

# Rapport d'investigation du coroner

Loi sur les coroners

POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de



2024-02123

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 Marilyn Morin

<b>BUREAU DU CORONER</b>	
2024-03-18 Date de l'avis	2024-02123 N° de dossier
<b>IDENTITÉ</b>	
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance
45 ans Âge	Masculin Sexe
Malartic Municipalité de résidence	Québec Province
	Canada Pays
<b>DÉCÈS</b>	
2024-03-17 Date du décès	Amos Municipalité du décès
Hôpital d'Amos Lieu du décès	

### IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. ██████████ a été identifié visuellement par un proche à l'Hôpital d'Amos.

### CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Selon un rapport d'enquête de la Sûreté du Québec, poste de la Ville de Rouyn-Noranda, le 17 mars 2024, M. ██████████ circule en direction nord sur la route 117. Vers 13 h 40, après une courbe, il dévie de sa voie et se retrouve entièrement en voie opposée. Une collision survient alors avec un véhicule qui y circulait, en direction sud. Le véhicule de M. ██████████ effectue une sortie de route et un incendie se déclenche.

Le premier appel au 911 est enregistré à 13 h 45.

À l'arrivée des premiers répondants, M. ██████████ est inconscient. Des civils parviennent à éteindre l'incendie et à sortir M. ██████████ du véhicule. Il est immédiatement pris en charge par des techniciens ambulanciers paramédics qui sont déjà sur place (arrivés à 13 h 56).

Vers 14 h 24, M. ██████████ quitte en ambulance pour l'Hôpital d'Amos où il arrive à 15 h 7. Le bilan de traumatologie s'avère très lourd. M. ██████████ présente un polytraumatisme avec hémorragie massive (entre autres des hémorragies intracrâniennes avec œdème cérébral sévère, plusieurs fractures, notamment au niveau du bassin, ainsi qu'une hypoperfusion rénale). Le pronostic global est sombre eu égard à l'atteinte cérébrale et multisystémique.

M. ██████████ reçoit de nombreux soins, dont plusieurs transfusions sanguines. En dépit de tous les efforts déployés, il présente une détérioration multisystémique vers 18 h 30. Après discussion avec la famille, les soins sont cessés vers 19 h 10 et le décès de M. ██████████ est constaté à 19 h 45 par un médecin de l'établissement.

### EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Comme les lésions qui ont entraîné le décès de M. ██████████ ont été adéquatement documentées dans son dossier clinique de l'Hôpital d'Amos, aucun examen supplémentaire n'a été ordonné.

Des échantillons de liquides biologiques prélevés après l'arrivée de M. [REDACTED] le 17 mars 2023 à 15 h 47 à l'hôpital ont été analysés au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. Ces analyses ont démontré la présence dans le sang de pseudoéphédrine et de naproxène, en concentration thérapeutique, ainsi que des traces d'acétaminophène. Ces substances ne sont pas contributives au décès. Aucune autre substance n'a été décelée, incluant l'alcool.

## ANALYSE

M. [REDACTED] n'avait pas d'antécédents médicaux qui soient pertinents dans les circonstances.

Le rapport d'enquête de la Sûreté du Québec du poste de la Ville de Rouyn-Noranda indique qu'au moment de la collision il faisait jour, la température était d'environ 1 ° Celsius et que la visibilité était bonne malgré la légère neige fondante qui tombait. La chaussée était en bon état et mouillée, mais ne présentait aucune accumulation de neige.

La collision a eu lieu au kilomètre 578 de la route 117, soit à 36,5 kilomètres à l'est de l'entrée de la Ville de Rouyn-Noranda, dans la voie inverse de celle où circulait M. [REDACTED]. Plus précisément, l'agent habileté à effectuer la reconstitution de la scène a pu déterminer que la zone d'impact se situait sur la ligne de démarcation blanche de l'accotement de la voie sud.

