

Rapport d'investigation du coroner

Loi sur les coroners

POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de



2023-08806

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 Francine Danais

BUREAU DU CORONER	
2023-11-23 Date de l'avis	2023-08806 N° de dossier
IDENTITÉ	
██████████ ██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance
38 ans Âge	Féminin Sexe
Mistissini Municipalité de résidence	Québec Province
	Canada Pays
DÉCÈS	
2023-11-23 Date du décès	Senneterre Municipalité du décès
Route Lieu du décès	

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

Mme ██████████ ██████████ ██████████ a été identifiée à partir d'une pièce d'identité avec photo trouvée sur les lieux du décès.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Le 23 novembre 2023 vers 10 h 30, le véhicule conduit par Mme ██████████ se fait frapper par un camion de type poids lourd venant en sens inverse au Km 79 de la Route 113, près de Senneterre. L'impact est violent et dès l'arrivée des secours, il est évident que Mme ██████████ est décédée. Les pompiers doivent la désincarcérer du véhicule avant qu'elle ne soit transportée vers le centre de santé de Senneterre où son décès est constaté par un médecin.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Un examen externe a été fait le 24 novembre 2023 à l'Hôpital de Val-d'Or. Il a mis en évidence la présence d'un traumatisme abdominal sévère, des fractures aux jambes et au bras et de lacérations à l'abdomen, aux jambes et au bras.

Des analyses toxicologiques ont été pratiquées au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. L'alcoolémie était nulle. Seule la présence de médicaments à concentrations thérapeutiques a été détectée dans le sang.

ANALYSE

L'enquête effectuée par la Sûreté du Québec (SQ), MRC de La Vallée-de-l'Or auxiliaire, révèle que Mme ██████████ conduisait un véhicule Ford F-150 (2023) en direction sud sur la Route 113 alors qu'un poids lourd, constitué d'un tracteur routier et d'une remorque de marque Western Star CNV (2022) venait en direction nord.

Dans cette section, la route est constituée de deux voies, l'une dans chaque sens, séparée par une ligne médiane double, interdisant les dépassements. Il y a une courbe en pente (descendante pour le poids lourd). La chaussée est en asphalte et en bon état. Toutefois, au

moment des événements, la chaussée était recouverte de neige et de neige fondante. La visibilité n'était pas obstruée (par des arbres ou autres éléments), mais était réduite dû à une tempête de neige qui sévissait. La limite de vitesse permise dans cette section est de 90 km/h.

Un reconstitutionniste de la SQ a été dépêché sur les lieux pour faire l'analyse de l'accident. Le poids lourd étant doté d'une caméra de bord (dash cam) a également permis de bien comprendre la séquence des événements. Ainsi, il appert que la collision s'est produite à la sortie de la courbe descendante tournant vers la gauche pour le poids lourd. Il a d'abord empiété sur son accotement pour donner un coup de volant pour retourner dans sa voie. Cela a eu comme effet de le déporter dans la voie inverse d'où venait le véhicule de Mme [REDACTED] et de provoquer une mise en portefeuille. Mme [REDACTED] a tenté de l'éviter en se tassant sur son accotement, mais n'a pu éviter l'impact. Selon les déclarations d'un témoin et du conducteur du poids lourd, les deux véhicules circulaient entre 90 et 95 km/h. L'impact initial a eu lieu du côté conducteur de la F-150 par le devant côté conducteur du poids lourd. Il y a eu un frottement entre les 2 véhicules faisant en sorte que le côté conducteur du F-150 a complètement été détruit, causant ainsi les blessures de Mme [REDACTED] qui portait sa ceinture de sécurité.

L'enquête révèle que le conducteur du poids lourd était peu familier avec ce secteur en étant à son deuxième trajet sur cette route. Or, un autre conducteur de poids lourd familier avec ce secteur a déclaré que cette courbe était dangereuse pour les poids lourds en ce que la courbe qui est en pente descendante en direction nord a comme effet de déporter le véhicule lourd vers l'accotement ce qui oblige le conducteur à effectuer une manœuvre de redressement. C'est effectivement lors de cette manœuvre de redressement sur une chaussée rendue glissante en raison des conditions météorologiques et du fait qu'il était léger, n'ayant aucun chargement, qui a provoqué la mise en portefeuille. Mme [REDACTED] n'a eu aucune chance d'éviter l'impact.

Étant donné que le véhicule de Mme [REDACTED] était pratiquement neuf et non fautif dans l'accident, aucune expertise mécanique n'a été effectuée. Une expertise mécanique a été effectuée sur le tracteur du poids lourd. Aucune déféctuosité ayant pu contribuer à l'accident n'a été observée. Une révision du dossier du véhicule et du conducteur a été effectuée par les contrôleurs routiers du ministère des Transports et de la mobilité durable (MTMD). Tout était conforme.

Ainsi, l'état des véhicules n'est pas en cause.

Par ailleurs, il est peu plausible qu'une distraction causée par un cellulaire ait pu avoir lieu de la part de l'un ou l'autre des conducteurs puisque dans ce secteur, il n'y a pas de réseau cellulaire.

Enfin, aucun élément ne permet de suspecter que le conducteur du poids lourd était intoxiqué.

Ainsi, les conditions routières et possiblement la configuration de la route ont pu contribuer à l'accident.

Dans le cadre de mon investigation, j'ai obtenu le rapport d'accidentologie pour le secteur entre le Km 70 et 90 de la Route 113 pour les 10 dernières années du MTMD. Il appert que près de la moitié des accidents sont causés par les conditions routières ou l'entretien des routes. Toutefois, cette section a fait l'objet d'une réfection de majeure en 2024, permettant

de croire que les statistiques ne représentent plus l'état de la situation présente. De façon plus précise, il n'y a eu qu'un autre accident dans le même secteur depuis la réfection. Par ailleurs, selon le MTMD, une opération de déneigement était en cours au moment des événements.

Lors d'une rencontre avec des ingénieurs du MTMD, ceux-ci avaient fait l'analyse de l'événement et selon eux, trois facteurs ont pu être contributifs : 1) la courbe qui est à la limite de la norme ; 2) l'état de l'accotement et 3) les conditions météorologiques. Il est à préciser qu'ils ne se sont pas déplacés sur les lieux pour faire des constats visuels.

Ma collègue, Me Marilyn Morin, a eu à investiguer un décès¹ survenu dans des circonstances similaires dans ce même secteur trois semaines plus tôt et a formulé des recommandations. Je réitérerai celle pertinente pour la présente situation, vu son importance.

Par ailleurs, je ne peux ignorer le commentaire du conducteur du poids lourd connaissant le secteur sur la configuration de la courbe. À cet égard, et dans le but de préserver la vie, je formulerai une recommandation afin qu'une expertise soit effectuée sur la pertinence de reconfigurer cette portion de route.

CONCLUSION

Mme [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] est décédée d'un polytraumatisme consécutivement à une collision routière.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATIONS

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

- [R-1] Installer d'ici 6 mois sur la route 113 Nord plus de panneaux « 511 » suggérant aux usagers de la route de téléphoner afin de signaler tout problème d'entretien ;
- [R-2] Procéder d'ici 6 mois à une analyse de la configuration de la courbe aux alentours du Km 79 de la Route 113 et, le cas échéant, prendre toutes les mesures afin de l'améliorer de façon à éviter que des poids lourds soient déportés dans cette courbe.

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 1 février 2025.



Me Francine Danais, coroner

¹ Avis au coroner : 2023-08154