

Rapport d'investigation du coroner

Loi sur les coroners

POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de



2020-03696

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 Geneviève Thériault
Coroner

BUREAU DU CORONER	
2020-06-04 Date de l'avis	2020-03696 N° de dossier
IDENTITÉ	
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance
64 ans Âge	Masculin Sexe
Thurso Municipalité de résidence	Québec Province
	Canada Pays
DÉCÈS	
2020-06-04 Date du décès	Lochaber-Canton Municipalité du décès
Route 148 Lieu du décès	

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. ██████████ a été identifié au moyen d'une pièce d'identité comportant une photographie.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Un rapport d'enquête de la Sûreté du Québec de la MRC de Papineau, mentionne qu'au matin du 4 juin 2020 M. ██████████ enfourche sa motocyclette pour sa première sortie de l'année. À 9 h 51, alors qu'il circule vers l'est sur la route 148 à Lochaber-Canton, le conducteur d'un véhicule utilitaire sport arrivant en sens inverse bifurque de sa voie et il s'ensuit une violente collision frontale avec la motocyclette. M. ██████████ est éjecté dans un fossé avec sa motocyclette. Le conducteur d'un véhicule circulant derrière M. ██████████ entre ensuite en collision avec le véhicule utilitaire sport¹. Le conducteur du deuxième véhicule se rend auprès de M. ██████████ et constate qu'il est inerte. Une personne ayant entendu le bruit des collisions communique avec le 9-1-1.

À l'arrivée des premiers répondants, il est évident que M. ██████████ est décédé sur le coup et qu'aucune manœuvre de réanimation ne peut être effectuée. Il est transporté à l'hôpital de Papineau où son décès est constaté à 11 h 23.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Un examen externe et des prélèvements biologiques ont été effectués le 5 juin 2020 dans une maison funéraire de Gatineau. L'autopsie n'a pas été ordonnée.

L'examen externe a mis en évidence la présence d'un polytraumatisme sévère.

Aucune substance (alcool, médicament ou drogue d'abus) n'a été détectée lors des analyses toxicologiques effectuées au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal sur les prélèvements faits sur M. ██████████.

¹ Comme cette deuxième collision n'a pas d'incidence sur le décès de M. ██████████, j'ai choisi de limiter les informations à son sujet.

ANALYSE

La route 148 est une route provinciale, à deux sens, avec une voie par direction. La route est asphaltée avec un marquage au sol (ligne double continue) séparant les voies. Lors de la collision dans un secteur rural, la chaussée était sèche et le temps clair. Le reconstitutionniste a observé quelques fissures sur la chaussée, mais il a été déterminé lors de l'enquête policière qu'elles n'ont pas contribué aux deux collisions.

M. [REDACTED] était un conducteur de motocyclette expérimenté. Il conduisait une motocyclette de marque BMW, modèle Touring K1600, de l'année 2015. La partie avant de la motocyclette a été détruite lors de l'impact et n'a pu être expertisée, cependant aucun problème mécanique n'a été observé lors de l'inspection mécanique de la partie arrière de la motocyclette.

Le véhicule impliqué dans la collision frontale était de marque Jeep, modèle Wrangler, de l'année 2017. Le véhicule a subi des dommages à l'avant, surtout côté conducteur. L'inspection mécanique du véhicule a révélé des problèmes majeurs au système de freinage arrière pouvant affecter la capacité de freinage et des roues surdimensionnées pouvant affecter la stabilité du véhicule. L'enquête policière a toutefois démontré que les problèmes mécaniques et les roues surdimensionnées du Jeep observés à l'inspection mécanique n'ont pas causé le changement de voie et ne sont pas en jeu dans la collision.

La lecture du rapport du reconstitutionniste nous apprend qu'avant la collision, le Jeep circulait en direction ouest et se trouvait dans une légère courbe vers la droite. À la sortie de la courbe, le Jeep avait franchi la ligne double centrale et se trouvait à contresens. Le reconstitutionniste n'a trouvé aucune preuve physique dans ou avant la courbe pouvant démontrer une perte de contrôle du véhicule. La motocyclette, pour sa part, se trouvait dans le centre de sa voie de circulation au moment de l'impact.

