

# 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

**Vincent Barbe**  
2016-00247

M<sup>e</sup> Andrée Kronström

# Table des matières

INTRODUCTION.....	3
IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE.....	3
CIRCONSTANCES DU DÉCÈS.....	3
EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES.....	4
ANALYSE.....	4
Les facteurs contributifs au décès : alcool, vitesse, distraction et non-port de la ceinture de sécurité.....	4
Le profil de conduite de M. Barbe selon ses proches.....	5
La conduite automobile avec les facultés affaiblies.....	5
Le processus d'obtention du permis de conduire de 2008 à 2015 de M. Barbe.....	6
PISTES DE SOLUTIONS.....	8
CONCLUSION.....	10
RECOMMANDATIONS.....	10
En ce qui concerne la conduite automobile avec les facultés affaiblies par l'alcool.....	10
En ce qui concerne la distraction au volant, la vitesse ainsi que la ceinture de sécurité.....	10
LA PROCÉDURE.....	11
LISTE DES PIÈCES.....	12
PROCESSUS D'OBTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE DE M. VINCENT BARBE – 2008 À 2015.....	13

## INTRODUCTION

Le 8 juillet 2016, M<sup>e</sup> Catherine Rudel-Tessier, alors coroner en chef du Québec, rendait une ordonnance d'enquête<sup>1</sup> relativement au décès de M. Vincent Barbe. Par la suite, le 19 mai 2017, une seconde ordonnance<sup>2</sup> me désignait pour présider l'enquête. À ce moment, j'ai reçu le mandat de clarifier les causes et les circonstances de ce décès, d'en informer le public et de formuler, le cas échéant, des recommandations pour une meilleure protection de la vie humaine.

Vers 3 h 50, le 30 avril 2015, M. Vincent Barbe, au volant de son automobile, a percuté violemment l'arrière d'une autopatrouille. Il circulait à 161 km/h sur le boulevard Curé-Labelle à Blainville, en état d'ébriété, et sans avoir bouclé sa ceinture de sécurité. Puisque M. Barbe était récidiviste en matière de capacités affaiblies, son véhicule avait été, pendant environ trois ans et huit mois, muni d'un antidémarrreur éthylométrique. L'appareil avait cependant été retiré quelques semaines avant la collision. M. Vincent Barbe est décédé sur les lieux mêmes de l'accident de plusieurs traumatismes, dont une section complète de l'aorte.

## IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. Vincent Barbe, né le 31 mars 1989, a été identifié au moyen de son permis de conduire sur les lieux de son décès.

## CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Vers 21 h 40, le 29 avril 2015, M. Barbe se rend en Acura EL 2001 chez un voisin qui est également un ami de longue date. Tous deux habitent la ville de Blainville. Ensemble, ils discutent autour d'un feu et ils boivent une bouteille de rhum. Vers 3 h, M. Barbe quitte seul la résidence de son ami.

On ignore ce qu'il fait précisément de 3 h à 3 h 50, mais, de 3 h 33 à 3 h 48, il effectue quatre appels<sup>3</sup>. Peu avant 3 h 50, son Acura roule sur le boulevard Curé-Labelle, sur le territoire de la ville de Blainville, à 161 km/h<sup>4</sup> en direction de Laval. À l'intersection de la 61<sup>e</sup> Avenue Ouest, l'Acura percute violemment l'arrière d'une autopatrouille (Ford Taurus 2013) qui circule à 67 km/h (la limite permise est de 60 km/h). Sous la force de l'impact, la Ford Taurus part en rotation et s'immobilise sur le terre-plein central. L'Acura finit sa course en heurtant un bloc de béton situé sur un terrain privé. Présument avoir été victimes d'un attentat dans la foulée des événements survenus quelques mois auparavant à Saint-Jean-sur-Richelieu, les policiers appellent d'abord du renfort. Puis, encore abasourdis, ils se dirigent vers l'autre véhicule accidenté. Après avoir ouvert la portière, ils constatent que le conducteur repose inconscient sur le ventre entre les deux bancs. Il a le tronc dans l'espace prévu pour accueillir les jambes du passager. Ils évitent de le déplacer pour ne pas aggraver les blessures.

