

Rapport d'investigation du coroner

Loi sur les coroners

POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de



2024-00799

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 Dave Kimpton

BUREAU DU CORONER	
2024-01-26 Date de l'avis	2024-00799 N° de dossier
IDENTITÉ	
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance
76 ans Âge	Féminin Sexe
Québec Municipalité de résidence	Québec Province
	Canada Pays
DÉCÈS	
2024-01-26 Date du décès	Québec Municipalité du décès
Hôpital de l'Enfant-Jésus Lieu du décès	

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

Mme ██████████ a été identifiée visuellement par ses proches à l'Hôpital de l'Enfant-Jésus à Québec.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Le 16 janvier 2024 à 16 h 36, un appel 911 est transféré à la centrale du Service de police de la Ville de Québec (SPVQ) afin de rapporter un accident routier à haute vitesse avec blessés à l'intersection de la route 367 (route de Fossambault) et du chemin Notre-Dame à Saint-Augustin-de-Desmaures. L'accident implique deux véhicules, soit un GMC Sierra 2016 noir et un Kia Forte 2012 gris. Mme ██████████ était alors la seule occupante du véhicule Kia impliqué.

Les agents du SPVQ arrivent sur les lieux à 16 h 39 et il localise rapidement les deux véhicules accidentés dans la voie d'extrême est, dans l'accotement. Le véhicule GMC est endommagé au niveau du pare-chocs avant et les coussins gonflables sont déployés. Le véhicule Kia est endommagé au niveau de la portière passager avant ainsi que sur le pare-chocs avant et les coussins gonflables sont également déployés. Ce dernier véhicule se trouve à environ 25 mètres au nord du véhicule GMC.

Les agents du SPVQ dispensent rapidement les premiers soins à Mme ██████████ car il y a absence de pouls et présence d'une respiration agonale (respiration anormale caractérisée par des inspirations peu profondes, lentes et irrégulières, suivies de pauses irrégulières). Les ambulanciers arrivent sur les lieux vers 16 h 50 et effectuent le branchement du défibrillateur, lequel confirme la présence d'un pouls. La saturation en oxygène de Mme ██████████ est alors de 84 % (le taux d'oxygène d'une saturation normale est compris entre 95 % et 100 %).

Mme ██████████ est rapidement transportée à l'Hôpital de l'Enfant-Jésus et sera stabilisée dans un coma artificiel considérant l'étendue de ses blessures. Les examens radiologiques demandés lors de son hospitalisation à l'Hôpital de l'Enfant-Jésus mettent notamment en évidence un traumatisme craniocérébral sévère et de multiples blessures résultantes de la collision.

Malgré les interventions médicales, le pronostic demeure très sombre. La famille de Mme [REDACTED] est rencontrée par le personnel médical et la décision est prise de cesser les soins actifs. Le décès de Mme [REDACTED] est constaté par un médecin aux soins intensifs de l'Hôpital de l'Enfant-Jésus le 26 janvier 2024 à 14 h 25. Elle était alors entourée de ses proches.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Comme les lésions qui ont entraîné le décès de Mme [REDACTED] étaient suffisamment documentées dans son dossier médical de l'Hôpital de l'Enfant-Jésus, aucun examen supplémentaire, autopsie ou expertise n'a été ordonné aux fins de la présente investigation.

ANALYSE

Selon les informations recueillies lors de mon investigation, Mme [REDACTED] n'avait aucun antécédent médical pertinent qui serait en lien avec les circonstances entourant l'accident routier qui a mené à son hospitalisation et à son décès.

Les circonstances entourant le décès de Mme [REDACTED] ont fait l'objet d'un rapport d'enquête du SPVQ. Sur les lieux de l'accident, il n'a pas été possible d'effectuer la reconstitution précise considérant les récentes précipitations abondantes de neige et la chaussée enneigée. Le technicien en reconstitution routière du SPVQ a néanmoins analysé la scène et pris des photos. L'analyse de l'incident démontre que le véhicule GMC circulait en direction nord sur la route de Fossambault avant l'accident et que Mme [REDACTED] circulait sur la même route, mais en direction sud, juste avant de tourner vers l'est, soit en direction du chemin Notre-Dame. Cette dernière manœuvre a causé l'accident.