Le conducteur du deuxième véhicule a vu le Jeep changer de voie. La collision a également été filmée par deux caméras extérieures. Le visionnement des images révèle que M. [REDACTED] a possiblement braqué vers la droite pour tenter d'éviter le véhicule. Quant au conducteur du Jeep, l'analyse du module de contrôle des dispositifs de sécurité du véhicule a révélé que le conducteur n'a ni freiné ni tenté d'éviter la collision.

La vitesse de la motocyclette a été estimée aux alentours de la vitesse permise (90 km/h) par le conducteur du véhicule qui le suivait tandis que la vitesse du Jeep est passée de 91 km/h à 87 une seconde avant l'impact selon l'analyse du module de sécurité, donc également autour de la limite permise.

Une analyse du registre des appels entrants-sortants et des messages textes du conducteur du Jeep a permis d'écarter l'usage du cellulaire au volant au moment de la collision.

Je note que M. [REDACTED] portait un casque de motocyclette conforme avec une sangle fonctionnelle, mais que le casque n'est pas resté sur sa tête en raison de la force de l'impact.

À la lumière de l'investigation, je conclus que les infrastructures, la visibilité, les conditions météorologiques, la vitesse des véhicules, l'utilisation du cellulaire au volant et l'état mécanique des véhicules ne sont pas des facteurs contributifs à la collision. La collision a été causée par un facteur humain, plus précisément le fait que le conducteur du Jeep a traversé la ligne double centrale après une courbe et n'a fait aucune manœuvre d'évitement alors que son véhicule se trouvait au ¾ dans la voie de M. [REDACTED]. Quant au décès de M. [REDACTED], il est dû au polytraumatisme sévère qu'il a subi lors de la collision frontale.

Le conducteur du Jeep a été poursuivi en justice, a été déclaré coupable de conduite dangereuse causant la mort et a reçu sa sentence.

Je dois ajouter ici des faits troublants qui ont été révélés lors de l'enquête policière et des procédures judiciaires et qui sont pertinents pour expliquer les circonstances du décès. En effet, à 8 h 38, le jour de l'accident, un usager de la route a rapporté à la Sûreté du Québec que le conducteur d'un Jeep avait une conduite erratique sur l'autoroute 50 dans le secteur de Grenville. Un patrouilleur a rapidement repéré le véhicule et a observé qu'il franchissait la ligne blanche de l'accotement. Le patrouilleur a intercepté le véhicule. Un second patrouilleur est arrivé sur les lieux entre temps et a assisté aux échanges. Après avoir expliqué au conducteur les motifs de l'interception (conduite erratique), le premier patrouilleur lui a demandé s'il avait consommé de l'alcool. Le conducteur avait une voix rauque et un langage mal articulé, mais il a répondu ne pas avoir consommé. Le patrouilleur a demandé au conducteur de sortir de son véhicule. En discutant avec le conducteur, le patrouilleur a senti une odeur d'alcool qui émanait de son haleine. Il a alors demandé au conducteur de se rendre à l'arrière du véhicule. Le conducteur marchait droit. À 8 h 50, le patrouilleur a fait passer un alcootest au conducteur à l'aide d'un Appareil de Détection Approuvé (ADA) dont le résultat s'est avéré être « CAU » [*caution-attention*] ce qui signifiait que l'alcoolémie se situait entre 50 mg/100 ml et 99 mg/100 ml. Puisque le résultat du test ne permettait pas de confirmer que le seuil légal pour la conduite d'un véhicule à moteur fixé à moins de 80 mg/100 ml était dépassé, les patrouilleurs ont informé le conducteur qu'il pouvait se trouver au-dessus de la limite permise et que s'il était impliqué dans un accident il pouvait être accusé de conduite avec les facultés affaiblies. Les patrouilleurs lui ont conseillé fortement d'appeler un ami afin de ne pas reprendre le volant ou de se rendre à un restaurant de Grenville et attendre quelques heures avant de reprendre la route. Le conducteur a répondu qu'il allait s'arrêter avant de reprendre sa route. À 8 h 59, les patrouilleurs ont vu la Jeep emprunter la sortie vers Grenville. Cinquante-deux minutes plus tard, le conducteur a causé la collision frontale mortelle sur la route 148. La vérification du GPS du Jeep effectuée après l'accident a révélé qu'après l'intervention policière, le conducteur a quitté l'autoroute 50 pour emprunter la route 148 et qu'il ne s'est jamais arrêté afin de permettre la baisse de son taux d'alcool tel que recommandé par les policiers.