On comprend de ce fait que le véhicule que conduisait M. [REDACTED] a complètement dévié de sa voie (nord) pour se retrouver entièrement en sens inverse (près de l'accotement, voie sud). Peu avant la zone d'impact, la route décrit une légère courbe vers la droite en direction nord. Il semble donc que M. [REDACTED] ait amorcé cette courbe, mais, vers la fin de celle-ci, qu'il ait entièrement traversé la ligne centrale. Par ailleurs, comme la zone d'impact se situe sur la ligne blanche de la voie d'accotement direction sud, cela signifie aussi que le conducteur qui circulait en direction sud a tenté d'éviter le véhicule de M. [REDACTED] en se dirigeant vers la droite de sa voie, près de l'accotement. Les dommages des deux véhicules impliqués corroborent aussi le fait que c'est bien le véhicule de M. [REDACTED] qui s'est retrouvé en voie inverse.

Aucune trace de dérapage n'a été observée avant la zone d'impact, ce qui suggère qu'aucun des deux véhicules n'ait été en perte de contrôle. De plus, aucune trace de freinage n'a été observée, mais cela ne permet pas d'inférer que les conducteurs n'ont pas freiné. En effet, la chaussée mouillée peut contribuer à l'absence de trace de freinage. Toutefois, rien dans l'infrastructure de la route ne semble avoir contribué à cette collision, et ce, pour l'un ou l'autre des conducteurs.

M. [REDACTED] conduisait un Dodge Journey noir 2016, alors que l'autre véhicule impliqué était un Dodge Ram 1500 noir 2020. L'inspection mécanique des deux véhicules n'a démontré aucune défectuosité ou anomalie antérieure à la collision et pouvant y avoir contribué. Par ailleurs, cette inspection permet de confirmer que tous les coussins de sécurité du véhicule de M. [REDACTED] se sont déployés lors de l'impact et qu'il portait sa ceinture de sécurité. À ma demande, une seconde inspection de la ceinture de sécurité a été effectuée le 27 mars 2024 et il m'a été confirmé que M. [REDACTED] portait bien celle-ci lors de l'impact.

Quant aux données du module de contrôle des dispositifs de sécurité, elles n'ont pu être extraites du boîtier du Dodge Journey puisqu'il a été endommagé lors de son extraction de l'habitacle. En effet, l'importante déformation de l'habitacle du Dodge Journey a rendu très périlleuse la récupération dudit boîtier. L'extraction des données de ce module dans le

Dodge Ram démontre pour sa part, notamment, que « *la décélération longitudinale subie par le véhicule a été de 79 km/h en 224 millisecondes* », ce qui corrobore un impact violent.

Le véhicule de M. [REDACTED] tout comme le Ram 1500, a été repoussé sur une distance d'environ 16 mètres vers le sud et il a terminé sa trajectoire perpendiculairement dans le fossé. Le fait que le véhicule de M. [REDACTED] ait été poussé vers l'arrière de la sorte indique que *l'énergie du déplacement du Ram 1500 était plus grande que celle du Dodge Journey*<sup>1</sup>.

Le seul témoin de l'accident est le conducteur du Ram 1500 (pour sa part, le passager somnolait au moment des événements). Selon lui, le véhicule de M. [REDACTED] aurait traversé brusquement dans sa voie alors qu'il se trouvait à *environ 40 pieds de lui*, mais il ne peut expliquer la manœuvre effectuée par le Dodge Journey.

M. [REDACTED] n'avait pas tenu de propos suicidaires et rien ne suggère qu'il souhaitait mettre fin à ses jours. Il avait parlé à sa conjointe à 10 h 30, puis à 12 h 50 ; M. [REDACTED] avait confirmé qu'il se dirigeait vers Rouyn-Noranda afin de la rejoindre. En outre, il devait quitter avec un membre de sa famille qui, à la dernière minute, s'est ravisé. D'ailleurs, selon cette personne, M. [REDACTED] s'était réveillé en sursaut, puis avait quitté peu de temps après pour prendre la route. M. [REDACTED] était habitué de faire de la route et, bien qu'il pût rouler plus vite à l'occasion, il n'était pas connu pour avoir des endormissements, être inattentif ou téméraire. D'ailleurs, la veille en soirée, il avait conduit alors que les conditions météorologiques n'étaient pas favorables et il avait envoyé un message vocal mentionnant qu'il *aimait mieux prendre son temps plutôt que de finir à la morgue*.