---

<sup>1</sup>Document déposé en preuve sous la cote C-1.

<sup>2</sup>Document déposé en preuve sous la cote C-2.

<sup>3</sup>Rapport de vérification cellulaire déposé sous la cote C-16.

<sup>4</sup>La vitesse a été déterminée grâce à la reconstitution de la scène de l'accident (pièce déposée sous la cote C-13). De plus, une caméra a capté le véhicule roulant à vive allure 500 m avant la collision.

Dans les secondes qui suivent, les policiers, puis les pompiers, se succèdent sur les lieux de l'accident. Arrivés auprès du blessé, les ambulanciers perçoivent, à 4 h, un faible pouls et une respiration laborieuse. À 4 h 7, M. Barbe fait un arrêt cardio-respiratoire. Les manœuvres de réanimation sont immédiatement entreprises. Malgré tous les efforts déployés, l'activité cardiaque ne peut pas être rétablie. Le blessé est transporté au service des urgences où un médecin ne peut que constater le décès.

Il est donc probable que M. Barbe soit décédé sur les lieux de l'accident.

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

Une autopsie a été faite le 11 mai 2015 au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. Dans son rapport, le pathologiste décrit plusieurs blessures, dont un traumatisme thoraco-abdominal avec une section complète de l'aorte. Ce traumatisme mortel est « typique d'un phénomène de décélération rapide »<sup>5</sup>.

Des analyses toxicologiques ont également été pratiquées au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. L'alcoolémie était de 248 mg/100 ml. Aucune autre substance n'a été détectée.

## **ANALYSE**

### **Les facteurs contributifs au décès : alcool, vitesse, distraction et non-port de la ceinture de sécurité**

Une expertise<sup>6</sup> en reconstitution de la Sûreté du Québec (SQ) a d'abord permis d'établir la trajectoire des deux véhicules, puis de tirer certaines conclusions, notamment quant à leur vitesse, à leur état de fonctionnement, aux réactions de M. Barbe et à l'environnement routier. Ces constats, jumelés à ceux d'autres expertises (l'analyse toxicologique et le rapport de vérification cellulaire), ont fait ressortir tous les facteurs en lien avec le décès.

M. Barbe roulait à 161 km/h avant la collision. Aucune trace de freinage n'a été observée sur la chaussée. Le conducteur ne semblait pas non plus avoir amorcé une manœuvre d'évitement. Dans des conditions optimales, M. Barbe aurait pu freiner ou dévier de sa trajectoire et, ainsi, éviter l'impact<sup>7</sup>. Or, il était ivre, ce qui a altéré son état de vigilance et ses réflexes. Le rapport de vérification de son cellulaire indique qu'il a utilisé l'appareil dans les minutes qui ont précédé l'accident. Même s'il ne parlait pas au téléphone portable<sup>8</sup> au moment de la collision, on ne peut pas rejeter l'hypothèse que son attention se soit portée quelques instants sur l'appareil. Les inspections mécaniques ont démontré que les deux véhicules étaient en bon état de fonctionnement. Les facultés affaiblies, la distraction et la grande vitesse peuvent expliquer pourquoi M. Barbe n'a pas vu à temps le véhicule de police qui, par ailleurs, était bien visible. En effet, les feux de positionnement arrière étaient allumés, les lampadaires éclairaient le boulevard et les conditions météorologiques étaient bonnes.

---

<sup>5</sup>Extrait du document déposé sous la cote C-4.

<sup>6</sup>Document déposé sous la cote C-13.

<sup>7</sup>Le temps de perception/réaction est de 2,5 secondes la nuit pour une personne en parfaite condition physique et mentale.

<sup>8</sup>Rapport vérifications iPhone déposé sous la cote C-16.

M. Barbe ne portait pas sa ceinture de sécurité. Sans mécanisme de retenue, son corps a absorbé brusquement une grande quantité d'énergie, ce qui lui a infligé des traumatismes mortels.

Même si je ne peux pas affirmer que le port de la ceinture aurait sauvé la vie de M. Barbe, il aurait pu contribuer à diminuer la sévérité de ses blessures.