J'ai fait un suivi auprès de la Sûreté du Québec concernant les pouvoirs policiers en matière de dépistage et d'arrestation liés à la conduite avec les capacités affaiblies conformément aux dispositions du *Code Criminel*. Les policiers doivent analyser les indices observés pour déterminer s'il existe des motifs raisonnables de soupçonner² ou s'il existe des motifs raisonnables de croire³ qu'une infraction a été commise. Les policiers disposent de trois outils de dépistage lorsqu'ils ont des motifs raisonnables de soupçonner qu'une infraction a été commise : les Épreuves de Coordination des Mouvements (ECM), l'Appareil de Détection Approuvé (ADA) et le matériel de détection des drogues approuvé⁴. À tout moment au cours du processus d'analyse, si un policier acquiert des motifs raisonnables de croire qu'une infraction a été commise (ex : résultat FAIL à l'ADA) il procède immédiatement à l'arrestation du conducteur.

² Les motifs raisonnables de soupçonner (MRS) doivent être basés sur un ensemble de faits objectivement identifiables ayant une corrélation avec la consommation d'alcool ou de drogue. Les MRS permettent d'effectuer un dépistage à l'aide de l'Appareil de Détection Approuvé (ADA) ou des Épreuves de Coordination des Mouvements (ECM) afin d'acquérir les motifs nécessaires à une arrestation.

³ Les motifs raisonnables de croire (MRC) sont un niveau de preuve supérieur aux MRS. Les MRC sont fondés sur des faits objectivement vérifiables qui amènent une personne raisonnable à croire qu'une infraction a été commise. Par exemple : résultat FAIL à l'ADA (100 mg/100 ml ou plus), performance déficiente aux ECM, observations claires d'une altération marquée des capacités de conduire. Les MRC permettent l'arrestation du conducteur sous 320,14 du Code Criminel.

⁴ Le test de dépistage de drogues prévu par la loi n'est apparemment pas utilisé au Québec car la technologie ne permet que la détection de deux drogues, il n'est pas adapté au climat du Québec et le délai d'analyse trop long peut brimer les droits de la personne.

Lorsqu'un conducteur souffle « CAU », les policiers ne disposent pas automatiquement des motifs raisonnables de croire qu'une infraction a été commise permettant de procéder à une arrestation. Il faut que les policiers observent des éléments supplémentaires tels que des signes visibles d'altération marquée des capacités de conduire (ex : comportement incohérent, troubles de l'élocution, manque de coordination) ou une performance déficiente aux Épreuves de Coordination des Mouvements. Si aucun autre élément ne s'ajoute, les policiers ne peuvent pas arrêter le conducteur, faute de motifs raisonnables de croire qu'une infraction a été commise. Cela étant dit, un conducteur peut être accusé de conduite avec facultés affaiblies même si son taux d'alcool est inférieur à la limite permise en vertu de l'article 320.14 (1) a) du *Code Criminel*⁵, si les preuves démontrent un affaiblissement de sa capacité à conduire.

En appliquant ces explications au cas qui nous occupe, il appert que l'analyse des indices observés n'a pas permis aux policiers d'avoir des motifs raisonnables de croire qu'une infraction au *Code Criminel* avait été commise. Le conducteur n'a donc pas été arrêté lors de l'interception et l'accident est malheureusement survenu une heure plus tard.

