

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

 

2024-02742

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 Nathalie Lefebvre

BUREAU DU CORONER	
2024-04-09 Date de l'avis	2024-02742 N° de dossier
IDENTITÉ	
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance
24 ans Âge	Masculin Sexe
Longueuil Municipalité de résidence	Québec Province
	Canada Pays
DÉCÈS	
2024-04-09 Date du décès	Longueuil Municipalité du décès
Hôpital Charles-Le Moyne Lieu du décès	

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. ██████████ a été identifié par les policiers, à l'aide de pièces d'identité comportant des photographies, sur les lieux de l'accident.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Un rapport du Service de police de l'agglomération de Longueuil indique que, le 9 avril 2024, à 18 h 37, plusieurs appels de citoyens ont été logés au sujet d'un accident de la route impliquant une voiture Ford Fusion et une motocyclette, survenue à l'angle des boulevards Roland-Therrien et Désormeaux, à Longueuil.

Arrivés sur les lieux à 18 h 46, les policiers remarquent que M. ██████████ a été pris en charge par les premiers répondants. Il est conscient, mais présente d'importantes blessures. Il est transporté à l'hôpital où il est pris en charge par l'équipe soignante et emmené au bloc opératoire. Malheureusement, il succombe à ses blessures.

Le décès est constaté à 20 h 54 par le médecin traitant.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Un examen externe a été fait le 10 avril 2024 aux installations d'Héma-Québec. Il a mis en évidence la présence de multiples fractures, ecchymoses, contusions et abrasions conséquentes avec un polytraumatisme secondaire à une collision routière.

Des analyses toxicologiques ont été pratiquées au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. Aucun alcool n'a été détecté ni aucune autre substance contributive au décès.

ANALYSE

Selon des informations consignées au rapport d'enquête policière, M. [REDACTED] aux commandes de sa moto, aurait brûlé un feu rouge et aurait percuté le véhicule Ford Fusion.

Plusieurs témoins ont été rencontrés et ont fait une déclaration. Tous les témoignages concordent à l'effet que M. [REDACTED] circulait à environ 100 km/h sur le boulevard Roland-Therrien, qu'il a passé au feu rouge à l'intersection du boul. des Ormeaux et qu'il est entré en collision avec le véhicule Ford Fusion qui arrivait en direction est sur le boulevard des Ormeaux.

Un spécialiste en enquête collision s'est déplacé sur les lieux pour faire la reconstitution de l'accident et prendre des photographies.

FACTEURS ENVIRONNEMENTAUX

Lors de la collision, la chaussée est sèche et en bon état et la visibilité est bonne. La limite de vitesse permise est de 50 km/h. Les cycles des feux de circulation sont fonctionnels.

MÉTÉO

Au moment des faits, il fait environ 14° Celsius. Le temps est légèrement nuageux et il fait noir. Le soleil n'est donc pas en position d'aveugler l'un ou l'autre des conducteurs.

POINT D'IMPACT

La collision est survenue vers 18 h 36. M. [REDACTED] était seul à bord de sa moto. Il circulait dans la voie de droite, en direction sud, sur le boulevard Roland-Therrien à l'approche de l'intersection du boulevard des Ormeaux. Il y avait un seul occupant également à bord du Ford Fusion. Il circulait dans la voie de gauche pour aller tout droit en direction est sur le boulevard des Ormeaux à l'intersection du Boulevard Roland-Therrien.

Le point d'impact n'est pas visible sur la chaussée et il n'y avait pas de trace de freinage ou de dérapage.

Ainsi, les dommages aux deux véhicules ainsi que leurs positions finales permettent de conclure leur trajectoire avant et après la collision.

EXPERTISES MÉCANIQUES

Les deux véhicules ont fait l'objet d'inspections mécaniques. Rien d'anormal n'en est ressorti.

OBSERVATIONS

Il y a trois facteurs qui peuvent contribuer à une collision routière : le (s) véhicule (s), l'environnement et l'humain. Selon le reconstitutionniste, les deux premiers facteurs ne sont pas en cause.

Reste le facteur humain. Le module du coussin gonflable du Ford Fusion indique que ce dernier était immobilisé cinq secondes avant la collision et que le conducteur a accéléré de

façon constante jusqu'à l'impact. Son accélération était normale pour le secteur et il circulait à 23.5 km/h.

Quant à la moto, elle a heurté avec une force considérable la portière avant gauche du Ford Fusion de telle sorte que sa roue avant s'y est encastrée. Le tachymètre affiche 8500 tours/minute, ce qui indique en effet une grande vitesse.

Ainsi, le Ford Fusion était en accélération dû au passage du feu rouge au vert. Il avait une accélération constante avec une vitesse normale pour un conducteur qui démarrait suite au passage au feu vert après avoir été immobile au feu rouge. Le conducteur n'a commis aucune violation ou contravention au Code de la sécurité routière. Quant à M. [REDACTED] il ne respectait pas la vitesse permise.

En effet, des témoins ont déclaré avoir vu M. [REDACTED] circulant sur la roue arrière (en *wheelie*) de sa moto quelques instants avant la collision. Il a franchi l'intersection du boulevard des Ormeaux alors que le feu était passé au rouge.

La force d'impact au moment de la collision et les dommages subis par les deux véhicules démontrent que la moto circulait à une vitesse supérieure à celle permise dans le secteur.

Le reconstitutionniste vient donc à la conclusion que la cause de l'accident est la vitesse et le non-respect de la signalisation par M. [REDACTED]

Il est clair ici que le décès de M. [REDACTED] était évitable.

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 d'un polytraumatisme contondant secondaire à une collision routière, alors qu'il conduisait une moto.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATION

Je recommande à la **l'Association des directeurs de police du Québec conjointement avec la Société de l'assurance automobile du Québec** de :

[R-1] Augmenter la réalisation des opérations nationales concertées (ONC) visant l'application de la législation auprès des conducteurs de moto au regard de la vitesse excessive et du non-respect de la signalisation routière.

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 Candiac, ce 23 septembre 2024.



Me Nathalie Lefebvre, coroner