### **Le profil de conduite de M. Barbe selon ses proches**

M. Barbe avait un problème de consommation d'alcool. Lorsqu'il buvait socialement, il avait l'habitude de s'enivrer et de conduire son véhicule. Il agissait alors « spontanément sans réfléchir »<sup>9</sup>. Il semblait conscient de son problème, mais lorsqu'il commettait des abus, il les oubliait par la suite. C'est ainsi qu'il a été arrêté à deux reprises en 2008 et 2009 et que son permis a été suspendu, puis assorti de conditions lui permettant d'utiliser son véhicule muni d'un antidémarrreur éthylométrique.

Pendant une période d'environ trois ans et huit mois, pour faire démarrer son véhicule, il a dû souffler dans un appareil qui détectait l'alcool. M. Barbe a tenté à plusieurs reprises de faire démarrer le véhicule alors que ses facultés étaient affaiblies<sup>10</sup>. La machine a fait son travail et a empêché le véhicule de démarrer. Selon un de ses amis, M. Barbe constituait un risque de récurrence. N'eût été de l'antidémarrreur éthylométrique, M. Barbe aurait conduit ivre.

M. Barbe aurait confié que « ça été très facile et rapide de recouvrer son permis ». Il était fort content de se débarrasser de l'antidémarrreur éthylométrique qui était un fardeau. M. Barbe aurait affirmé qu'il avait compris et qu'il ne devait plus conduire lorsqu'il buvait de l'alcool.

Il avait également l'habitude d'utiliser son cellulaire lorsqu'il conduisait. Le plus souvent, il envoyait des messages textes. Je n'ai pas pu obtenir de précisions sur son observance à l'obligation de porter la ceinture de sécurité.

### **La conduite automobile avec les facultés affaiblies**

M. Thomas Brown a participé aux travaux de l'enquête à titre d'expert. Ce docteur en psychologie<sup>11</sup> est très préoccupé par la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool, les médicaments et les drogues. Ce sujet a été au cœur de nombreuses études et publications dont il a présenté les principaux constats lors des auditions.

La dépendance à l'alcool n'est pas la résultante d'un manque de volonté. Les personnes qui consomment adoptent parfois des comportements risqués. On peut ainsi assister à une recrudescence d'autres infractions dont l'utilisation du téléphone ou le défaut de boucler sa ceinture de sécurité. Ce n'est cependant pas parce qu'on souffre d'une dépendance qu'on est plus à risque de conduire avec les facultés affaiblies.

De 25 à 50 % des conducteurs arrêtés pour avoir conduit en état d'ébriété récidiveraient, c'est-à-dire qu'ils seraient arrêtés et condamnés de nouveau pour la même infraction. Ce résultat serait par contre une sous-évaluation du problème, celui-ci étant tributaire de sa

---

<sup>9</sup>Extrait du témoignage de M<sup>me</sup> Sarah Gagnon.

<sup>10</sup>Rapport sommaire de GIS Québec transmis par M. André Barbe, déposé sous la cote C-22.

<sup>11</sup>Curriculum vitae déposé sous la cote C-20.

détection. En effet, tous les récidivistes ne se font pas arrêter.

Les personnes récidivistes seraient plus sensibles aux effets de l'alcool qui affecteraient leur jugement et la maîtrise d'elles-mêmes. Elles seraient incapables d'évaluer subjectivement les conséquences très graves de conduire avec les facultés affaiblies. Cependant, il n'est pas facile de dessiner le profil exact d'un récidiviste. Circonscrire le risque devient une tâche très complexe.

Ainsi, trouver les mesures efficaces pour endiguer le problème demeure un défi. Les programmes d'intervention (notamment les amendes, la suspension de permis, la judiciarisation et la sensibilisation) qui font suite à une première infraction offrent des avantages importants, mais auraient peu d'impact pour prévenir la récidive. Les programmes d'antidémarrreur seraient quant à eux efficaces pour empêcher la conduite avec les facultés affaiblies pendant la durée de l'installation. Lors du retrait, cet avantage diminuerait rapidement pour revenir au risque initial. Dans l'ensemble, « il n'existe actuellement aucune approche standard pour prédire ou prévenir la récidive de manière fiable »<sup>12</sup>.

