

# Rapport d'enquête

Loi sur la recherche des causes et des circonstances des décès

POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de

**Francine Constant**  
173172

M<sup>e</sup> Luc Malouin

## Table des matières

INTRODUCTION.....	3
IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE.....	3
CIRCONSTANCES DE DÉCÈS.....	3
EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES.....	4
ANALYSE.....	4
CONCLUSION.....	7
LA PROCÉDURE.....	8
LISTE DES PIÈCES.....	9

## **INTRODUCTION**

Le 26 novembre 2015, M<sup>me</sup> Francine Constant est décédée suite à un accident automobile à Montréal.

Un coroner a été mandaté afin d'investiguer ce décès et, en date du 27 janvier 2016, il rendait public son rapport établissant les causes et les circonstances du décès de M<sup>me</sup> Constant.

La famille de M<sup>me</sup> Constant a contesté les conclusions de ce rapport en s'adressant à la coroner en chef du Québec.

En date du 8 juillet 2016 et après avoir analysé l'ensemble des faits portés à sa connaissance, la coroner en chef du Québec a ordonné la tenue d'une enquête publique afin de clarifier les circonstances entourant cet accident automobile.

Le présent rapport fait suite à la tenue de cette enquête publique.

## **IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE**

M<sup>me</sup> Francine Constant était consciente lorsqu'elle a été prise en charge par les ambulanciers et le personnel médical. Elle a été identifiée à l'aide de ses cartes et de ses documents personnels.

## **CIRCONSTANCES DU DÉCÈS**

En date du 26 novembre 2015, en soirée, M<sup>me</sup> Constant circulait au volant de son automobile Toyota Corolla sur le boulevard Hymus, en direction est, à Pointe-Claire. Elle était alors en compagnie d'une amie, M<sup>me</sup> Linda Brown.

Lorsqu'elle est arrivée à l'intersection de ce boulevard et du boulevard Saint-Jean, elle a passé rapidement l'intersection. Son véhicule automobile a frappé un autobus, près de la roue arrière du côté conducteur, qui venait de s'engager dans la même intersection, sur le boulevard Saint-Jean. La conductrice de l'autobus a tenté d'accélérer pour éviter la collision, mais sans succès.

Considérant la vitesse du véhicule de M<sup>me</sup> Constant et la force de l'impact, les coussins gonflables de son véhicule se sont déployés.

Des secours ont été demandés et sont arrivés rapidement sur place. M<sup>me</sup> Constant et son amie ont été prises en charge par les ambulanciers et conduites à l'Hôpital général de Montréal.

Peu après son admission, l'état de M<sup>me</sup> Constant s'est rapidement dégradé. Malgré les soins médicaux reçus, elle est décédée des suites de cet accident. Son décès a été constaté le

même jour à 23 h 34.

Une enquête policière a été effectuée par un enquêteur du Service de Police de la Ville de Montréal.

## **EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES**

Un examen externe et une autopsie ont été faits le 30 novembre 2015 à l'Hôpital général de Montréal sur le corps de M<sup>me</sup> Constant. Dans son rapport, le pathologiste a constaté de nombreux traumatismes thoraciques résultant de la collision. Il note également l'absence de maladie ou de malformation congénitale préexistante pouvant expliquer son décès.

Lors de son admission à l'hôpital, des analyses toxicologiques ont été effectuées. L'alcoolémie était à 18,1 mmol/l, soit l'équivalent de 83.699 mg/dl. À la suite de l'autopsie, des analyses toxicologiques ont été pratiquées au Centre de toxicologie de l'Institut national de santé publique du Québec. L'alcoolémie était de 99 mg/dl. Aucune autre substance ayant pu avoir un lien avec le décès n'a été détectée dans les liquides biologiques analysés.

La différence entre les taux d'alcool dans le sang résulte du moment où les prélèvements ont été faits.

Aux fins de la présente enquête, le premier prélèvement est le plus rapproché du moment de l'accident et représente donc l'état de M<sup>me</sup> Constant au moment de celui-ci. Il me permet de conclure que M<sup>me</sup> Constant n'avait pas les facultés affaiblies par l'alcool au moment de l'accident.

## **ANALYSE**

Au moment de l'accident, M<sup>me</sup> Constant était accompagnée d'une passagère, M<sup>me</sup> Linda Brown. Cette dernière a été entendue lors de l'enquête publique. Elle a mentionné qu'elle et M<sup>me</sup> Constant ont passé une grande partie de la journée ensemble. En aucun moment, M<sup>me</sup> Constant n'a fait état de problèmes de santé ou de malaises quelconques.