Les témoins de l'événement ont tous été rencontrés par les policiers. La vitesse et l'alcool ne sont pas en cause et aucune incidence criminelle n'a été relevée par l'enquêteur du SPVQ. Mme [REDACTED] devait se rendre à Saint-Basile dans Portneuf lorsque l'accident est survenu. Vers 16 h 36, elle a tourné subitement sur le chemin Notre-Dame en direction est sans mettre son clignotant, coupant ainsi le chemin du véhicule GMC. Le conducteur de ce dernier véhicule a tenté d'éviter la collision, en vain, en raison des conditions routières. La manœuvre d'évitement fut impossible et ainsi, le véhicule GMC a dérapé avant de heurter le véhicule de Mme [REDACTED]. Dans le cadre de mon investigation, j'ai consulté les données climatiques historiques répertoriées par Environnement et Changement climatique Canada et j'ai pu constater que la température au moment de l'accident routier de Mme [REDACTED] était aux alentours de -7 degré Celsius. Il neigeait et la chaussée était enneigée.

J'ai également contacté la Direction générale de la sécurité et du camionnage ainsi que la Direction de la planification et de la gestion des infrastructures (de la Direction générale de la Capitale-Nationale) du ministère des Transports et de la Mobilité durable (ministère) afin notamment d'examiner leurs données concernant l'intersection de la route 367 (route de Fossambault) et le chemin Notre-Dame à Saint-Augustin-de-Desmaures, dans le but d'évaluer la dangerosité de celle-ci. Ainsi, entre 2018 et 2022 inclusivement, il s'est produit 8 collisions à l'intérieur d'un rayon de 100 mètres autour de l'intersection : 2 collisions avec blessés légers et 6 collisions avec dommages matériels seulement. Les données de 2023 et 2024 ne sont pas encore disponibles.

Également, il s'avère qu'entre 2011 et 2013, l'intersection en question a été entièrement refaite pour la rendre plus sécuritaire. À la suite de ce réaménagement (déplacement et étagement), le ministère a observé une baisse de 71 % du nombre d'accidents total et une baisse de 85 % du nombre d'accidents corporels. Un certain nombre des accidents sont liés à de la faune (collision avec chevreuils). Cette intersection ne ressort pas au niveau des

indicateurs de sécurité du ministère (calculés en fonction du nombre d'accidents et du débit entre autres) dans leurs analyses globales sur l'ensemble du réseau routier du ministère sur le territoire de la direction territoriale de la Capitale-Nationale (diagnostic global réalisé en 2019). Elle n'est donc pas considérée comme problématique au niveau de la sécurité.

Toutefois, je comprends qu'il s'agit d'une zone de radar-photo mobile, ce qui démontre que le secteur de la route de Fossambault est reconnu pour une certaine problématique de vitesse. Le ministère possède des statistiques sur le nombre d'accidents avant et après l'installation de l'appareil, mais ces statistiques couvrent tout le secteur du radar photo mobile (route de Fossambault entre la 138 et le chemin Notre-Dame). Selon la preuve recueillie, le véhicule GMC circulait à environ 85-90 km/h et la limite de vitesse pour ce secteur est de 90 km/h. La vitesse est de 90 km/h depuis 1,3 km pour les usagers venant du sud. Cette vitesse reste constante vers le nord sur la route de Fossambault jusqu'à l'entrée de la municipalité de Saint-Raymond (à environ 10 km au nord de l'intersection). Je suis d'avis qu'à cette vitesse, avec les conditions routières du moment, le conducteur du véhicule GMC n'a eu aucune chance d'éviter le véhicule de Mme [REDACTED]. En hiver, les conducteurs doivent adapter leur conduite aux conditions météorologiques et routières. Selon le Code de la sécurité routière, le conducteur doit diminuer sa vitesse lorsque la visibilité est réduite à cause de l'obscurité, du brouillard, de la pluie ou de précipitations, ou lorsque la chaussée est glissante ou qu'elle n'est pas entièrement dégagée.

Je suis d'avis également que Mme [REDACTED] n'a pas vu le véhicule GMC lorsqu'elle s'est engagée sur le chemin Notre-Dame en direction est fort probablement en raison d'un moment d'inattention sans mettre son clignotant, coupant ainsi le chemin du véhicule GMC.

Pour une meilleure protection de la vie humaine, je formulerai une recommandation.

CONCLUSION

Mme [REDACTED] est décédée des suites d'un polytraumatisme sévère consécutif à un accident routier.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATION

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

[R-1] Mettre en place de nouvelles activités de sensibilisation auprès des conducteurs de véhicules sur les dangers de la conduite non adaptée aux conditions routières défavorables et l'importance de respecter le Code de la sécurité routière.

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 Québec, ce 7 janvier 2025.



Me Dave Kimpton, coroner