

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



2023-04709

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 Mélanie Ricard

BUREAU DU CORONER	
2023-06-26 Date de l'avis	2023-04709 N° de dossier
IDENTITÉ	
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance
52 ans Âge	Féminin Sexe
Saint-Félicien Municipalité de résidence	Québec Province
	Canada Pays
DÉCÈS	
2023-06-26 Date du décès	Saguenay Municipalité du décès
Boulevard du Royaume Lieu du décès	

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

Mme ██████████ a été identifiée par charte dentaire, à la suite d'une expertise en odontologie effectuée au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Les circonstances de ce décès font l'objet d'un rapport d'enquête collision du Service de police de Saguenay.

Le 26 juin 2023 vers 14 h 15, Mme ██████████ circulait seule à bord d'un véhicule appartenant à son employeur de marque Chevrolet, modèle Équinox, année 2022, sur la route 170, soit le Boulevard du Royaume à Jonquière en direction ouest lorsque son véhicule a été percuté par un véhicule de marque Mazda qui circulait en sens inverse, dans sa voie.

À la suite de cette collision frontale, le véhicule Mazda a terminé sa course dans le fossé situé du côté sud de la route, face vers l'ouest. Le véhicule conduit par Mme ██████████ est allé percuter un amas de terre et de rochers situé dans le fossé du côté nord de la route, renversé du côté conducteur, et s'est rapidement embrasé. Les deux conducteurs sont demeurés incarcérés dans leurs véhicules respectifs et des témoins de l'accident ont alerté les secours.

Les pompiers ont éteint l'incendie qui embrasait le véhicule conduit par Mme ██████████ et par la suite, les intervenants n'ont pu que constater son décès.

Les policiers ont rédigé un constat de mort évidente sur place.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Étant donné les signes évidents de polytraumatisme et l'état du corps à la suite de l'incendie du véhicule, aucun examen externe ni aucune autopsie n'ont été ordonnés.

ANALYSE

Lors de la collision, Mme [REDACTED] qui était au travail dans un véhicule de marque Chevrolet appartenant à son employeur, circulait en direction ouest et l'autre conducteur (dossier coroner 2023-04710) circulait dans son véhicule Mazda en direction est. Il est aussi décédé dans le cadre de cet accident.

La collision frontale est survenue sur une route numérotée (route 170), comportant une circulation à double sens, dont la limite de vitesse est de 90 km/h. La chaussée était asphaltée et en bon état. À cet endroit, la route est en ligne droite sur une distance d'environ 2 km séparée par deux lignes continues prohibant les dépassements dans les deux sens. Le marquage au sol était visible et en bon état. Une légère surélévation de la route près de l'endroit où s'est produit l'accident crée un vallonnement qui empêche de voir les véhicules qui viennent en sens inverse.

Au moment de l'évènement, il y avait peu de circulation, il faisait jour, le temps était variable, la visibilité était bonne et la chaussée était sèche.

Le rapport d'enquête collision a démontré que le véhicule Mazda a effectué un dépassement juste avant la collision mortelle, malgré la présence de lignes doubles et à grande vitesse. En effet, à la suite de l'accident, l'aiguille de son indicateur de vitesse était bloquée à 130 km/h.

Les marques relevées sur la scène par les enquêteurs démontrent que celui-ci a eu lieu dans la voie où circulait le véhicule conduit par Mme [REDACTED] et qu'aucun des véhicules n'a dérapé ou tenté de freiner. La présence du vallonnement sur la route a probablement fait en sorte que Mme [REDACTED] n'a pas eu le temps de réagir.

La signalisation routière, les conditions météorologiques et l'état des véhicules ne semblent pas avoir contribué à l'accident.

Un témoin a mentionné avoir vu le véhicule Mazda circuler de manière erratique sur l'autoroute reliant Saint-Bruno à Larouche environ une vingtaine de minutes avant la collision. À ce moment, le véhicule Mazda a effectué des dépassements rapides, des louvoiements saccadés, a coupé la voie à d'autres véhicules et a ralenti brusquement. Son clignotant droit demeurait activé durant ses déplacements. Le témoin, qui a suivi le véhicule Mazda sur une certaine distance avant que ce dernier ne s'immobilise sur le bord de l'autoroute dans un angle de 45 degrés, s'est d'ailleurs questionné sur un potentiel état d'ébriété du conducteur. Pendant qu'il suivait le véhicule Mazda sur l'autoroute, le témoin a aperçu un véhicule policier affairé à une interception dans la voie inverse.

