

Rapport d'investigation du coroner

Loi sur les coroners

POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de



2024-05919

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 André Cantin

BUREAU DU CORONER	
2024-08-04 Date de l'avis	2024-05919 N° de dossier
IDENTITÉ	
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance
71 ans Âge	Masculin Sexe
Berthierville Municipalité de résidence	Québec Province
	Canada Pays
DÉCÈS	
2024-08-04 Date du décès	Saint-Barthélemy Municipalité du décès
Route 138 Lieu du décès	

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. ██████████ a été identifié par les policiers à l'aide d'une pièce d'identité comportant une photo.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Un rapport d'enquête de la Sûreté du Québec de la MRC de D'Autray indique que vers 14 h 30, le 4 août 2024, M. ██████████ circulait seul à vélo sur la route 138 en direction ouest près de l'intersection de la Montée de l'Ouest, dans la municipalité de Saint-Barthélemy, quand il a roulé sur une dénivellation et des craquelures de la chaussée, ce qui a provoqué une perte d'équilibre et sa chute sur la chaussée dans la voie de circulation.

Un véhicule utilitaire sport (VUS) qui arrivait à sa hauteur au même moment et qui s'apprêtait à le doubler n'a pu l'éviter. L'aile avant droite du véhicule a frappé la tête et le tronc de M. ██████████ provoquant un polytraumatisme qui a causé le décès de M. ██████████ Des automobilistes se sont portés au secours de M. ██████████ quelques instants après l'accident et ont débuté des manœuvres de réanimations qui ont été continuées par les techniciens ambulanciers paramédics à leur arrivée. Les manœuvres de réanimation s'avérant infructueuses, elles ont été cessées.

Les techniciens ambulanciers paramédics ont mis en place le protocole de constat de décès à distance. Les données recueillies par ces intervenants ont été transmises à l'Unité de coordination clinique des services préhospitaliers d'urgence (UCCSPU). Un médecin rattaché à cet organisme a pris connaissance de ces informations et a dressé un constat de décès à distance en date du même jour, vers 15 h 19.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Un examen externe a été pratiqué le 5 août 2024 à la morgue de Montréal et une autopsie virtuelle (tomodensitométrie) a été réalisée à l'Institut de cardiologie de Montréal le 5 août 2024 également. L'examen externe a révélé plusieurs ecchymoses et lacérations au niveau de la tête et du tronc et l'autopsie virtuelle a permis de constater de multiples fractures au niveau des cavités thoraciques, de la base du crâne et du bassin, compatibles 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. L'éthanol sanguin n'a pas été détecté. Aucune substance n'a été détectée dans les fluides corporels de M. [REDACTED]

ANALYSE

M. [REDACTED] était une personne sportive, en excellente forme physique, qui parcourait plusieurs milliers de kilomètres à vélo chaque été. Il roulait presque tous les jours. Au moment de l'accident, il était rendu à plus de 3 000 km parcourus cette année. Le 4 août, M. [REDACTED] a décidé de faire une sortie de vélo. Seul, il a quitté son domicile au début de la matinée pour effectuer une randonnée.

Selon les policiers, au moment de l'accident, les conditions climatiques, la visibilité et la condition des personnes et du véhicule impliqué n'étaient aucunement en cause pour expliquer cet accident. M. [REDACTED] circulait sur un vélo d'excellente qualité et il portait un casque qui n'a pu malheureusement le protéger lors de l'impact avec le véhicule.

L'accident est survenu sur une route numérotée (138), la chaussée est droite, plane et asphaltée. Le temps était clair et ensoleillé, bien qu'il y eût un orage quelques minutes auparavant, la surface de la chaussée est en asphalte et asséchée, avec des craquelures et une différence d'épaisseur (dénivellation) près de l'accotement.

