

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



2023-04953

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	
2023-07-05 Date de l'avis	2023-04953 N° de dossier
IDENTITÉ	
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance
46 ans Âge	Masculin Sexe
Longueuil Municipalité de résidence	Québec Province
	Canada Pays
DÉCÈS	
2023-07-05 Date du décès	Montréal Municipalité du décès
Hôpital général de Montréal Lieu du décès	

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. ██████████ a été identifié visuellement par des proches à son chevet.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Le 29 juin 2023, vers 20 h 40, M. ██████████ circule en motocyclette sur le boulevard Cousineau en direction de l'autoroute 30. Alors qu'il se situe entre le boulevard Montainview et la rue Chagnon, il entre de plein fouet dans le parechoc arrière d'une automobile (Toyota Matrix). Il est éjecté de son engin, passe par-dessus le véhicule et est trainé sur une distance d'environ 40 mètres.

Des policiers du Service de police de l'agglomération de Longueuil sont dépêchés sur les lieux et entament des manœuvres de réanimation dès qu'il est extirpé de sous la voiture.

Les techniciens ambulanciers paramédics déployés sur les lieux de l'accident prennent le relai et transportent M. ██████████ à l'Hôpital Charles-Le Moyne. À leur arrivée à l'hôpital, un retour de pouls est obtenu et plusieurs soins d'urgence sont prodigués à M. ██████████ dont l'installation d'un tube endotrachéal et de deux drains thoraciques. Des transfusions sanguines lui sont également faites. En raison de la gravité de ses blessures et de son instabilité, M. ██████████ est transféré en fin de soirée par transport ambulancier à l'Hôpital général de Montréal. Il est alors accompagné d'un infirmier et d'un inhalothérapeute.

M. ██████████ présente, entre autres, une lacération des reins, une fracture du bassin, un saignement rétropéritonéal, un pneumothorax bilatéral et une lésion à la vessie, en plus d'importantes lésions cérébrales traumatiques.

Dès le 30 juin 2023, il subit notamment des laparotomies exploratoires lors desquelles le chirurgien s'occupe de différentes lésions (il effectue entre autres une embolisation pelvienne, une ablation du rein gauche, la ligature de l'uretère gauche et une réparation d'une lésion de la vessie extrapéritonéale).

En dépit des soins octroyés et des multiples chirurgies, l'état de M. ██████████ se détériore. Une dysfonction d'organes multiples survient dans les jours suivant son admission et des signes d'atteintes neurologiques s'installent progressivement : le pronostic est sombre.

Dans les circonstances, le 5 juillet 2023, des membres de sa famille conviennent avec un médecin de cesser les traitements actifs

Le décès de M. [REDACTED] survient le jour même à 12 h 30 et est constaté par un médecin de l'établissement à 14 h 15.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Comme les lésions qui ont entraîné le décès de M. [REDACTED] sont bien documentées dans ses dossiers médicaux de l'Hôpital Charles-Le Moyne et de l'Hôpital général de Montréal, aucune expertise additionnelle n'a été ordonnée.

ANALYSE

Un rapport d'enquête du Service de police de l'agglomération de Longueuil rapporte que le 29 juin 2023, vers 20 h 40, M. [REDACTED] circulait sur sa motocyclette dans la voie de gauche du boulevard Cousineau en direction ouest, suivi de deux véhicules. Peu avant d'arriver à l'angle du boulevard Montainview et de la rue Chagnon, un véhicule BMW est rapidement surgi par la voie de droite et s'est rangé devant la motocyclette de M. [REDACTED] dans la voie de gauche. Comme le feu est tourné au rouge, tous se sont immobilisés à cette lumière sise à l'angle des boulevards Cousineau et Montainview. La moto se situait donc à l'arrière de la BMW. Alors qu'elles sont immobilisées, il n'y a pas de signe d'impatience ni d'échanges verbal ou gestuel ou de contact quelconque entre les conducteurs. Lorsque le feu est passé au vert, la BMW, suivie de la moto, ont toutes deux accélérées très rapidement pour atteindre une vitesse estimée à 100 km/h ou plus par les témoins, alors que la vitesse maximale permise était de 70 km/h. La moto aurait suivi de près la BMW pour ensuite tenter de la dépasser par la voie de droite ; c'est à ce moment qu'elle a percuté la Toyota Matrix. Un des témoins a pour sa part précisé que la moto avait tenté de retourner dans la voie de gauche tout juste avant de percuter la Toyota Matrix (voie de droite) et qu'elle semblait avoir zigzagué un peu et dérapé avant l'impact.