Selon l'expert M. Brown, la conduite avec les facultés affaiblies est un problème très complexe. Pour avoir un portrait plus exact, les résultats extraits de l'antidémarrreur éthylomètre constitueraient un indicateur additionnel. Les organismes étatiques se doivent de demeurer à l'affût des avancées de la recherche en la matière. La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) aurait opté pour les meilleures pratiques en préconisant une approche mixte, c'est-à-dire coercitive, mais également volontaire, dont le programme d'antidémarrreur éthylométrique.

### **Le processus d'obtention du permis de conduire de 2008 à 2015 de M. Barbe<sup>13</sup>**

Le 3 mars 2008, M. Barbe a été intercepté et arrêté, car il conduisait avec « 200 mg % »<sup>14</sup> d'alcool. Son permis a été suspendu pendant 30 jours. Après cette période, il a pu reprendre la conduite automobile sans restriction dans l'attente de son procès. Dans l'intervalle, le 3 décembre 2009, il a été intercepté et arrêté de nouveau. Ayant refusé d'obtempérer à se soumettre à l'éthylomètre, son permis a été une fois de plus suspendu, mais pour une période de 90 jours. À l'expiration du délai, il a pu reprendre la conduite puisqu'il a volontairement consenti à l'installation d'un antidémarrreur éthylométrique.

Les 31 mars et 1<sup>er</sup> avril 2010, il a effectué deux déclarations consécutives de culpabilité en vertu du Code criminel. Le juge lui a alors imposé une interdiction absolue de conduire du 31 mars 2010 au 7 septembre 2011.

La SAAQ a, quant à elle, pendant ce qui est appelé la période d'inadmissibilité, imposé pendant trois ans (du 31 mars 2010 au 1<sup>er</sup> avril 2013) une série de mesures administratives plus sévères que celles prévues au Code criminel.

Du 7 septembre 2011 au 14 janvier 2013, M. Barbe a obtenu un permis restreint. Pour conduire et éviter une suspension, il a demandé volontairement l'installation d'un antidémarrreur éthylométrique. Il a également dû, pendant cette période, se soumettre à une évaluation complète dans le cadre du Programme d'évaluation et de réduction du risque de

---

<sup>12</sup>Extrait du document déposé sous la cote C-21.

<sup>13</sup>Je vous réfère à l'annexe 3 du présent rapport qui schématise le processus d'obtention du permis de conduire.

<sup>14</sup>Cette valeur est celle indiquée dans le document obtenu de la SAAQ et reproduit à l'annexe 3 du présent rapport.

conduite avec les capacités affaiblies (PERRCCA). Un professionnel en dépendance de l'Association des membres de réadaptation en dépendance du Québec l'a rencontré afin de déterminer si son rapport à l'alcool ou aux drogues pouvait ou non compromettre la conduite sécuritaire d'un véhicule routier. L'évaluation a été positive puisque M. Barbe a « participé à toutes les étapes du processus d'évaluation et a atteint tous les objectifs de son plan d'encadrement ».<sup>15</sup> Il a également dû faire remplir un formulaire d'examen médical<sup>16</sup> qui n'a fait état d'aucune maladie pouvant affecter la conduite automobile.

Du 20 mars 2013 au 5 avril 2013, il a obtenu un permis assorti de la condition I. Pour conduire et éviter une suspension, car il avait tardé à se conformer à l'une des conditions du permis restreint, il a demandé volontairement le maintien de l'antidémarrreur éthylométrique. Il est à noter que la condition I peut être attribuée à tous les conducteurs qui, se sachant aux prises avec un problème de consommation, en font expressément la demande à la SAAQ. Il n'est ainsi pas obligatoire de passer par un processus judiciaire.

Ultimement, du 18 avril 2013 au 8 avril 2015, M. Barbe a accédé à la dernière étape, soit l'obtention du permis avec la condition X. Cette condition est obligatoire et c'est la SAAQ qui en détermine la durée (deux ans, trois ans ou à vie). M. Barbe s'est vu imposer un antidémarrreur éthylométrique pendant deux ans. À l'expiration de cette période, tout le processus étant épuisé, M. Barbe a pu recouvrer un permis régulier.

