

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



2023-09623

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.

Dr Marc Jalbert

BUREAU DU CORONER	
2023-12-21 Date de l'avis	2023-09623 N° de dossier
IDENTITÉ	
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance
19 ans Âge	Féminin Sexe
Lanoraie Municipalité de résidence	Québec Province
	Canada Pays
DÉCÈS	
2023-12-20 Date du décès	Lanoraie Municipalité du décès
Route 138 (tronçon 03 et section 105) Lieu du décès	

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

Mme ██████████ a été identifiée visuellement à l'aide d'une pièce d'identité par un agent de la Sûreté du Québec sur les lieux de son décès.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Les circonstances entourant le décès de Mme ██████████ sont issues du rapport de police de la Sûreté du Québec (SQ) de la MRC de D'Autray.

Le 20 décembre 2023, aux environs de 20 h 30, Mme ██████████ termine son quart de travail dans un restaurant de Berthierville. Elle avise à 20 h 34 par message vocal un proche qu'elle quitte son travail pour aller le rejoindre.

Le proche en question poursuit alors l'envoi de messages vocaux, puis textes, jusqu'à 21 h 40, sans obtenir de réponse. Il tente par la suite plusieurs appels qui demeurent également sans réponse. Au départ, il obtient une tonalité avant le message de la boîte vocale, mais à partir de 23 h 50, ses appels sont automatiquement dirigés vers la boîte vocale selon le registre des appels entrants du téléphone cellulaire de Mme ██████████ consulté. Environ 2 heures s'écoulent entre le dernier message vocal laissé par Mme ██████████ et la décision du proche de débiter par lui-même un ratissage aux environs de son lieu de travail à Berthierville.

À 1 h 14 dans la nuit du 21 décembre 2023, un membre de la famille signale la disparition de Mme ██████████ à la SQ. Suivant la prise de la déposition et la description du véhicule utilisé par Mme ██████████ cette journée, un ratissage est alors effectué par les patrouilleurs en service de la SQ de la MRC de D'Autray entre Berthierville, Lanoraie et Lavaltrie. On tente alors de couvrir les trajets potentiels pouvant avoir été empruntés par Mme ██████████ On patrouille aussi les environs de son domicile, de son lieu de travail, les stations de service et les bars environnants. L'Hôpital de Lanaudière est également contacté, mais aucun usager répondant au nom ou à la description de la disparue ne se trouve sur les lieux. On tente également de trianguler le téléphone cellulaire de Mme ██████████ qui semble alors hors fonction. Les dernières données transmises ont été captées par une tour de transmission de l'autre côté du fleuve Saint-Laurent à Sorel-Tracy (ville située face à Berthierville sur la rive sud du fleuve). Une patrouille est également demandée à la SQ de la région de Sorel qui s'avère également non concluante. Un avis est émis au CRPQ (Centre de renseignements policiers du Québec) pour signaler la disparition. L'interrogation faite à 4 h 50 des données issues de l'usage des services

bancaires ne permet pas non plus d'identifier de transactions après son départ du travail le 20 décembre 2023.

Au matin du 21 décembre 2023 aux environs de 7 h 30, les enquêteurs de la SQ de la MRC de D'Autray prennent la relève de l'opération de recherche. Une nouvelle triangulation du cellulaire est demandée au Centre de gestion des appels (CGA) de la SQ à 8 h 30. À 8 h 50, on obtient la même information à savoir qu'une tour de télécommunication de Sorel-Tracy a capté des données émanant du cellulaire de Mme [REDACTÉ] de 23 h 20 le 20 décembre jusqu'à 0 h 50 le 21 décembre 2023. Une demande à la cybercriminalité est effectuée afin d'utiliser les réseaux sociaux pour tenter de localiser Mme [REDACTÉ]. On obtient l'information par une application sur son cellulaire que sa dernière localisation correspond à son lieu de travail et que son profil a été utilisé à 4 h 31 le 21 décembre 2023 à partir de son domicile. Les membres de sa famille confirment à ce moment qu'ils avaient tenté d'utiliser les différents réseaux sociaux pour la localiser.

