

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

 

2022-07758

**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 Julie A. Blondin

BUREAU DU CORONER		
2022-10-18 Date de l'avis	2022-07758 N° de dossier	
IDENTITÉ		
██████████ Prenom à la naissance	██████████ Nom à la naissance	
65 ans Âge	Masculin Sexe	
Les Cèdres Municipalité de résidence	Québec Province	Canada Pays
DÉCÈS		
2022-10-18 Date du décès	Mirabel Municipalité du décès	
Mirabel Lieu du décès		

ATTENDU QU'en date du 25 octobre 2024, j'ai produit un rapport d'investigation concernant le décès de M. ██████████ ██████████

ATTENDU QU'à la suite de faits nouveaux, il y a lieu de corriger le treizième paragraphe de la section Analyse, de sorte que la phrase « Néanmoins, une directive leur interdit d'intervenir. » doivent être retirés.

ATTENDU QU'il y a également lieu de retirer le quinzième paragraphe de la section Analyse, qui se lisait comme suit « Selon ce qui m'a été rapporté, une petite équipe de pompiers aéroportuaires est maintenue sur le site de l'Aérocité internationale de Mirabel pour assurer la sécurité incendie du site (32 kilomètres), à l'exception d'un bâtiment où ce seraient les pompiers de la Ville de Mirabel qui interviendraient. Ces pompiers sont spécialisés en intervention aéroportuaire, mais ils possèdent également la formation nécessaire pour intervenir en matière de sécurité incendie de bâtiment ou de véhicule. Un problème d'effectif et d'accès au site ICAR empêcherait cependant cette intervention directe par un camion. C'est pour cette raison que les pompiers municipaux interviennent directement. Il m'a été confirmé qu'aucun pompier aéroportuaire n'est intervenu le jour de l'incident. Par ailleurs, les pompiers aéroportuaires n'ont pas été contactés pour modifier leur mode d'intervention après cet incident, et il n'y a pas d'intention de changer cette procédure pour le moment. »

EN CONSÉQUENCE, le soussigné produit le présent rapport amendé, lequel remplace le rapport émis le 25 octobre 2024.

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. ██████████ ██████████ est identifié par une expertise odontologique (comparaison avec une charte dentaire) au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale de Montréal.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Le 18 octobre 2022, vers 16 h 30, M. ██████████ utilise une Mazda RX8 (2004) modifiée, dédiée à la course et non plaquée, pour faire un essai routier (« lapping ») sur la piste ICAR à Mirabel. Pour une raison inconnue, il est entré en collision avec un petit mur de béton (jersey) et la voiture s'est rapidement enflammée avec M. ██████████ à bord.

Un appel au 911 a été fait à 16 h 33. Les témoins ne peuvent pas le dégager en raison de la violence des flammes. À 16 h 40, les policiers du Service de police de Mirabel arrivent sur les lieux, suivis une minute plus tard, par les ambulanciers. Les flammes atteignent plusieurs mètres de hauteur et le véhicule est complètement en feu. À 16 h 44, les pompiers municipaux de Mirabel sont avisés et interviennent avec plusieurs autopompes, car les extincteurs sur place n'ont pas suffi à éteindre l'incendie.

Le corps calciné de M. [REDACTED] est ensuite extrait de la voiture. Les policiers ont alors constaté son décès à distance.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Une autopsie a été pratiquée le 19 octobre 2022 au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale de Montréal. À l'examen du corps, le pathologiste observe une carbonisation partielle de la dépouille. L'examen interne révèle plusieurs fractures de chaleur liée à l'incendie ainsi qu'une fracture du bassin. La présence de suies dans les voies respiratoires est observée. Aucune autre lésion contributive au décès n'a été visualisée lors de l'autopsie.

Des analyses toxicologiques ont été pratiquées au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. L'alcoolémie était non détectée. La présence de carboxyhémoglobine supérieure à la normale a été détectée (concentration de 11 %). Ce résultat est à prendre avec circonspection étant donné la carbonisation du corps. Aucune autre substance n'a été détectée.

ANALYSE

M. [REDACTED] était un conducteur d'expérience d'une dizaine d'années, un passionné de «lapping». Il avait suivi des cours de perfectionnement. Il faisait son 5e tour de piste au moment de la sortie de piste ICAR. Les installations sont situées sur le territoire aéroportuaire de Mirabel (anciennement aéroport de Mirabel devenue Aérocity internationale de Mirabel).