Sans l'antidémarrreur éthylométrique, M. Barbe a récidivé. Il est revenu au risque initial, mais il semble que ce dernier a toujours été présent, car, même pendant la période où son véhicule était muni d'un antidémarrreur éthylométrique, il a tenté à plusieurs reprises de le faire démarrer alors qu'il avait bu des boissons alcoolisées<sup>17</sup>. La SAAQ n'a pas été avisée de ces manquements et elle n'est pas intervenue.

Un représentant de la SAAQ est venu présenter le programme Antidémarrreur éthylométrique, une solution encadrée par le Code de la sécurité routière (CSR), dont le but est de permettre aux personnes aux prises avec des problèmes de consommation de maintenir leurs obligations personnelles, sociales, économiques et professionnelles. Sans aller dans le détail<sup>18</sup>, il faut savoir qu'il est conçu pour éviter qu'il soit contourné. À titre d'exemple, outre le test initial, d'autres tests aléatoires sont demandés pour éviter que quelqu'un souffle à la place des conducteurs.

L'appareil est muni d'une boîte noire dont les données sont extraites par le fournisseur autorisé qui remet celles-ci en format papier à l'utilisateur. Seuls certains comportements inadéquats doivent, selon la grille de signalement conçue en 2002 (entente contractuelle avec la SAAQ<sup>19</sup>), être rapportés à la SAAQ. Le fait de tenter de démarrer le véhicule sous l'effet de l'alcool n'a pas à être signalé puisque, dans une telle situation, la machine a rempli ses fonctions. De plus, en vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels, la SAAQ ne peut collecter systématiquement les données d'utilisation de l'antidémarrreur éthylométrique. C'est donc pourquoi la SAAQ n'a pas été avisée des tentatives répétées de M. Barbe de démarrer son

---

<sup>15</sup>Document déposé sous la cote C-8.

<sup>16</sup>Formulaire inclus au document déposé sous la cote C-18.

<sup>17</sup>Voir le graphique intitulé Tentatives de démarrage en présence d'alcool dans le document déposé sous la cote C-19. En prévision des audiences, la SAAQ a obtenu le registre complet du client Vincent Barbe. Ce document, déposé sous la cote C-33, compte 1335 pages.

<sup>18</sup>Le fonctionnement de l'appareil a fait l'objet d'une démonstration lors du témoignage de M<sup>me</sup> Christine Brosseau, qui a cependant été frappé d'une ordonnance de non-publication afin de ne pas inciter les utilisateurs à tenter de faire échec à l'appareil.

<sup>19</sup>Document déposé sous la cote C-31 et qui est frappé d'une ordonnance de non-publication.

véhicule alors qu'il était sous l'effet de l'alcool.

J'ai compris que la SAAQ aurait cependant pu être avisée de ce type de comportement au moyen de sa ligne téléphonique générale. La SAAQ n'a pas obtenu de dénonciation pour M. Barbe. Il semble donc que personne n'ait rapporté à la SAAQ que M. Barbe a tenté de faire fonctionner son véhicule alors qu'il était ivre.

## **PISTES DE SOLUTIONS**

Pour étayer ma réflexion sur les pistes de solutions, j'ai entendu M<sup>me</sup> Lyne Vézina, directrice de la recherche et du développement en sécurité routière à la SAAQ depuis 2015. Le volet recherche consiste à faire le suivi des sanctions et des infractions et celui du développement à identifier des pistes de solutions. La SAAQ relève du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. En tant qu'organisme spécialisé en sécurité, il propose des modifications au CSR.

M<sup>me</sup> Vézina rappelle d'abord que la SAAQ est bien au fait que les principaux facteurs présents dans les accidents fatals demeurent la distraction, l'alcool, la vitesse, la fatigue et le non-port de la ceinture de sécurité. Puis, elle fait état des mesures qui ont été prises au fil des ans en matière de sécurité routière et qui ont nécessité des modifications au CSR. Dès 1997, pour contrer l'alcool au volant, la SAAQ a proposé d'introduire au CSR des mesures novatrices, dont la suspension immédiate du permis et l'imposition de conditions administratives prolongeant l'interdiction, tout en donnant ouverture à la conduite sous conditions avec l'installation d'un antidémarrreur éthylométrique. L'ensemble de ces modifications devaient être de plus en plus sévères pour les conducteurs.

