

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



2023-08154

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 Marilyn Morin

BUREAU DU CORONER	
2023-11-01 Date de l'avis	2023-08154 N° de dossier
IDENTITÉ	
██████ Prénom à la naissance	██████ Nom à la naissance
52 ans Âge	Féminin Sexe
Taschereau Municipalité de résidence	Québec Province
	Canada Pays
DÉCÈS	
2023-11-01 Date du décès	Senneterre Municipalité du décès
Route 113 Lieu du décès	

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

Mme ██████ a été identifiée visuellement par un policier à l'aide d'une pièce d'identité comprenant une photographie.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Selon un rapport de la Sûreté du Québec (SQ) de La Vallée-de-l'Or auxiliaire, le 1^{er} novembre 2023, vers 7 h 4, Mme ██████ circule sur la route 113 en direction nord très proche de la ligne médiane. Elle percute l'arrière d'un véhicule qui circule dans voie inverse (direction sud) et qui, possiblement, déborde dans sa voie ou à tout le moins sur la ligne médiane.

Plusieurs automobilistes se garent afin de porter secours aux victimes. L'un d'eux appelle du secours en utilisant les ondes radio puisqu'il n'y a pas de réseau dans ce secteur.

Les premières personnes à se rendre près de Mme ██████ observent qu'elle est coincée dans son véhicule et inconsciente. À 7 h 10, un camionneur, qui est aussi premier répondant, se rend auprès d'elle et constate qu'elle n'a pas de pouls et ne respire plus. Comme elle est coincée dans l'habitacle du véhicule, il ne peut effectuer de manœuvres de réanimation.

Des agents de la SQ, des pompiers ainsi que des techniciens paramédics sont déployés sur les lieux de l'accident.

Les ambulanciers transportent Mme ██████ au Centre de santé Lebel où son décès est constaté par un médecin vers 9 h 25.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Un examen externe a été fait le 1^{er} novembre 2023 au Centre de santé Lebel. Il a mis en évidence la présence de plusieurs blessures occasionnées lors de l'accident d'automobile. Aucune autre lésion contributive au décès n'a été observée.

Un examen radiologique du corps entier par tomодensitométrie a été effectué le 2 novembre 2023 à l'hôpital Hôtel-Dieu d'Amos. La radiologiste a notamment décrit la présence d'une anoxie cérébrale significative, ainsi que de nombreuses blessures incompatibles avec la vie, survenues lors de l'accident automobile.

Des analyses toxicologiques ont été pratiquées au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. Aucune substance contributive au décès n'a été détectée.

ANALYSE

Mme [REDACTED] n'avait aucun antécédent médical pertinent en lien avec son décès ou les circonstances de celui-ci. Les observations décrites par la radiologiste dans son rapport correspondent à des blessures sévères et expliquant sans équivoque le décès de Mme [REDACTED].

Les deux véhicules impliqués dans cette collision sont de marque Ford. Mme [REDACTED] conduisait un F 150 2019 blanc, alors que l'autre véhicule impliqué est un F 350 2006 vert. Afin d'éviter toute confusion, le véhicule de Mme [REDACTED] sera désigné comme étant le véhicule 1 et l'autre, le véhicule 2.

La collision s'est produite dans une courbe où la route est constituée de deux voies simples opposées et séparées d'une ligne jaune double visible. Cette portion de la route 113 a récemment été refaite et, de ce fait, la chaussée asphaltée était alors en bon état. Elle était cependant couverte d'une couche de glace noire et très glissante. Un panneau signalétique annonçant la courbe est présent et visible dans chacune des directions.

L'agent-reconstitutionniste conclut que le véhicule 1 circulait très proche ou sur la ligne médiane et que la collision s'est produite à cet endroit. Aucune trace de freinage n'a été observée et l'hypothèse la plus probable est que l'arrière du véhicule 2 a légèrement dévié de sa voie, créant ainsi une collision avec le véhicule 1.

Après l'analyse des véhicules et de la scène, il estime que le pare-chocs du véhicule 1 a percuté le coin de la porte avant côté conducteur du véhicule 2. Ensuite, le véhicule 1 aurait percuté le coin de la plate-forme (vide) du véhicule 2. Comme la plate-forme ne contient pas de poids, elle se soulève sous la force de l'impact. Le véhicule 1 passe ensuite sous la plate-forme, puis les deux véhicules terminent leur trajectoire séparément. Le véhicule 1 s'est retrouvé immobilisé dans sa voie de circulation (en direction nord), alors que le véhicule 2 a terminé sa course dans le fossé ouest.