À 8 h 58, un agent communique avec un membre de la famille qui effectue alors du ratissage de la région pour le tenir informé des démarches en cours. Il communique également avec l'employeur de Mme [REDACTÉ] sans obtenir d'information pertinente à la recherche. Le stationnement de son lieu de travail n'est malheureusement pas muni d'une caméra de sécurité. Il établit aussi une liste des amis proches de Mme [REDACTÉ] qui pourraient avoir de l'information ou l'héberger.

À 9 h 50, il tente également, sans succès en raison de l'absence du gérant à ce moment, d'obtenir les images prises par une caméra de sécurité d'une station de service à proximité. Il rappelle à 10 h 12 le membre de la famille qui effectue toujours du ratissage pour une mise à jour des recherches. Le proche informe de nouveau le policier du chemin usuel emprunté par Mme [REDACTÉ] entre Berthierville et son domicile, soit la route 138 en direction est. Le proche transmet également des photos de Mme [REDACTÉ] et du véhicule recherché. Les photos et les informations pertinentes sont diffusées aux autres agents de la SQ du secteur. Durant la même période, le service des crimes majeurs est interpellé dans le dossier, les proches sont interrogés et d'autres options utilisant les technologies possibles du véhicule pour le géolocaliser sont explorées, mais s'avèrent infructueuses.

Entre 10 h 50 et 11 h 20, des agents se rabattent sur d'autres commerces à proximité de son lieu de travail possédant des caméras de sécurité pour tenter d'obtenir des images des rues à proximité, mais elles s'avèrent non concluantes. Les tentatives se poursuivent néanmoins. Finalement, à 11 h 39, la caméra d'un autre commerce permet de voir le véhicule recherché emprunter le boulevard Gilles-Villeneuve en direction sud (vers le fleuve Saint-Laurent) aux environs de 20 h 30 le 20 décembre 2023. La direction prise par le véhicule à ce moment rend plausible l'hypothèse de l'usage de Mme [REDACTÉ] de la route 138 en direction ouest pour regagner son domicile comme le suggérait plus tôt un membre de sa famille.

Aux environs de 11 h, le sergent des enquêtes demande la contribution d'une patrouille nautique afin de vérifier les berges du fleuve Saint-Laurent dans le secteur. Les équipements nautiques ne peuvent malheureusement pas être mis à l'eau en raison des eaux agitées qui empêchent l'intervention.

À 12 h 52, un des agents impliqués dans la patrouille localise de légères altérations des petits bancs de neige du côté nord de la route devant l'adresse civique 651 Grande Côte Est (route provinciale 138) à Lanoraie. Le véhicule recherché se trouve renversé sur le toit au fond d'un petit ravin et submergé en bonne partie dans le ruisseau qui le traverse à proximité du côté

nord d'un ponceau de la même route 138 (tronçon 03 et section 105 chainage 7346 à 7349¹). L'habitacle alors submergé demeure inaccessible malgré les tentatives des policiers de valider la présence d'un conducteur ou de passagers. D'autres policiers sont interpellés sur les lieux ainsi que les pompiers et techniciens ambulanciers paramédics pour prêter assistance à l'intervention aux environs de 12 h 57.

À 13 h 42, des manœuvres sont débutées pour retirer le véhicule de sa position. On localise alors le corps d'une femme dans l'habitacle dans le siège du conducteur, mais la ceinture de sécurité, repoussée par les coussins gonflables déployés, n'est pas attachée bien que la sangle entoure toujours partiellement son corps. Ses pieds sont positionnés sur le tableau de bord et sa tête vers le pare-brise arrière.

Le corps de la jeune femme (ultérieurement identifiée officiellement comme étant Mme [REDACTED]) est extirpé et pris en charge par les techniciens ambulanciers paramédics. Le corps de la femme est inerte, rigide et gelé. Selon les protocoles en vigueur, aucune manœuvre de réanimation n'est effectuée et son décès est constaté à 14 h 57 par les techniciens ambulanciers paramédics en collaboration avec le médecin de l'Unité de coordination clinique des services préhospitaliers d'urgence (UCCSPU).