J'ai ensuite invité M<sup>me</sup> Vézina à s'exprimer sur les possibles pistes de solutions pour contrer la manifestation des comportements potentiellement mortels, tels ceux adoptés par M. Barbe.

M<sup>me</sup> Vézina me précise d'emblée que la sécurité, « c'est l'affaire de tous ». Quiconque remarque un comportement routier à risque, dont la conduite avec les facultés affaiblies, peut ainsi aviser la SAAQ de façon anonyme. Il est possible de faire une dénonciation par téléphone, en composant le numéro des renseignements généraux ou celui destiné aux plaintes et aux commentaires. La SAAQ peut par la suite enclencher un processus d'évaluation lui permettant de circonscrire le risque. La dénonciation peut se faire en tout temps pour l'alcool (récidiviste ou non), mais également pour divers autres comportements. Je constate que, selon les statistiques de 2017<sup>20</sup>, seulement 760 signalements ont été faits, dont 60 pour l'alcool. La SAAQ a procédé à des mesures de contrôle dans 72 % des cas. Ces chiffres relativement peu élevés démontrent que la possibilité de dénoncer est peut-être méconnue ou que l'outil pour le faire n'est pas adapté. Ainsi, la SAAQ pourrait prendre des mesures pour mieux faire connaître la dénonciation et la faciliter par de meilleurs outils.

M<sup>me</sup> Vézina prône l'utilisation de l'antidémarrreur éthylométrique. Elle en préconise l'installation sur tous les véhicules puisque l'appareil constitue une mesure passive, c'est-à-dire qui n'implique pas de travailler sur un changement de comportement. Elle souligne que certaines juridictions ont prévu l'installation à vie de l'antidémarrreur éthylométrique après une première récidive. À son avis, la SAAQ doit continuer à multiplier ses efforts pour intervenir auprès des récidivistes. Pour ce faire, il faudrait une modification du cadre juridique afin de prolonger d'emblée la période d'utilisation de l'éthylomètre pour les

---

<sup>20</sup>Le document intitulé Engagement, Données sur les signalements a été déposé sous la cote C-37.



récidivistes comme M. Barbe. Il faudrait également prévoir l'obligation pour le responsable de la gestion des données de l'antidémarrreur éthylométrique de communiquer les données de l'appareil à la SAAQ.

La SAAQ pourrait également faire la promotion de la condition I (antidémarrreur volontaire). Elle rappelle que tous conducteurs peuvent demander à la SAAQ que leur véhicule soit équipé de l'appareil. Les centres de thérapie qui accueillent des personnes dépendantes pourraient être ciblés en priorité par la SAAQ.

M<sup>me</sup> Vézina complète son témoignage en rappelant l'importance pour la SAAQ de prendre les mesures appropriées afin que les conducteurs et les passagers bouclent leur ceinture de sécurité. Elle ajoute que l'organisme multiplie ses efforts afin de lutter contre la distraction au volant et la vitesse. Dans tous les cas, la SAAQ souhaite demeurer proactive et ouverte aux nouvelles tendances et technologies.

Dans cette perspective, après la fin des auditions de la présente enquête, le projet de loi n° 165, qui modifie le CSR et d'autres dispositions, a été adopté le 17 avril 2018. Les notes explicatives de la Loi modifiant le CSR et d'autres dispositions (ci-après désignée la Loi) dressent un portrait des modifications proposées. Je retiens que « concernant les récidivistes de l'alcool au volant, la Loi prévoit que, dès la première récidive, tout permis qui pourra être délivré par la suite au récidiviste sera assorti de la condition de conduire un véhicule muni d'un antidémarrreur éthylométrique. Elle prévoit toutefois que cette condition pourra être levée après un délai de 10 ans si certaines conditions sont respectées. » Ces notes font référence aux articles 9 et 18. L'article 9 de la Loi édicte le principe que la personne responsable de la gestion des données recueillies par l'antidémarrreur éthylométrique doit les transmettre à la SAAQ, de même que tout renseignement qu'elle possède concernant le titulaire d'un permis selon les modalités de l'entente. Plus loin, l'article 18 prévoit la condition à vie de l'antidémarrreur éthylométrique pour tout récidiviste. En vertu de l'article 216(8), les articles 9 et 18 n'entreront en vigueur qu'à la date ou aux dates fixées par le gouvernement. J'ai appris<sup>21</sup> que la SAAQ doit terminer les travaux requis avant que le gouvernement décrète la mise en vigueur de ces mesures.

