune accusation ne serait déposée.

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. 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.

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

CONCLUSION

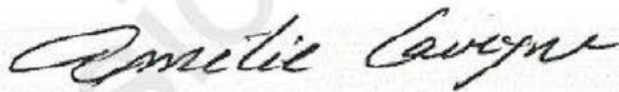
M. [REDACTED] est probablement décédé des suites d'un traumatisme crânien, consécutivement à une collision routière, alors qu'il était passager.

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 d'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.

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