Un autre témoin, soit le conducteur qui a été dépassé par le véhicule Mazda juste avant la collision, a mentionné que ce dernier le suivait de près depuis environ 1 km et avait fait des manœuvres pour le dépasser, se déplaçant de gauche à droite et retournant dans sa voie, malgré la présence de lignes doubles. Les deux véhicules sont passés devant un véhicule de police banalisé qui venait de procéder à l'interception d'un autre conducteur et tout de suite après, le véhicule Mazda a dépassé le véhicule qui le précédait.

Le témoin a mentionné que le véhicule Mazda demeurait dans la voie inverse à la suite du dépassement et qu'il avait lui-même réduit sa vitesse afin qu'il puisse se ranger, ayant aperçu le véhicule Chevrolet qui venait en sens inverse. Il a mentionné que le véhicule Mazda n'a pas tenté de se ranger dans sa voie, malgré le fait que l'espace entre les véhicules le permettait, et qu'il a percuté le véhicule Chevrolet venant en sens inverse. Le policier qui se trouvait tout près, affairé à une interception, a entendu l'impact et est rapidement intervenu.

À la lumière des données recueillies lors de l'investigation, la collision résulte du dépassement illégal et à grande vitesse effectué par le conducteur du véhicule Mazda, ainsi que de son omission de reprendre sa voie à la suite de ce dépassement, alors qu'il avait les facultés affaiblies par l'alcool.

Selon les témoignages recueillis, plusieurs personnes ont été en mesure de constater la conduite erratique et dangereuse du conducteur du véhicule Mazda, au moins dans les 20 minutes précédant la collision, et ce, sur plusieurs kilomètres, mais aucun n'a contacté les policiers pour les aviser de la situation et du fait que le conducteur semblait en état d'ébriété. Pourtant des policiers se trouvaient à proximité à au moins deux reprises et il est vraisemblable de croire que si les autorités avaient été avisées de la situation, elles auraient peut-être pu intercepter le véhicule et éviter ces décès tragiques.

Les antécédents judiciaires du conducteur du véhicule Mazda démontrent qu'au moment où l'accident est survenu, il faisait l'objet d'accusations criminelles pour une conduite automobile avec plus de 80 mg d'alcool par 100 ml de sang, survenue en juin 2022. Il faisait également l'objet d'accusations pour conduite dangereuse, conduite avec les capacités affaiblies et refus de fournir un échantillon d'haleine, événements survenus en octobre 2022.

Selon son dossier de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), au moment de l'accident, il faisait l'objet de plusieurs suspensions administratives, notamment pour avoir omis de se soumettre à une évaluation du risque démontrant que son rapport à l'alcool ne compromettrait pas la conduite sécuritaire d'un véhicule routier, laquelle était exigée par la SAAQ.

À la lecture de ses antécédents judiciaires et de son dossier de conduite, il semble que le conducteur ayant causé cet accident était un récidiviste en matière de conduite avec les facultés affaiblies et que les différentes accusations judiciaires ainsi que la suspension administrative de son droit de conduire n'ont pas eu l'effet escompté.

Selon les plus récentes statistiques publiées par la Société de l'assurance automobile du Québec (2022), 347 personnes sont décédées sur les routes du Québec en 2021. La conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool demeure l'une des principales causes de décès. Parmi les 32 conducteurs décédés en 2021 ayant subi un test d'alcoolémie, 23,5 % avaient une alcoolémie supérieure à la limite permise de 80 mg d'alcool par 100 ml de sang¹.

Ces statistiques ne représentent qu'une partie des décès liés à l'alcool au volant, puisque des tests de dépistage d'alcool ne sont pas toujours réalisés et qu'elles ne tiennent pas compte des victimes collatérales, telle Mme [REDACTED]. La conduite avec les facultés affaiblies demeure donc une cause importante de décès, en dépit de l'augmentation des peines et des nombreuses campagnes de sensibilisation.