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Un examen externe a été réalisé le 22 décembre 2023 à la morgue de Montréal. Il a mis en évidence la présence d'une hypermobilité de la tête et du cou pouvant laisser croire à une fracture cervicale, mais il est à noter que les rigidités présentes en post-mortem sont à ce moment en régression. Des ecchymoses aux membres inférieures ainsi qu'une lacération à la jambe droite sont décrites sans signe de fracture sous-jacente. Aucune autre lésion contributive au décès n'a été observée.

Une autopsie virtuelle par tomographie à émission de positons a été réalisée à l'Institut de cardiologie de Montréal (ICM) le 22 décembre 2023. Dans son rapport, le radiologiste décrit qu'aucune lésion traumatique ou hémorragique significative ayant pu entraîner le décès n'a été décelée lors de cet examen notamment au niveau de la colonne cervicale.

Des analyses toxicologiques ont été pratiquées au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale (LSJML) à Montréal. L'alcoolémie était négative. La carboxyhémoglobine sanguine a été détectée en concentration non significative. Aucune autre substance n'a été détectée.

ANALYSE

L'analyse des facteurs qui ont contribué à l'accident à l'origine du décès de Mme [REDACTED] est issue de l'enquête collision de la Sûreté du Québec (SQ) et des résultats des expertises ordonnées.

¹ 0013803105000C un chainage de 7346 à 7349 selon le système RTSS du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD). Latitude 46.015897°N et longitude - 73.185447°O.

Le déroulement de l'événement

Aux environs de 20 h 30 le 20 décembre 2023, Mme [REDACTED] [REDACTED] quitte son travail à Berthierville à bord de son véhicule. Elle emprunte d'abord le boulevard Gilles-Villeneuve en direction sud puis la route provinciale 138 (nommée Grande Côte à Berthierville et Grande Côte Est à Lanoraie) en direction ouest vers sa ville de domicile pour y rejoindre un proche.

Peu avant le ponceau dont la localisation a été détaillée précédemment sur la route 138 (tronçon 03 et section 105), le véhicule de Mme [REDACTED] s'engage sur une portion de la route qui effectue une légère courbe vers la gauche en direction ouest avant le passage sur un ponceau enjambant un petit ravin traversé par un ruisseau. C'est à ce moment que le véhicule dévie légèrement de la trajectoire de la route vers la droite avant d'effectuer sa sortie de route.

L'analyse des données extraites du module de contrôle des dispositifs de sécurité (module EDR) du véhicule récupéré permet d'obtenir des informations et des données des 5 secondes précédant l'impact accidentel final. Elles indiquent qu'au moment de négocier la courbe vers la gauche, le véhicule circule à 82 km/h et le volant est tourné de façon concordante de 5 à 10 degrés vers la gauche. Cela n'empêche toutefois pas le véhicule de quitter la chaussée vers la droite vers le ravin traversé par le ruisseau au nord du ponceau un peu plus loin à l'ouest. Aucun freinage n'est effectué et le véhicule poursuit sa route à 79 km/h en percutant la glissière nord du ponceau par sa section avant gauche. 2 secondes avant l'impact, le volant est brusquement braqué à 185 degrés vers la gauche. Il n'est malheureusement pas possible de savoir si ce braquage est volontaire ou lié à la topographie du terrain dans la trajectoire de l'accident, mais l'absence de freinage au même moment est moins en faveur d'une manœuvre délibérée. Le véhicule de Mme [REDACTED] termine alors sa course à la renverse au fond du petit ravin traversé par un ruisseau. Son véhicule repose alors sur le toit avec les phares avant orientés vers l'est. Il se trouvera également submergé en bonne partie sous l'eau du ruisseau pendant plusieurs heures avant sa découverte en début d'après-midi le 21 décembre 2023.

Les facteurs environnementaux

Le soir du 20 décembre 2023, les températures se trouvent sous le point de congélation (entre -3 et -6 degrés Celsius) selon les données enregistrées par Environnement Canada dans le secteur. La chaussée est toutefois dégagée et sèche alors qu'aucune nouvelle précipitation liquide ou solide (neige) n'est tombée depuis les pluies abondantes du 17 et 18 décembre 2023. Les conditions météorologiques étaient donc favorables lorsque l'accident est survenu.

