

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



2023-03949

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	
2023-05-29 Date de l'avis	2023-03949 N° de dossier
IDENTITÉ	
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance
21 ans Âge	Masculin Sexe
Montréal Municipalité de résidence	Québec Province
	Canada Pays
DÉCÈS	
2023-05-29 Date du décès	Montréal Municipalité du décès
Hôpital général de Montréal 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 visuellement par ses proches en cours d'hospitalisation.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Un rapport d'enquête du Service de police de la Ville de Montréal indique que le 26 mai 2023, vers 13 h 42, M. ██████████ circulait à haute vitesse au volant d'un véhicule de marque Infiniti, modèle Q50, en direction est sur le chemin Côte-Saint-Luc, dans la Ville de Montréal. Pour une raison inconnue, il a soudainement perdu le contrôle, heurtant un banc public au passage, avant de terminer sa trajectoire dans un arbre, situé près de l'intersection du Grand Boulevard.

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, vers 14 h 21. Il était inconscient, mais toujours en vie. Les ambulanciers ont ensuite transporté M. ██████████ à l'Hôpital général de Montréal, où il a été pris en charge par l'équipe médicale. Il présentait alors de multiples fractures au niveau du visage, une fracture à la jambe gauche et il a dû subir l'ablation de son bras gauche.

Des examens d'imagerie médicale ont également révélé la présence d'un hématome sous-dural aigu ainsi qu'une hémorragie intracrânienne. Le patient a donc été transféré au bloc opératoire.

Considérant la sévérité des dommages causés par les lésions, le médecin de l'équipe soignante a constaté le décès neurologique du patient et son décès a été constaté sur place, le 29 mai 2023, à 10 h 47.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Des prélèvements sanguins ont été effectués lors de son admission à l'Hôpital général de Montréal. Aucune trace d'alcool n'a été décelée dans le sang de M. [REDACTÉ].

Comme les conditions qui ont entraîné le décès de M. [REDACTÉ] sont bien documentées dans son dossier de l'Hôpital général de Montréal, aucune expertise additionnelle n'a été ordonnée.

ANALYSE

Au moment où l'accident est survenu, le temps était clair et la température était approximativement de 20 ° Celsius. La collision est survenue dans un secteur majoritairement résidentiel, où la chaussée est plane et pavée et dont la limite de vitesse est de 50 km/h. Le chemin Côte-Saint-Luc est une route à deux sens avec deux voies pour chaque direction.

Les dommages au véhicule ont été qualifiés de majeurs : tout le côté gauche est lourdement endommagé, le toit est tordu, le pare-brise est perforé et plusieurs coussins gonflables sont déployés.

L'analyse et la reconstitution de la collision ont mis en évidence des traces de dérapages sur la chaussée, permettant de conclure qu'une force latérale était présente quelques instants avant la collision. Considérant que la force latérale a excédé la limite d'adhérence latérale du véhicule, elle a donc fait pivoter le véhicule sur son centre de masse, communément appelé « mouvement de lacet ».

L'analyse du module de contrôle des coussins gonflables a d'abord démontré que M. [REDACTÉ] portait sa ceinture de sécurité. Elle a également révélé que M. [REDACTÉ] ne respectait pas la vitesse permise quelques instants avant l'accident et il circulait à haute vitesse (près de 140 km/h).

Une expertise mécanique a également été réalisée sur le véhicule impliqué. Dans son rapport, l'expert mécanicien a constaté que les dimensions des quatre (4) pneus n'étaient pas identiques et que cela a pu avoir une incidence sur la manœuvrabilité du véhicule. En ce qui concerne les autres composantes des divers systèmes du véhicule, il n'a décelé aucune anomalie.

L'enquête policière a déterminé que les infrastructures, les conditions météorologiques, l'état mécanique du véhicule impliqué et la signalisation n'étaient pas en cause pour expliquer cet accident. Les policiers ont déterminé que la vitesse excessive du véhicule est la cause pour expliquer cet accident. La différence de grandeur des pneus peut avoir eu une incidence sur la manœuvrabilité du véhicule. Ceci, jumelé à une vitesse excessive pourrait expliquer la perte de contrôle du véhicule.

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

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

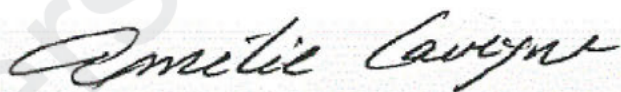
M. [REDACTED] [REDACTED] est décédé des suites d'un traumatisme crânien, consécutivement à une collision routière, alors qu'il était conducteur.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATION

Je recommande à l'Association des directeurs de police du Québec (ADPQ), en obtenant la collaboration de 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 27 mai 2024.



Me Amélie Lavigne, coroner