La Loi vient également resserrer les règles visant à encadrer les sources de distraction comme l'utilisation du téléphone cellulaire et le port de la ceinture de sécurité en prévoyant des pénalités plus sévères. Ces nouvelles dispositions sont actuellement en vigueur. La Loi donne ouverture aux nouvelles technologies en proposant les règles particulières que pourrait prévoir un projet-pilote autorisé par le ministre pour permettre la circulation de véhicules autonomes. Ce nouveau genre de véhicule pourrait s'avérer être une autre solution au problème de la conduite avec les facultés affaiblies.

---

<sup>21</sup> Courriels SAAQ reçus en juillet et août 2018 et déposés sous les cotes C-38 à C-40.

## **CONCLUSION**

M. Vincent Barbe est décédé de plusieurs traumatismes, dont une section complète de l'aorte, consécutivement à un impact avec un autre véhicule. Il s'agit d'un décès accidentel.

Les auditions d'octobre 2017 ont mis en lumière les facteurs contributifs au décès : l'alcool, la vitesse, la distraction ainsi que le non-port de la ceinture de sécurité. Puis, le principal acteur, la SAAQ, a nourri ma réflexion sur les pistes de solutions.

Comme indiqué précédemment, quelques mois après la fin des auditions, un projet de loi a été adopté. Cette loi modifie plusieurs dispositions du CSR afin de renforcer les règles quant à la distraction au volant, aux récidivistes de l'alcool et au port de la ceinture de sécurité. Malgré ces avancées, il reste du travail à accomplir : prévoir l'entrée en vigueur de l'ensemble des dispositions concernant les récidivistes de l'alcool et l'antidémarrreur éthylométrique, faciliter la dénonciation des comportements à risque et poursuivre la sensibilisation.

## **RECOMMANDATIONS**

### **En ce qui concerne la conduite automobile avec les facultés affaiblies par l'alcool**

Je recommande à la SAAQ de mieux faire connaître la dénonciation et la faciliter par de meilleurs outils.

Je recommande à la SAAQ de faire la promotion de la condition I (antidémarrreur volontaire) en ciblant prioritairement les centres de thérapie.

Je recommande à la SAAQ de terminer rapidement les travaux requis pour que le gouvernement décrète la mise en vigueur des mesures concernant l'antidémarrreur éthylométrique.

Je recommande à la SAAQ de demeurer à l'affût des avancées de la recherche concernant la conduite automobile avec les facultés affaiblies par l'alcool.

### **En ce qui concerne la distraction au volant, la vitesse ainsi que la ceinture de sécurité**

Compte tenu de l'entrée en vigueur des récentes modifications Code de la sécurité routière qui viennent augmenter la sévérité des amendes, je recommande à la SAAQ de continuer à faire la promotion de comportements sécuritaires, notamment en ce qui a trait au port de la ceinture de sécurité, à l'atténuation des sources de distraction ainsi qu'à la réduction de la vitesse.

Québec, le 1 octobre 2018.



Me Andrée Kronström, coroner

## ANNEXE I LA PROCÉDURE

Le 8 juillet 2016, M<sup>e</sup> Catherine Rudel-Tessier, alors coroner en chef du Québec, rendait une ordonnance d'enquête relativement au décès de M. Vincent Barbe. Par la suite, le 19 mai 2017, une seconde ordonnance me désignait pour présider l'enquête.

Les audiences publiques ont duré trois jours et se sont déroulées au palais de justice de Laval les 4, 5 et 6 octobre 2017.

J'ai été assistée, tout au long de ces journées d'audition, par le procureur aux enquêtes publiques du Bureau du coroner, M<sup>e</sup> Dave Kimpton.

Dès le début de l'enquête, j'ai reconnu comme personnes intéressées celles qui m'en avaient fait la demande. Il s'agit de :

- M<sup>me</sup> Marie-Antoinette Boivin et M. André Barbe, parents de la victime;
- la Société de l'assurance automobile du Québec, représentée par M<sup>es</sup> André Buteau et Mario Laprise.