Le conducteur du véhicule 2 a rapporté qu'en s'engageant dans une courbe près du kilomètre 86, il a senti qu'il commençait à glisser en sens inverse de la courbe. Il est parvenu à réintégrer sa voie après avoir lâché l'accélérateur et ignoré les freins, mais il a néanmoins senti qu'il continuait de glisser. Ce témoignage apparaît compatible avec la conclusion à laquelle en vient l'agent-reconstitutionniste. Le conducteur a par ailleurs rapporté avoir vu le véhicule de Mme [REDACTED] zigzaguer peu avant la collision. Il est possible qu'elle ait tenté une manœuvre afin d'éviter le véhicule ou qu'elle ait elle aussi dérapé en raison des conditions routières.

À la suite de l'inspection mécanique du véhicule 2, le mécanicien a retenu que l'entretien était conforme et qu'il présentait un bon état général. Il a fait quelques observations en lien

avec des éléments imparfaits. Cependant, au terme de l'enquête, il est conclu que ces éléments ne sont pas de nature à avoir causé la collision ou contribué à sa survenue.

Quant au véhicule 1, tous les dommages observés sont secondaires à la collision, laquelle a entraîné le déploiement des coussins gonflables du côté conducteur. Le mécanicien a par ailleurs précisé que le véhicule avait bénéficié d'un entretien minutieux.

J'ai eu l'occasion d'échanger avec un représentant du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) qui, après vérifications et analyses, m'a confirmé que la route 113 a bénéficié de l'entretien prévu pour le niveau de service attendu. Il est ressorti que « les routes avec un débit de véhicules par jour plus faible sont plus difficiles à entretenir l'hiver. C'est le cas pour la route 113 avec un débit d'environ 700 véhicules/jour l'hiver. Selon la norme de viabilité hivernale Tome VI, le niveau de service attendu pour une route nationale avec un DJMH inférieur à 2500 véhicules/jour est Chaussée partiellement dégagée. Après vérification auprès du centre de service, la fréquence et la qualité des interventions par les différents entrepreneurs d'hiver de ce secteur sont jugées conformes au niveau de qualité attendue. »

Dans la même foulée, il m'a été confirmé qu'il n'y avait pas eu d'opérations de déneigement et déglçage dans les heures qui ont précédé l'accident (selon les conditions routières émises à 3 h 56) et que les prévisions des conditions météorologiques n'indiquaient aucune accumulation de précipitations. Au surplus, une portion du pavage de cette route avait été refait. Selon le MTMD, la glace noire est difficilement décelable, mais cela est plus particulièrement vrai sur un nouveau pavage, lequel réagit différemment à l'humidité comparativement à un vieux pavage. Il est donc possible que la perte de contrôle du véhicule soit survenue à environ 300 mètres après la transition entre le nouveau et l'ancien pavage.

L'enquête policière fait état que la chaussée était couverte de glace noire, ce qui la rendait extrêmement glissante. Cela est corroboré par le chauffeur du véhicule impliqué dans la collision, mais aussi par d'autres conducteurs qui sont venus porter secours ainsi que par les policiers. Plusieurs d'entre eux ont d'ailleurs déclaré que l'entretien de la route 113 Nord était généralement négligé, mais plus spécifiquement depuis les précipitations tombées le 30 octobre précédent. Le rapport d'enquête confirme par ailleurs qu'il n'y avait aucun abrasif ou sable sur la route.

Après analyse et discussions avec divers témoins et/ou intervenants au présent dossier, je comprends que peu de personnes ne savaient comment informer le MTMD lorsqu'une route aurait besoin d'entretien ou est dangereuse en raison, par exemple, de conditions routières particulières. Dans le présent dossier, personne ne semble avoir avisé le MTMD de la problématique de la glace noire et des mauvaises conditions qui prévalaient sur cette route. Or, je crois qu'il y aurait lieu d'informer les citoyens des moyens dont ils disposent pour ce faire et qu'il faut faciliter leur participation lorsqu'ils constatent une route dont la chaussée est dangereuse.

Cet accident démontre que la chaussée peut être glissante ou, par exemple, couverte de glace noire, sans que les conditions météorologiques ne le laissent forcément présager. Dans les circonstances, afin de préserver la vie humaine, je formulerai deux recommandations au ministère des Transports et de la Mobilité durable en lien avec l'entretien de la route 113 Nord.

CONCLUSION

Le décès de Mme [REDACTED] est attribuable à un important polytraumatisme, consécutivement à une collision routière.

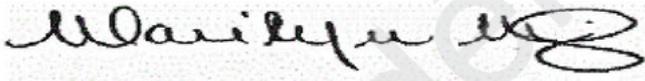
Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATIONS

Je recommande au **ministère des Transports et de la Mobilité durable** de :

- [R-1] S'assurer que les équipes nécessaires soient dirigées vers la route 113, entre le km 70 et le km 90, requérant un épandage de produits abrasifs lorsque les conditions routières l'exigent ;
- [R-2] Installer sur la route 113 Nord des panneaux indiquant un numéro de téléphone auquel les usagers de la route peuvent téléphoner afin de signaler tout problème d'entretien.

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 4 septembre 2024.



Me Marilyn Morin, coroner