Elles sont allées souper au restaurant le 26 novembre 2015 en début de soirée et, comme à leur habitude, elles ont partagé un demi-litre de vin. Aucun autre alcool n'a été consommé par M<sup>me</sup> Constant tout au long de la journée ou lors du souper. C'est lors du retour du restaurant que l'accident s'est produit. Ce restaurant est situé tout près de l'intersection où a eu lieu l'accident.

Elles ont quitté le stationnement et se sont engagées à leur droite, sur le boulevard Hymus. M<sup>me</sup> Constant s'est alors immédiatement rangée dans la voie de gauche, voie réservée aux véhicules voulant tourner à gauche sur le boulevard Saint-Jean.

Voici une photo aérienne des lieux qui montre le stationnement où se trouvaient M<sup>me</sup> Constant et son amie. Le stationnement est situé dans la partie inférieure de la photo aérienne et le point rouge montre l'intersection où a eu lieu l'accident.



Selon sa passagère, le feu de circulation était rouge au moment où elles sont arrivées à l'intersection. M<sup>me</sup> Constant s'est immobilisée à l'intersection des boulevards Hymus et Saint-Jean.

M<sup>me</sup> Brown ne se souvient plus si des automobiles attendaient devant elles à l'intersection pour tourner à gauche. Son seul souvenir après l'arrêt au feu rouge est que, soudainement, l'automobile a accéléré rapidement et que M<sup>me</sup> Constant a alors mentionné à deux reprises : « I can't control the car<sup>1</sup> ». Quelques secondes plus tard, l'automobile frappait l'autobus qui circulait sur le boulevard Saint-Jean, près de la roue arrière de celui-ci, côté conducteur.

Hormis M<sup>me</sup> Brown, et malgré le travail de recherche des enquêteurs, personne n'a été témoin de cet accident.

Une expertise mécanique du véhicule de M<sup>me</sup> Constant a été effectuée et n'a révélé aucune défektivité mécanique.

Une analyse et une reconstitution de la collision ont été effectuées par un reconstitutionniste en collision de la section enquêtes sur les collisions du Service de Police de la Ville de Montréal :

- *Au moment de l'impact, le Corolla<sup>2</sup> se déplace vers l'est sur le boulevard Hymus à la vitesse de 72 km/h.*
- *À 3,4 secondes du déploiement, la conductrice du Corolla accélère de façon prononcée et elle n'a pas franchi la ligne d'arrêt de l'intersection Saint-Jean.*
- *L'état mécanique du véhicule n'est pas en cause.*

---

<sup>1</sup> Pièce C-13.

<sup>2</sup> Il s'agit du véhicule de M<sup>me</sup> Constant.

- *La cause directe de la collision est le non-respect des feux de circulation par un des deux usagers impliqué [sic] dans la collision.*
- ...
- *L'accélération du Corolla n'est pas normale dans les circonstances. Si on considère le scénario que c'est ce véhicule qui faisait face à un feu rouge, elle est consistante [sic] avec un conducteur qui confond la pédale d'accélérateur avec le frein.<sup>3</sup>*

Transport Canada a analysé les modules électroniques du véhicule de M<sup>me</sup> Constant. Il a conclu son rapport de la façon suivante :

*L'analyse des renseignements recueillis au cours de l'enquête indique que les circonstances décrites par la passagère avant dans la Toyota ne correspondent pas tout à fait avec les éléments de preuve, les informations consignées par l'enregistreur des données de conduite (EDC) et la déclaration du chauffeur d'autobus. La Toyota se déplaçait déjà à une vitesse de 26 kilomètres à l'heure quand elle a commencé à accélérer rapidement et ne s'est pas arrêtée au feu de circulation comme la passagère l'allègue. Par des calculs basés sur les données de vitesse enregistrées dans l'EDC, nous savons que la Toyota a commencé son accélération quand elle était à environ 22 mètres de l'intersection.*

*Au cours de l'enquête, aucune preuve trouvée ne pouvait établir qu'une composante défectueuse serait la cause de l'accélération injustifiée et d'une éventuelle perte de contrôle. L'inspection mécanique a déterminé que le montage de l'accélérateur a fonctionné correctement selon les paramètres de Toyota et que les freins étaient en bon état de fonctionnement. Tous les rappels de sécurité applicables en matière de contrôle de la vitesse ont été effectués sur le véhicule. Les données EDC indiquent que les freins n'ont pas été appliqués pendant toute la durée d'enregistrement pré collision de l'événement et que la pédale d'accélérateur a été poussée presque au plancher lors de l'accélération.*

*À la lumière de toutes les preuves disponibles, il est de mon avis que le conducteur peut avoir enfoncé à tort l'accélérateur au lieu de la pédale de frein lorsque le feu de circulation est passé au jaune<sup>4</sup>.*

Il faut comprendre ces rapports d'expertise en tenant compte que les enregistrements de l'ordinateur de bord sur ce véhicule ont été de 4,4 secondes avant l'accident<sup>5</sup>. Tout ce qui s'est produit avant les dernières 4,4 secondes n'a pas été enregistré. L'ordinateur de bord indique que M<sup>me</sup> Constant n'a pas freiné dans les dernières 4,4 secondes. Ainsi, et selon le reconstitutionniste entendu, M<sup>me</sup> Constant a traversé la ligne d'arrêt obligatoire à la lumière

---

<sup>3</sup> Pièce C-3.