La route provinciale 138 (nommée Grande Côte Est dans le secteur) est une route bidirectionnelle étroite et sinueuse à deux voies qui longe le fleuve Saint-Laurent dans la région administrative de Lanaudière. La chaussée de la route 138 (tronçon 03 et section 105) à Lanoraie où a eu lieu l'accident se trouve dans un relativement bon état au moment des faits, mais ne dispose pas d'un accotement pavé. À cet endroit, la route présente une légère courbe vers la gauche lorsqu'on l'emprunte en direction ouest avant d'enjamber un ruisseau à l'aide d'un ponceau balisé par deux glissières. Cette courbe est d'ailleurs annoncée par un panneau de signalisation se situant peu avant.

Venant de l'est pour se diriger vers l'ouest comme Mme [REDACTED] l'a fait le 20 décembre 2023 depuis Berthierville, on croise d'abord, 5 km environ avant les lieux de l'accident, une signalisation de limite de vitesse à 90 km/h. Par la suite, si on poursuit la route venant de l'est vers l'ouest, on croise une signalisation de limite de vitesse diminuée à 70 km/h environ 400 mètres avant le site de l'accident (route 138 tronçon 03 et section 105 avec un chainage à

7785²). Toutefois, cette signalisation est peu visible et partiellement obstruée par la végétation environnante. Après le ponceau où a eu lieu l'accident, on retrouve, environ 200 mètres plus à l'ouest, un panneau de signalisation indiquant un retour à la limite de vitesse de 90 km/h. En revanche, la signalisation est beaucoup plus évidente si on emprunte la même route en venant de l'ouest pour se diriger vers l'est. Une signalisation très visible diminuant la vitesse à 70 km/h est présente peu avant le passage sur le même ponceau également. Une discordance existe donc quant à la qualité de la signalisation offerte pour réduire la vitesse avant le ponceau où a eu lieu l'accident en fonction de la direction empruntée.

Par ailleurs, l'accident s'étant déroulé le soir suivant le coucher du soleil, la visibilité de cette courbe a pu avoir eu un impact sur la conduite de Mme [REDACTED]. Il est à noter qu'aucun éclairage artificiel de la chaussée n'est disponible aux environs du ponceau où s'est déroulé l'accident.

Le véhicule impliqué

Une inspection du véhicule impliqué dans l'accident mortel a été effectuée le 11 janvier 2024. Dans le rapport colligé au dossier d'enquête de la SQ, on décrit un véhicule de type Hyundai Elantra™ 2013 à haillon avec 227 152 km au compteur. Le véhicule présente un impact avant gauche, un impact arrière droit et la vitre du toit ouvrant ainsi que les vitres du pare-brise avant et arrière brisées. Le véhicule est chaussé de pneus d'hiver dont le niveau d'usure s'avère adéquat. Seul le pneu avant gauche présente davantage d'usures que les autres, mais son état demeure adéquat pour son utilisation. L'état mécanique du véhicule demeure somme toute adéquat à l'exception de la rotule de la suspension et du coussin de choc avant gauche plus usés. Ces trouvailles n'ont toutefois pas eu d'impact sur l'accident ayant mené au décès de Mme [REDACTED]. L'intérieur du véhicule était quant à lui souillé par l'eau qui s'est infiltrée dans l'habitacle avant par les vitres brisées alors qu'il était à la renverse et submergé dans le lit du ruisseau.

Les dommages au véhicule correspondent bien à la trajectoire empruntée par le véhicule de Mme [REDACTED] la portion avant gauche du véhicule accrochant au passage la glissière nord du ponceau avant de terminer sa course à la renverse dans le ruisseau endommageant à ce moment le toit, la section arrière droite et les pare-brises.

Par ailleurs, le premier agent intervenant sur les lieux rapporte que le véhicule submergé partiellement dans l'eau du ruisseau présente des sections de glaces environ 25 cm au-dessus du niveau du ruisseau au moment de sa découverte, suggérant que le niveau du ruisseau était plus élevé le soir de l'accident le 20 décembre 2023. Le ruissellement des eaux des fortes pluies reçues les 17 et 18 décembre explique possiblement cette découverte plusieurs heures après l'accident.