Dix témoins ont été entendus, dont deux experts respectivement en reconstitution des scènes d'accident et en conduite automobile et facultés affaiblies. Trente-sept pièces ont été déposées sous les cotes C-1 à C-37. Puis, j'ai reçu deux courriels de précisions à la suite de l'adoption de la Loi modifiant le Code de la sécurité routière que j'ai joint aux pièces sous les cotes C-38 et C-39.

En début d'enquête, j'ai émis une ordonnance d'exclusion des témoins relativement à M. Pierre-Alexandre Normand et M<sup>me</sup> Sarah Gagnon.

Au cours de l'enquête, j'ai statué que certaines pièces devaient être frappées d'une ordonnance de non-publication. Les pièces visées par une telle ordonnance sont indiquées dans la liste par un astérisque.

Lors de la dernière journée d'audience, soit le 6 octobre 2017, M. André Barbe et M<sup>e</sup> André Buteau ont fait des représentations.

**ANNEXE II**  
**LISTE DES PIÈCES**

C-1	Ordonnance d'enquête
C-2	Ordonnance d'enquête pour substitution de coroner
C-3 *	Dossier médical
C-4 *	Rapport final d'autopsie
C-5 *	Rapport complémentaire d'autopsie
C-6 *	Rapport d'expertise en toxicologie
C-7 *	Rapport d'expertise en toxicologie (précisions supplémentaires)
C-8 *	Rapport d'évaluation complète de l'ACRDQ <i>(également présent aux pages 30 et 31 de la pièce C-23)</i>
C-9	Rapport d'accident de véhicules routiers
C-10	Rapport d'inspection du véhicule de la victime
C-11	Rapport d'inspection du véhicule de la victime (précisions pour le système de freinage)
C-12	Rappel de sécurité (Acura Canada)
C-13	Enquête de collision (Sûreté du Québec)
C-14	Carte d'appel (CAD)
C-15	Carte d'appel (RAO)
C-16	Rapport de vérifications cellulaire
C-17	Rapport complémentaire de l'enquêteur Maxime Leblanc
C-18	Dossier de la SAAQ concernant Vincent Barbe
C-19	Présentation SAAQ
C-20	Curriculum vitae D' Thomas G. Brown
C-21	Présentation D' Thomas G. Brown
C-22	Rapport sommaire GIS Québec ltée concernant la victime daté du 9 février 2015 (transmis par André Barbe)
C-23	Registre des faits saillants GIS Québec ltée concernant la victime daté du 9 février 2015 (transmis par André Barbe)
C-24	Déclaration Sophya Coulombe
C-25	Déclaration agent Patrick Toke
C-26	Déclaration Simon Désy (ambulancier)
C-27	Déclaration Dominic Brière (ambulancier)
C-28	Déclaration André Fitz-Morris
C-29	Plan de présentation Christiane Brosseau (GIS Québec ltée)
C-30 *	Grandes lignes du processus d'analyse des violations et signalement (GIS Québec ltée)
C-31 *	Grille détaillée d'analyse préalable des événements par le fournisseur (GIS Québec ltée)
C-32	Entente de services entre GIS Québec ltée et Vincent Barbe
C-33	Registre complet Vincent Barbe Guardian Interlock Service
C-34	Statistiques (SAAQ)
C-35	Contrat de services professionnels de gré à gré (SAAQ - GIS Québec ltée)
C-36	Cadre légal SAAQ
C-37	Signalements des conducteurs à la SAAQ
C-38	Courriel SAAQ - Enquête publique du coroner sur le décès de M. Vincent Barbe - Projet de loi n° 165 (19 juillet 2018)
C-39	Courriel SAAQ - Enquête publique du coroner sur le décès de M. Vincent Barbe - Projet de loi n° 165 (20 juillet 2018)
C-40	Courriel SAAQ - Enquête publique du coroner sur le décès de M. Vincent Barbe - Projet de loi n° 165 (27 août 2018)

**PROCESSUS D'OBTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE  
 MONSIEUR VINCENT BARBE – 2008 À 2015**