En 2014, l'organisme MADD Canada, dans le cadre de sa campagne 911², a mis en place un guide pour la mise en place d'un programme 911 efficace visant à signaler aux autorités les conducteurs aux facultés affaiblies. Depuis ce temps, des campagnes de signalisation citoyenne concernant les conducteurs semblant avoir les facultés affaiblies ont vu le jour à travers le Canada, notamment au Québec et en Ontario. Ces campagnes visent à

¹Société de l'assurance automobile du Québec (2022), Bilan routier 2021. Société de l'assurance automobile du Québec. <https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/documentation/bilan-routier/>

² <https://madd.ca/pages/programmes/campagnes-de-sensibilisation/campagne-911/?lang=fr>

conscientiser la population et à favoriser son implication en matière de sécurité routière. Le signalement par les citoyens des conducteurs présentant une conduite erratique permettrait d'augmenter la surveillance et de faciliter le travail des policiers en matière d'interception et d'augmenter la sécurité sur les routes. Bien entendu, de telles campagnes doivent être encadrées et les appels au 911 doivent se faire de façon sécuritaire.

Selon MADD Canada et Éduc'alcool³, la crainte de se faire arrêter est l'un des facteurs les plus dissuasifs en matière de conduite avec les capacités affaiblies. Les gros buveurs seraient les conducteurs les plus récalcitrants. Plus un conducteur conduit fréquemment avec les facultés affaiblies sans se faire prendre, plus sa perception du risque de se faire arrêter diminue.

Les campagnes de signalement par les citoyens augmentent la perception des conducteurs qui ont consommé qu'il existe une plus grande probabilité de se faire intercepter. Dans le cadre d'une telle campagne, MADD Canada invite les services de police à transmettre une lettre aux propriétaires de véhicules ayant été identifiés et qui n'avaient pu être interceptés, mentionnant que la conduite de ce véhicule avait laissé croire à un citoyen que le conducteur avait possiblement les capacités affaiblies. Ce type de correspondance, qui ne demande aucune réponse ou suivi, peut avoir l'effet d'un avertissement envers les conducteurs ayant l'habitude de conduire avec les facultés affaiblies d'une plus grande probabilité de se faire éventuellement intercepter.

Dans le cas qui nous occupe, les dénonciations citoyennes auraient peut-être pu éviter ces deux décès tragiques. Par le passé, des recommandations ont été formulées par le Bureau du coroner au ministère de la Sécurité publique du Québec, à la Société de l'assurance automobile du Québec et à Éduc'alcool afin qu'ils coordonnent leurs efforts pour promouvoir auprès du public l'importance de signaler aux policiers les conducteurs ayant ou semblant avoir les facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue⁴.

Dans le but de protéger la vie et d'éviter d'autres décès dans des circonstances similaires, il m'apparaît opportun de continuer dans cette voie et de recommander à nouveau à la SAAQ d'évaluer la possibilité de mettre sur pied une campagne provinciale de vigilance citoyenne. Une telle campagne, comme proposé par MADD Canada, visant à éduquer le public sur les signes de conduite avec les facultés affaiblies ainsi qu'à encourager le signalement de ces conducteurs aux autorités, favoriserait la conscientisation et la collaboration l'ensemble de la population en matière de sécurité routière.

Dans le cadre de cette investigation, j'ai pu m'entretenir avec des représentants de MADD Canada, de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), d'Éduc Alcool, ainsi que du ministère de la Sécurité publique du Québec. Je retiens notamment de ces échanges que la SAAQ et les différents corps de police sont les acteurs clés pouvant mettre en place une telle campagne.

³ Mémoire d'Éduc'alcool à la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale du Québec relativement au projet de loi No. 71, Loi modifiant de nouveau le code de sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Janvier 2010.

⁴ Rapport d'investigation no. 2021-05487.

CONCLUSION

Mme [REDACTED] [REDACTED] est décédée d'un polytraumatisme et de l'embrassement de son véhicule consécutivement à une collision routière entre deux véhicules automobiles.

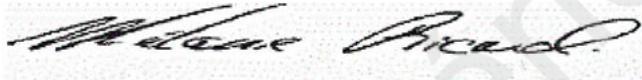
Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATION

Je recommande à la **Société d'assurance automobile du Québec en sollicitant la collaboration de l'Association des directeurs de police du Québec de :**

- [R-1] Mettre en place une campagne provinciale de vigilance citoyenne visant à encourager le signalement aux autorités des conducteurs semblant avoir les capacités affaiblies par l'alcool ou les drogues, tel que proposé par l'organisme MADD Canada.

Je soussigné, 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 La Tuque, ce 9 septembre 2024.



Me Mélanie Ricard, coroner