Le cellulaire de M. [REDACTED] a été retrouvé coincé dans le porte-gobelet, sous l'habitacle déformé, là où il avait l'habitude de le déposer. Une collision secondaire à l'utilisation du cellulaire ne paraît pas probable dans les circonstances.

Cela étant, au terme de mon investigation, rien ne permet de conclure que la collision est survenue par suite d'un geste volontaire. Il paraît le plus probablement secondaire à un endormissement ou à une distraction.

Il m'a été confirmé que depuis le décès de M. [REDACTED] la chaussée avait été refaite et que des bandes rugueuses latérales avaient été incorporées. Cependant, des bandes rugueuses en voie centrale n'ont pas été ajoutées. Cela dit, afin de protéger la vie humaine, je réitérerai l'une des recommandations que j'ai faites dans le rapport d'investigation 2024 -01657. Les bandes rugueuses sont couramment appelées « wake up zone » ; cette appellation populaire désigne clairement leur objectif, soit d'éveiller le conducteur qui sort de sa voie. Or, ces bandes rugueuses permettent aussi au conducteur inattentif ou distrait de réaliser qu'il circule ou s'engage hors de sa voie. Afin de prévenir les accidents et les décès dus à la fatigue ou à l'inattention au volant, il m'apparaît impératif que de telles bandes rugueuses, ou un système équivalent, soient déployées en Abitibi sur les segments de la route 117 où la vitesse permise est de 90 km/h. Il est important de considérer que la route 117 est l'une des routes les plus utilisées de la région administrative de l'Abitibi, celle-ci traversant d'ailleurs la réserve faunique La Vérendrye. Afin de protéger la vie humaine, je formulerai une recommandation en ce sens.

---

<sup>1</sup> Enquête de collision niveau 2, Sûreté du Québec, poste Ville de Rouyn-Noranda.

J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec deux représentants du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) afin de faire part de cette recommandation. Ceux-ci ont porté à ma connaissance le document concernant les lignes directrices émises par le MTMD en lien avec le déploiement des bandes rugueuses sur accotement hors autoroutes. Il y est notamment fait mention que :

*« Les caractéristiques particulières des routes nationales, régionales ou collectrices, notamment les nombreux accès commerciaux ou résidentiels et la présence des cyclistes, peuvent rendre l'utilisation des BR<sup>2</sup> particulièrement complexe. C'est pourquoi un comité technique a été mis en place en 2020 pour valider la possibilité d'étendre l'usage des BR sur ces routes et, le cas échéant, proposer une orientation pour encadrer cet usage.*

*Ce document présente les différents aspects techniques et opérationnels qui ont été évalués par le comité technique en lien avec les bandes rugueuses sur accotement (BRA) en fonction de l'état des connaissances actuelles et des résultats de trois projets pilotes. L'objectif est de statuer sur les conditions d'usage favorables et les caractéristiques des BRA à mettre en place sur les autres routes que les autoroutes, en tenant compte de la particularité de ces routes et des enjeux associés. Une évaluation similaire en lien avec l'usage des bandes rugueuses médianes (BRM) sur le réseau du Ministère sera réalisée ultérieurement. » (mes soulignés).*

À ma connaissance, cette évaluation n'est à ce jour pas complétée. À la lumière des lignes directrices du MTMD et de l'évaluation prévue concernant les bandes rugueuses médianes, il sera du ressort du MTMD de déterminer quel est, globalement, le meilleur mécanisme à mettre en place pour limiter les intrusions en voie inverse.

## CONCLUSION

M. [REDACTED] [REDACTED] est décédé d'un polytraumatisme avec atteinte multisystémique consécutivement à une collision routière.

Il s'agit d'un décès accidentel.

---

<sup>2</sup> Bande rugueuse

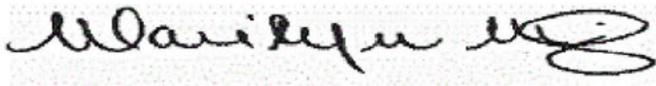
## RECOMMANDATION

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

**[R-1]** S'assure que la route 117, dans le secteur de l'Abitibi, soit munie de bandes rugueuses médianes ou d'un système équivalent sur tous ses segments où la vitesse permise est de 90 km/h.

---

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 11 juin 2025.



Me Marilyn Morin, coroner