Le conducteur du véhicule a déclaré aux policiers que le cycliste qui roulait devant lui, circulait sur la ligne blanche à droite de la chaussée délimitant la voie de circulation et a commencé à dévier de sa trajectoire après avoir roulé sur une dénivellation de la chaussée, ce qui lui a fait perdre le contrôle et chuter dans la voie de circulation. Au même moment, il arrivait à la hauteur du cycliste et un véhicule venait en sens inverse. Il a mentionné avoir diminué sa vitesse, mais il n'a pu éviter le cycliste. Aucune trace de freinage n'était visible sur la chaussée. Aucun véhicule ne précédait le VUS qui a heurté M. [REDACTED]

Le rapport des policiers nous montre une photo de l'état de la route où est survenu l'accident. On distingue sur la photo qu'il y a eu deux revêtements de la couche d'asphalte en l'espace de quelques années et que la dernière couche d'asphalte est plus petite en largeur que la couche d'asphalte primaire de sorte qu'il en résulte une différence d'épaisseur et une dénivellation de quelques 5 centimètres de chaque côté de la route. La première couche d'asphalte est environ 30 cm plus large que la deuxième couche de revêtement. À la limite de cette première couche d'asphalte, il y a une dénivellation d'environ 5 cm et c'est l'accotement en gravier. Entre l'accotement en gravier et les deux surfaces asphaltées, nous constatons deux dénivellations. De plus, la peinture blanche appliquée pour déterminer la voie de circulation à la droite de la route est appliquée directement sur cette différence d'épaisseur entre le deuxième revêtement et le premier revêtement. La peinture ainsi appliquée sur cette dénivellation fait en sorte que l'épaisseur d'asphalte différente n'est pas très visible pour un cycliste. M. [REDACTED] a roulé sur cette dénivellation et a perdu l'équilibre. Il est tombé dans la voie de circulation. La photo montre que la route n'a pas un accotement en bon état ayant deux dénivellations, des morceaux d'asphalte brisés et beaucoup de craquelures.

La qualité des travaux de pavage et de rapiéçage de la chaussée est un élément important pour la sécurité des cyclistes. Il est important lors de travaux de pavage et de rapiéçage de

ne pas faire en sorte de détériorer le niveau de sécurité des accotements utilisés par les cyclistes en s'assurant que la transition entre l'ancien et le nouveau pavage est la plus douce possible. De plus, lors des travaux de pavage plus importants (réfection complète de la chaussée) il serait avantageux que le pavage des accotements soit inclus et que la largeur soit maximisée.

Les cyclistes sont vulnérables sur la route. Le conducteur d'un véhicule automobile doit laisser une distance sécuritaire entre lui et le cycliste. Cela permet d'éviter les accidents si un cycliste doit faire une manœuvre d'évitement comme contourner un trou sur la chaussée ou franchir une dénivellation de la chaussée. Lorsqu'un automobiliste doit effectuer un dépassement, il doit laisser une distance de 1,5 m entre l'automobile et le cycliste dans une zone où la vitesse permise est de plus de 50 km/h comme c'est le cas où l'accident a eu lieu et ralentir si un autre véhicule vient en sens inverse.

Les témoins confirment que le VUS était entièrement dans la voie de droite au moment où le véhicule a heurté le cycliste et qu'il n'a pu empiéter dans l'autre voie, car un véhicule venait en sens inverse. Un ralentissement important de l'automobiliste conduisant le VUS aurait pu mener à un dépassement plus sécuritaire.

Les policiers ont conclu leur enquête en écrivant dans leur rapport que la cause principale de l'accident était le mauvais état de la chaussée de la route 138 à l'endroit où l'accident est survenu.

Dans le but de protéger la vie humaine, je formulerai des recommandations.

CONCLUSION

Le décès de M. [REDACTED] [REDACTED] est attribuable à un polytraumatisme secondaire à un accident de la route.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATIONS

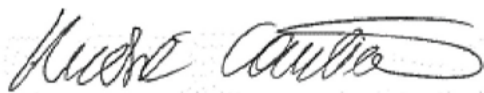
Je recommande à la **Société de l'assurance automobile du Québec** de :

- [R-1] Développer de nouvelles activités d'éducation et de sensibilisation auprès des automobilistes concernant les dangers associés aux dépassements effectués de cyclistes en bordure de la route.

Je recommande au ministère des Transports et de la mobilité durable de :

- [R-2] Revoir le protocole des travaux de rapiéçage et de pavage de la chaussée afin de s'assurer que les conditions de sécurité pour la circulation des cyclistes sur les accotements ne soient pas détériorées;
- [R-3] Maximiser la largeur du pavage des accotements lors des projets impliquant la remise à neuf de la chaussée, en tenant compte des normes en vigueur et des besoins spécifiques au lieu du projet.

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 Notre-Dame-des-Prairies, ce 20 janvier 2025.



Me André Cantin, coroner