Selon le rapport de police, un signaleur indique que la session a débuté à 16 h 20 sur la piste no 9, celle empruntée par M. [REDACTED]. Le signaleur suivait un véhicule qui sortait de la courbe lorsqu'il a entendu un crissement de pneus. À ce moment, il a vu une Mazda noire dérapier dans sa direction. Le véhicule arrivait rapidement et le côté conducteur dérapait. Le signaleur a entendu le bruit de l'impact contre les blocs de béton. Les blocs de béton sont tombés sur le côté et le véhicule, en feu, a continué d'avancer. Il s'est immobilisé en flammes au milieu de la voie. Le signaleur a ouvert la porte du véhicule en feu à l'aide d'un marteau. Le conducteur ne bougeait pas et ne parlait pas. Les flammes se sont propagées. L'administrateur a été avisé et a demandé d'appeler le 911. Le véhicule d'intervention est arrivé avec des extincteurs. Lorsque le signaleur a ouvert la porte de la voiture, le feu avait déjà atteint le casque. Ils ont tenté d'utiliser un marteau pour éteindre le feu. Le signaleur a réussi à ouvrir partiellement la porte. Un coup de pied a été donné dans la portière. Ils ont tenté de détacher M. [REDACTED] mais la chaleur les en a empêchés. À ce moment, il a remarqué que le casque de M. [REDACTED] était en feu. L'enregistrement d'une caméra GoPro d'un client ne montre pas l'accident, mais il indique que l'incendie s'est déclenché presque instantanément après l'impact. Un pneu a été perdu lors de l'impact avec le muret et des traces d'impact sont visibles sur le jersey. Il existe des traces d'impact sur le muret de béton.

Un fil de cuivre a été saisi par les policiers afin de savoir s'il comportait des traces de court-circuit dans la voiture conduite par M. [REDACTED]. Ce fil provenait du coffre arrière (sur une batterie pour véhicule) et se rendait au compartiment moteur. Ce fil a été retrouvé coincé et écrasé. Aucun fusible n'était installé sur ce fil. L'expertise de ce fil n'a pas permis de détecter la présence d'un court-circuit. Il y avait cependant de l'essence sur le fil, mais le réservoir a été écrasé lors de l'impact.

L'inspection mécanique du 20 octobre 2022 révèle que le véhicule de M. [REDACTED] a subi des modifications pour le sport. Il n'était toutefois pas facile d'inspecter le véhicule, car il a été endommagé lourdement par les flammes.

Durant l'enquête policière, plusieurs démarches ont été effectuées par les policiers de Mirabel afin d'obtenir des images de caméras qui auraient pu capter l'accident. Le directeur des opérations d'ICAR a mentionné aux policiers qu'il n'y avait aucun enregistrement ou capteur de vitesse sur la piste de lapping. Seules des images de caméras des participants ont pu être obtenues. On n'y voit pas l'incident de M. [REDACTED]. Cependant, on peut y apercevoir qu'il n'y avait aucun débris sur la piste et que le temps était nuageux, avec une piste sèche. Les policiers n'ont relevé aucun endroit problématique sur la piste. Ceux-ci ont procédé aux vérifications des caméras aux alentours de l'aéroport et du site. Il n'y avait aucune visibilité de la courbe no 9. Il n'y a aucun enregistrement ou capteur de vitesse sur la piste. Les policiers arrivent à la conclusion que la perte de contrôle est liée à une erreur de pilotage en sortant de la courbe. Ils ne peuvent pas se prononcer quant à une anomalie mécanique, car l'inspection mécanique était plus difficile en raison des dommages de l'incendie.

On comprend que l'incendie s'est déclenché très rapidement une fois l'impact de la voiture de M. [REDACTED] avec le muret. Le signaleur et un pilote sont intervenus, mais ils ne pouvaient pas le secourir sans mettre leur vie en danger en raison de l'incendie.

Les services d'urgence de l'Aérocité internationale de Mirabel se trouvent à proximité d'ICAR, mais ne répondent pas officiellement aux appels sur le site. Ce sont les services d'urgence de la Ville de Mirabel qui couvrent les appels destinés aux pompiers. Les pompiers de Mirabel ont donc répondu à cet appel. De facto, les services d'incendie de l'Aérocité internationale de Mirabel étaient présents sur les lieux, mais ne sont pas intervenus.

Le Bureau du coroner a déjà mandaté un expert en ingénierie afin d'expertiser le revêtement d'une piste sur le site ICAR (dans le dossier 2018-04288) ainsi que sur les normes de sécurité. Il indiquait qu'un revêtement de béton offrait la même adhérence qu'un revêtement d'asphalte. Notre expert était d'avis que le revêtement du circuit n'avait pas contribué à la sortie de piste du participant. Enfin, il précisait aucune norme ou réglementation ne régissait la conception de circuits routiers au Québec et au Canada. Seuls les circuits routiers internationaux où se déroulaient des compétitions de courses automobiles (Fédération internationale de l'Automobile) ou de motocyclettes (Fédération internationale de motocyclettes) disposaient de telles normes et de réglementation.