Le *Code de la sécurité routière*⁶ prévoit des sanctions lorsqu'une infraction de conduite sous l'effet de l'alcool ou d'une drogue a été établie en vertu du *Code Criminel*. Mais malheureusement, le *Code de la sécurité routière* n'a toujours pas été modifié afin d'incorporer des sanctions administratives⁷ visant les conducteurs interceptés avec un taux d'alcool entre 50 mg/100 ml (ou 0,05) et 80 mg/100 ml (0,08). Pourtant, il est prouvé que de telles sanctions, en plus d'avoir un effet dissuasif sur les conducteurs en amont de s'aventurer sur la route, ajoutent des outils efficaces permettant aux policiers patrouilleurs de retirer de la route des conducteurs potentiellement dangereux. L'effet combiné de dissuasion et d'action immédiate permet de réduire le nombre de décès et d'accidents non fatals mais qui peuvent causer des blessures, dont certaines permanentes, impliquant des conducteurs intoxiqués.

Le Québec est désormais isolé sur la question des sanctions administrative car il semble que tous les provinces et territoires du Canada ont adopté de telles sanctions afin de réduire le nombre de décès et d'accidents liés à la conduite avec les facultés affaiblies.

Si des sanctions administratives comparables à celles existant ailleurs au pays avaient été en vigueur au Québec en 2020, les policiers auraient pu procéder à la suspension immédiate du permis de conduire et à la saisie du véhicule lors de l'interception, ce qui aurait permis d'éviter l'accident.

Il est essentiel d'agir en amont dans le but de protéger la vie humaine et selon moi il faut agir sans plus tarder. Je vais donc réitérer des recommandations faites dans le passé par d'autres coroners et moi-même. J'ai eu l'opportunité de présenter ses recommandations au préalable à la Société d'assurance automobile du Québec.

⁵ 320.14 (1) Commet une infraction quiconque :

a) conduit un moyen de transport alors que sa capacité de conduire est affaiblie à un quelconque degré par l'effet de l'alcool ou d'une drogue ou par l'effet combiné de l'alcool et d'une drogue

⁶ Art.180, alinéa 3 du Code de la sécurité routière - révocation du permis ou suspension du droit d'en obtenir un.

⁷ À titre d'exemples, parmi les sanctions administratives adoptées ailleurs au pays on retrouve : la suspension immédiate du permis de conduire pour une période déterminée, la saisie du véhicule pour une période déterminée, la remise d'amendes incluant des frais administratifs, des frais de remorquage, des frais de fourrière, une surcharge pour fonds d'aide aux victimes et l'obligation de participer à un programme éducatif.

CONCLUSION

Le décès de M. [REDACTED] [REDACTED] est attribuable à un polytraumatisme sévère consécutivement à une collision frontale entre sa motocyclette et un véhicule utilitaire sport.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATIONS

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

[R-1] Fasse les démarches nécessaires pour que soit modifié le *Code de la sécurité routière* afin que des sanctions administratives immédiates soient imposées aux conducteurs présentant une alcoolémie d'au moins 50 mg/100 ml ;

[R-2] Renforce les activités de sensibilisation auprès des conducteurs de véhicules à moteur afin de contrer la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.

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

[R-3] Appuie la Société de l'assurance automobile du Québec dans ses démarches pour que soit modifié le *Code de la sécurité routière* afin que des sanctions administratives immédiates soient imposées aux conducteurs présentant une alcoolémie d'au moins 50 mg/100 ml.

Je recommande que l'**Association des directeurs de police du Québec** :

[R-4] Augmente la réalisation des opérations nationales concertées (ONC), en plus de celles déjà prévues, visant l'application de la législation auprès des automobilistes au regard de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et/ou les drogues et le non-respect du *Code de la sécurité routière*.

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 Gatineau, ce 7 avril 2025.



Me Geneviève Thériault, coroner