<sup>4</sup> Pièce C-6.

<sup>5</sup> Chaque fabricant de véhicule détermine la durée d'enregistrement de l'ordinateur de bord. Dans le cas du véhicule de M<sup>me</sup> Constant, cette durée est de 5 secondes avant le déploiement des coussins gonflables. Cependant, et dans ce cas-ci, l'enregistrement a commencé à 0,4 seconde, d'où le cycle de 4,4 secondes.

rouge en circulant à 26 km/h et a accéléré rapidement pour frapper l'autobus.

Bien qu'en apparence la version du témoin semble en contradiction avec les expertises mécaniques, je crois qu'il est possible de concilier l'ensemble des éléments factuels.

M<sup>me</sup> Constant a quitté le stationnement du restaurant et a immédiatement pris la voie de gauche sur le boulevard Hymus afin de pouvoir tourner à gauche sur le boulevard Saint-Jean. C'était le chemin qu'elle devait prendre pour reconduire M<sup>me</sup> Brown à son domicile.

Il est probable qu'à ce moment, d'autres véhicules automobiles attendaient le feu vert prioritaire sur le boulevard Hymus pour s'engager à leur gauche. M<sup>me</sup> Constant a alors fait son arrêt obligatoire en se rangeant derrière ces véhicules. Lorsque le feu est devenu vert, les véhicules devant elles ont alors commencé à tourner à gauche. Il est probable que le feu de circulation prioritaire soit tombé au rouge au moment où M<sup>me</sup> Constant est arrivée à l'intersection. C'est à ce moment qu'elle aurait inversé les pédales de l'accélérateur et du frein, passant alors sur le feu rouge et frappant l'autobus.

Cette erreur humaine est fréquente selon les experts entendus en audience publique.

Cette hypothèse est tout à fait compatible avec les expertises mécaniques et le relevé informatique du véhicule de M<sup>me</sup> Constant.

Ce qui semblait une contradiction entre le témoignage de M<sup>me</sup> Brown et l'ordinateur s'explique parfaitement par la présence d'autres véhicules devant le Corolla au feu de circulation.

Cet accident est donc dû à une erreur humaine.

## **CONCLUSION**

M<sup>me</sup> Francine Constant est décédée d'un polytraumatisme.

Il s'agit d'un décès accidentel.

Québec, le 2016-11-24.



Me Luc Malouin, coroner

## ANNEXE I

### LA PROCÉDURE

En date du 8 juillet 2016, la coroner en chef du Québec, M<sup>e</sup> Catherine Rudel-Tessier, ordonnait une enquête publique afin d'éclaircir les causes et les circonstances entourant le décès de M<sup>me</sup> Francine Constant, survenu le 26 novembre 2015 à Montréal.

Les audiences publiques se sont déroulées au palais de justice de Laval, le 15 septembre 2016.

J'ai reconnu comme partie intéressée lors des audiences :

- Monsieur Michel Constant, représentant de la famille

J'ai été assisté lors des audiences par M<sup>me</sup> Madeleine Roy-Pomerleau, stagiaire en droit.

Les pièces et liasses de pièces ont été déposées sous les cotes C-1 à C-13.

Trois témoins ont été entendus.

Une ordonnance de non-publication et de non-diffusion a été émise conformément à l'article 143 de la *Loi sur la recherche des causes et des circonstances des décès* concernant les pièces C-8 à C-11 inclusivement.



**ANNEXE II**  
**LISTE DES PIÈCES**

- C-1 Ordonnance d'enquête publique
- C-2 Rapport d'accident de véhicules routiers
- C-3 Analyse et reconstitution de collision
- C-4 Photos d'expertise mécanique
- C-5 Rapport d'expertise mécanique
- C-6 Rapport d'expertise de Transport Canada
- C-7 Bulletin de décès
- C-8\* Dossier médical (2015-11-26)
- C-9\* Laboratory Results (2015-11-26)
- C-10\* Final Autopsy Report
- C-11\* Rapport de toxicologie
- C-12 Déclaration de M<sup>me</sup> Nathalie Gauthier
- C-13 Déclaration de M<sup>me</sup> Linda Brown

\*Frappé d'une ordonnance de non-publication ou protégé par l'article 143 de la *Loi sur la recherche des causes et des circonstances des décès*.