Les facteurs humains

La révision du dossier médical de Mme [REDACTED] ne révèle aucun antécédent médical pertinent ayant pu contribuer aux circonstances et causes de son décès. Selon les témoignages des proches, aucun propos suicidaire n'est rapporté le jour des événements ni dans les journées précédentes. Aucun symptôme psychologique ou physique particulier n'est rapporté aux proches de Mme [REDACTED] dans cette même période. Ces éléments ne m'orientent pas en faveur d'un geste suicidaire ou de la survenue d'un malaise physique expliquant la sortie de route du véhicule qu'elle conduisait. Le module EDR nous indique néanmoins que le volant était tourné de 5 à 10 degrés vers la gauche avant la sortie de route et suggère que Mme [REDACTED] avait

² 0013803105000C avec un chainage à 7785 selon le système RTSS du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD).
Latitude 46.019695°N et Longitude – 73.184115°O.

commencé à s'engager dans la courbe possiblement volontairement. L'absence de freinage lors de la sortie de route jumelée au braquage du volant avant l'accident ne permet toutefois pas de clarifier l'état de conscience de Mme [REDACTED] dans les secondes suivant la sortie de route comme expliquée précédemment. Dans l'hypothèse d'un état de conscience préservé au moment de la sortie de route, ces éléments peuvent ainsi autant nous orienter vers l'absence de réaction devant la surprise de la rapidité de la sortie de route qu'une prise de décision volontaire de manœuvres visant à reprendre le contrôle du véhicule.

L'analyse de son dossier de conduite auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ne révèle pas d'infraction au code de la sécurité routière et témoigne d'un bon dossier de conduite depuis l'obtention de son permis de conduire. La vitesse indiquée par le module EDR récupéré révèle une vitesse de roulement à 82 km/h avant l'accident, ce qui est légèrement au-dessus de la limite suggérée bien que la qualité de l'affichage soit problématique telle que précédemment expliquée. Le jeune âge de Mme [REDACTED] et sa courte expérience de conduite peuvent toutefois être des facteurs augmentant le risque d'accident véhiculaire notamment dans la façon de négocier la courbe qui se présentait à elle et dans ses réactions potentielles devant une sortie de route en assumant encore ici qu'elle était toujours consciente à ce moment.

Le téléphone cellulaire de Mme [REDACTED] a été retrouvé sous le tapis de protection du passager avant lors de l'inspection mécanique du véhicule le 11 janvier 2024. Encore en bon état et fonctionnel, il révèle que la dernière application active avant son arrêt était une application d'écoute de musique en continu. Aucun message texte ou vocal n'a été envoyé suivant le message vocal envoyé à un proche à 20 h 34 le 20 décembre 2023. Bien qu'on ne puisse exclure une manipulation du téléphone cellulaire avant l'accident, ces informations penchent moins en faveur de l'usage direct du cellulaire au volant comme source de distraction ayant pu mener à la sortie de route de Mme [REDACTED].

Du côté passager, quelques articles ont été retrouvés dont de la nourriture. Encore là, bien qu'on ne puisse être catégorique, il n'est pas possible d'exclure la manipulation d'un objet ou de nourriture comme source d'une potentielle distraction.

Les analyses toxicologiques

Les analyses toxicologiques effectuées sur des échantillons obtenus lors de l'examen externe confirment qu'elle n'était pas sous l'effet de substances psychoactives au moment de l'accident et de son décès. Un dosage de carboxyhémoglobine a été effectué afin d'exclure une intoxication au monoxyde de carbone dans le contexte où elle est demeurée dans l'habitacle de la voiture plusieurs heures avant sa découverte. La présence en quantité non significative de carboxyhémoglobine permet d'éliminer cette hypothèse comme cause du décès.

Les facteurs de prévention

Le module EDR a permis de vérifier que la ceinture de sécurité de Mme [REDACTED] était bien attachée avant la sortie de route. Lors de la découverte du corps de Mme [REDACTED] toutefois, la ceinture n'était plus attachée. Il n'est néanmoins pas possible de départager catégoriquement si ce fait est lié à l'impact de l'accident ou à l'œuvre d'un geste volontaire venant de Mme [REDACTED] qui aurait voulu s'extirper du véhicule en faisant l'hypothèse qu'elle était toujours consciente suivant l'accident.

Les coussins gonflables principaux à la position du siège du conducteur se sont tous déployés à l'exception du coussin avant côté passager.