L'autopsie révèle que la présence de suie dans les poumons et le taux de carboxyhémoglobine supérieur à la normale indiquent que M. [REDACTED] a inhalé les gaz dégagés par la fumée de l'incendie et qu'il était encore en vie quelques instants après le déclenchement de celui-ci. Le rapport d'autopsie conclut donc que M. [REDACTED] est décédé des suites d'une inhalation de fumée.

M. [REDACTED] n'a pu sortir rapidement de son véhicule lorsque celui-ci a pris feu, car il souffrait d'une fracture du bassin et se trouvait au centre du foyer de l'incendie, rendant la chaleur qui

en émanait extrêmement suffocante. M. [REDACTED] est décédé peu après le déclenchement de l'incendie.

Selon le rapport d'incendie des pompiers de Mirabel, ils ont reçu l'appel à 16 h 33 et le premier véhicule d'intervention est arrivé sur les lieux à 16 h 44. Ils ont tenté un peu plus tôt de contacter les pompiers aéroportuaires par radio pour qu'ils se dirigent sur les lieux, mais n'ont pas obtenu de réponse de leur part. Par la suite, ils ont entendu sur les ondes que ces derniers étaient en route. Il est indiqué que l'incendie a été maîtrisé à 16 h 49.

Un rapport d'intervention a été fait par un pompier aéroportuaire qui indique avoir reçu un appel d'ICAR à 16 h 30 disant qu'il y avait un incendie. Il s'est déplacé sur les lieux, mais n'est pas intervenu. Un autre pompier aéroportuaire a tenté de s'y déplacer avec un camion.

Actuellement, les pompiers municipaux de la Ville de Mirabel sont les premiers à intervenir sur le site d'ICAR. Ils ont un délai d'intervention rapide d'environ dix minutes, conformément aux standards en la matière. Les pompiers aéroportuaires de l'Aérocité internationale de Mirabel sont situés à proximité du complexe ICAR et pourraient intervenir en moins d'une minute, selon certains. C'est pour cette raison qu'ils ont été contactés lorsque l'incendie du véhicule de M. [REDACTED] s'est déclaré.

Les pompiers municipaux interviennent donc plus tardivement même s'ils respectent les standards d'intervention, car les casernes se trouvent à plusieurs kilomètres de la piste Icar.

À la l'analyse des documents d'intervention des différents pompiers et des informations recueillies, je constate que les pompiers aéroportuaires ont été contactés lors de cet incendie de véhicule. Dans les faits, ils se sont tout de même déplacés sur le site lors de l'incendie, mais indiquent qu'ils ne sont pas intervenus. On s'explique mal la raison de leur déplacement dans ce cas.

Il ressort de l'analyse et des discussions avec les différents intervenants qu'il n'est pas clair qui doit intervenir en premier pour éteindre un incendie de véhicule sur la piste ICAR et quel est le rôle des différents pompiers. Certains intervenants s'attendent à ce que les pompiers aéroportuaires interviennent les premiers en dépit de leur statut actuel.

Je constate que, si un incendie se déclare subitement dans un véhicule sur le site ICAR et qu'une intervention des pompiers immédiate est nécessaire, que la procédure d'urgence consistant à appeler uniquement les services d'urgence municipaux n'est pas suffisante pour sauver des vies comme c'était le cas pour M. [REDACTED]

À la lumière de cet événement, le protocole d'urgence en matière de sécurité incendie des véhicules sur le site ICAR devrait être discuté conjointement avec les pompiers municipaux et autres délégués de la Ville de Mirabel, les représentants des pompiers aéroportuaires, ainsi qu'avec les dirigeants de l'entreprise.

Afin de mieux protéger la vie humaine, je formulerai une recommandation.

CONCLUSION

M. [REDACTED] [REDACTED] est décédé d'une inhalation de fumée secondaire à un incendie dans son véhicule.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATION

Je recommande à **ICAR Mirabel, en sollicitant la collaboration de la Ville de Mirabel et de l'Aérocité internationale de Mirabel** de :

[R-1] Établir un protocole d'intervention d'urgence pour la piste ICAR afin de garantir un accès rapide des secours sur les lieux en cas d'incendie.

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 11 décembre 2024.

Julie A. Blondin

Me Julie A. Blondin, coroner