À la suite de l'impact, la motocyclette a été projetée dans les airs, tout comme son conducteur, M. [REDACTED]. Celui-ci est passé par-dessus la Toyota Matrix et s'est vu être trainé sur la chaussée sous celle-ci, sur une quarantaine de mètres, lors de la décélération du véhicule. Lorsqu'il s'est immobilisé, M. [REDACTED] était coincé en dessous. À l'aide d'autres intervenants (pompiers et civils), les policiers sont parvenus à soulever le véhicule afin de le faire basculer sur le côté. Dès lors, un agent a débuté des manœuvres de réanimation et M. [REDACTED] a ensuite été transporté en ambulance à l'hôpital.

L'enquête collision a démontré qu'au moment de la collision il faisait encore clair, la visibilité était bonne et la chaussée sèche. La route décrit une ligne droite et est constituée de deux voies par direction. Les directions est et ouest sont séparées par un terre-plein. Une trace de freinage laissée par la motocyclette était visible tout juste avant le site de l'impact, lequel était évident sur la chaussée, ayant laissé une marque.

Une inspection des trois véhicules impliqués (BMW, Toyota Matrix et motocyclette) n'a pas permis de mettre en évidence de défektivité ou d'anomalie qui pourrait être en cause dans la survenue de la collision ou qui aurait pu y contribuer. Selon le rapport d'enquête collision, la chaussée était adéquate et ne comportait pas de défektivité qui aurait pu causer ou contribuer à la collision.

L'agent reconstitutionniste a calculé que la vitesse d'impact de la motocyclette avec la Toyota Matrix devait être d'environ 84 km/h. Son analyse le porte à conclure que M. [REDACTED] devait rouler à environ 125 km/h lorsqu'il a appliqué les freins, tout juste avant la collision. Sur place, les souliers de M. [REDACTED] ainsi que son casque et son téléphone cellulaire ont été retrouvés à différents endroits, témoignant de la force de l'impact.

M. [REDACTED] possédait un permis pour conduire une motocyclette depuis juin 2015 et bénéficiait donc d'une expérience de conduite appréciable de quelques années. Les témoins rencontrés ont tous rapporté que, selon leur perception, une course avait lieu entre la moto et la BMW. L'enquête a mené à l'arrestation du conducteur de la BMW, mais aucune poursuite n'a été intentée par le Directeur des poursuites criminelles et pénales.

L'agent reconstitutionniste en vient à la conclusion que le facteur humain explique la survenue de cette collision : d'une part par le non-respect de la limite de vitesse, laquelle était de 70 km/h, et, d'autre part, par le fait que M. [REDACTED] a tenté de dépasser la BMW par la droite. En effet, le fait que M. [REDACTED] était près de la BMW et circulait rapidement a probablement contribué à ce qu'il ne voit pas la Toyota Matrix qui était située dans la voie de droite, un peu plus loin (en avant) que la BMW.

En cessant les soins actifs (dont les vasopresseurs), il était anticipé que M. [REDACTED] décéderait de ses blessures. L'arrêt des soins a été suffisant pour entraîner son décès et aucun soin de confort n'a eu à être octroyé.

CONCLUSION

Le décès de M. [REDACTED] est attribuable à un polytraumatisme consécutivement à une collision motocyclette-automobile.

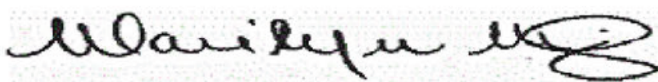
Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATION

Je recommande à la **Société de l'assurance automobile du Québec** de :

[R-1] Augmenter le nombre d'activités de sensibilisation, en plus de celle déjà en place, en lien avec le respect du Code de la sécurité routière et la vulnérabilité des motocyclistes.

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 6 décembre 2024.



Me Marilyn Morin, coroner