L'examen externe et l'autopsie virtuelle par tomodensitométrie

Malgré une hypermobilité cervicale décrite lors de l'examen externe pouvant laisser croire à une fracture sous-jacente, l'autopsie virtuelle par tomodensitométrie n'a pas permis de révéler de fracture vertébrale, ce qui rend cette hypothèse improbable comme cause de décès. Il est à noter que les rigidités usuelles post-mortem étaient en régression lors de l'examen ce qui peut avoir exercé une influence sur l'évaluation externe. L'autopsie virtuelle ne détecte aucune fracture ou hémorragie interne pouvant être à l'origine du décès. L'absence d'hémorragie cérébrale ne nous oriente pas vers un traumatisme craniocérébral (TCC) sévère.

La synthèse

Devant l'ensemble des faits précédemment détaillés et analysés, je considère qu'il est raisonnable de croire que l'accident véhiculaire qui a coûté la vie à Mme [REDACTED] est la conséquence d'une erreur humaine de négociation de la courbe que présente la route 138 (Grande Côte Est) en direction ouest dans le tronçon 03 et section 105 avant la traverse d'un ponceau. Des facteurs de distraction ont possiblement contribué à la survenue de l'accident sans qu'on puisse en être catégorique ou en préciser leur nature exacte. Je peux toutefois me permettre de préciser qu'un endormissement au volant me semble moins probable comme Mme [REDACTED] venait de terminer un quart de travail en début de soirée et que le dernier message vocal laissé à son proche était tonique.

Toutefois, je ne peux passer sous silence les facteurs contributifs potentiels liés aux aménagements routiers et à la signalisation dans le secteur. D'abord, je note que, malgré l'avertissement de la courbe peu avant le secteur impliqué dans l'accident, la qualité de la signalisation quant à l'affichage d'une réduction de la limite de vitesse à 70 km/h présente 400 mètres avant le ponceau est déficiente en raison de l'encombrement visuel causé par la végétation environnante. L'absence de prolongement des glissières du ponceau de façon à créer un angle parallèlement au ruisseau ainsi que l'absence de glissière du côté nord de la route en début de courbe, soit avant l'entrée de stationnement de l'adresse civique 651 Grande Côte Est, est également questionnable alors qu'un ravin traversé par un ruisseau se trouve directement en ligne droite si un conducteur automobile négocie mal la courbe. L'étroitesse de cette route sinueuse en l'absence d'accotement pavé soulève également des questions. Finalement, l'absence d'éclairage rend difficile pour le conducteur qui emprunte le secteur à la noirceur de bien évaluer cette courbe puis le ponceau tout juste après.

Devant ces constats, une discussion a eu lieu le 22 mars 2024 avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable qui était déjà au courant de l'accident. Une meilleure visibilité de la signalisation de la vitesse à 70 km/h sera assurément effectuée. Quant à l'ajout de glissières latérales avant la courbe et le prolongement de la glissière du ponceau en angle avec atténuateur, ces améliorations sont fortement considérées par le ministère actuellement, et ce dans les deux directions. Par ailleurs, un projet est en cours de réflexions pour permettre l'élargissement de la chaussée afin de permettre un accotement pavé et corridor de mobilité active (marche et vélo) entre la ville de Lanoraie et la Ville de Berthierville sur la route 138. Afin d'éviter qu'un drame similaire se reproduise, j'émettrai des recommandations pour limiter le potentiel accidentogène du secteur. Il est à noter qu'un seul autre accident récent impliquant une sortie de route a été recensé dans le secteur, mais plutôt en direction ouest après le ponceau et donc dans des circonstances différentes à celles impliquant Mme [REDACTED]

Quant aux causes du décès, il m'apparaît d'abord important de souligner qu'à la lumière des faits étudiés, un geste volontaire de nature suicidaire est ici exclu. Un malaise associé à une maladie physique précédant la sortie de route du véhicule m'apparaît également moins probable en raison du jeune âge de la victime et des circonstances de l'accident. L'absence de

freinage et le braquage du volant 2 secondes avant l'impact ne pouvant être catégoriquement attribué à une décision volontaire et délibérée comme précédemment expliquée, l'orientation vers la gauche du volant avant la sortie de route alors que Mme [REDACTED] engageait son véhicule dans la courbe me laisse toutefois croire qu'elle était toujours consciente à ce moment, rendant l'hypothèse d'un malaise physique significatif avant l'accident moins probable. Suivant l'accident, Mme [REDACTED] se trouve à la renverse dans son véhicule du côté conducteur qui se trouve submergé en bonne partie par l'eau du ruisseau qui s'infiltré nécessairement dans l'habitacle par les fenêtres brisées. Comme l'autopsie virtuelle ne démontre pas de fracture ou d'hémorragie pouvant entraîner le décès, il m'apparaît raisonnable de croire que Mme [REDACTED] n'était pas décédée à ce moment.

Deux scénarios me semblent alors plus plausibles. Bien qu'il puisse être émotivement difficile à entendre pour les proches, la première suggère que Mme [REDACTED] toujours consciente, ait tenté de s'extirper du véhicule en tentant de détacher sa ceinture sans malheureusement y parvenir. Le second scénario suggère plutôt que Mme [REDACTED] ait subi un TCC non sévère, mais suffisant pour entraîner une altération de l'état de conscience alors que ses voies respiratoires se retrouvaient submergées. Ces deux scénarios me mènent donc à conclure à une cause unique et plausible de décès à savoir que Mme [REDACTED] est décédée des suites d'une asphyxie par immersion de ses voies respiratoires et donc d'une noyade. Il m'est également raisonnable de croire devant ces hypothèses que le décès de Mme [REDACTED] est survenu dans les minutes suivant l'accident dans la soirée du 20 décembre 2023. La contribution d'une hypothermie liée à la température froide de l'eau du ruisseau dans ces circonstances me semble négligeable.

En terminant, il m'est également important de souligner que l'intervention policière m'est apparue comme ayant été diligente et efficace dans les circonstances comme en témoignent les nombreuses mesures prises pour tenter de retrouver Mme [REDACTED] suivant sa disparition. Considérant le délai de plus de 4 h entre l'accident peu après 20 h 30 le 20 décembre et l'appel à la SQ à 1 h 14 dans la nuit du 21 décembre 2023, une intervention plus rapide n'aurait pas permis de changer l'issue de ce tragique accident considérant la cause probable de décès évoquée.

CONCLUSION

Mme [REDACTED] [REDACTED] est décédée d'une noyade des suites d'un accident de la route dans lequel le véhicule qu'elle conduisait s'est retrouvé partiellement submergé.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATIONS

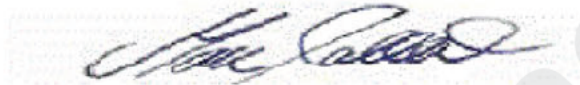
Afin de mieux protéger la vie humaine, je formule les recommandations suivantes :

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

- [R-1] Veiller à ce que la végétation soit dégagée de manière durable autour du panneau de signalisation indiquant 70 km/h en direction est sur la route 138 tronçon 03 et section 105 (Latitude 46.019695°N et Longitude - 73.184115°O) ou considérer le déplacement du même panneau à un autre endroit afin de le rendre plus visible;

- [R-2]** Prolonger les glissières latérales en angle avec atténuateurs du ponceau de la route 138 tronçon 03 et section 105 (Latitude 46.015897°N et longitude - 73.185447°O), et ce, dans les deux directions;
- [R-3]** Analyser l'ajout d'une glissière latérale côté nord avant l'entrée menant au stationnement de l'adresse civique 651 Grande Côte Est à Lanoraie située sur la route 138 tronçon 03 et section 105, et la mettre en place le cas échéant;
- [R-4]** Améliorer la visibilité nocturne aux environs du ponceau de la route 138 tronçon 03 et section 105 (Latitude 46.015897°N et longitude - 73.185447°O);
- [R-5]** Compléter dans les meilleurs délais les travaux d'analyse visant à élargir et paver les accotements de la route 138 (nommée Grande Côte Est à Lanoraie et Grande Côte à Berthierville) entre les villes de Lanoraie et Berthierville et, le cas échéant, réaliser les travaux d'élargissement et de pavage requis.

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 Lavaltrie, ce 18 octobre 2024.



Dr Marc Jalbert, coroner