

Rapport d'investigation du coroner

Loi sur les coroners

POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de



2024-02073

Le présent document constitue une version dénominalisée du rapport (sans le nom du défunt et sans la signature du coroner). Celui-ci peut être obtenu dans sa version originale, incluant le nom du défunt et la signature du coroner, sur demande adressée au Bureau du coroner.

Me Sarah Maude Massicotte
Coroner

BUREAU DU CORONER		
2024-03-15 Date de l'avis	2024-02073 N° de dossier	
IDENTITÉ		
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance	
61 ans Âge	Masculin Sexe	
Saint-Jean-sur-Richelieu Municipalité de résidence	Québec Province	Canada Pays
DÉCÈS		
2024-03-15 Date du décès	Montréal Municipalité du décès	
Hôpital général de Montréal Lieu du décès		

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. ██████████ a été identifié visuellement par un proche, sur les lieux de son décès.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Le récit entourant les circonstances du décès de M. ██████████ a été élaboré à partir d'un rapport d'événement de la Régie intermunicipale de police de Richelieu–Saint-Laurent, ci-après « RSL » ainsi que du dossier préhospitalier d'urgence des ambulances Demers inc.

Le 11 mars 2024, vers 17 h 32, un appel est logé au 9-1-1 par des techniciens ambulanciers paramédics. Ils rapportent une collision routière avec blessé sur le Chemin des Patriotes nord, à la hauteur de Richelieu. L'accident implique un seul véhicule, soit un Hyundai Santa Fe 2010. M. ██████████ était le conducteur et seul occupant de ce véhicule.

Sur les lieux, les techniciens ambulanciers paramédics s'approchent rapidement du véhicule de M. ██████████ dans le but de lui porter secours. Le véhicule présente d'importants dommages sur le pare-chocs avant, le capot ainsi que le pare-brise. Plusieurs coussins gonflables sont par ailleurs déployés, témoignant de l'intensité de l'impact.

Lorsqu'ils arrivent à entrer dans le véhicule, les techniciens ambulanciers paramédics constatent que M. ██████████ ne porte pas sa ceinture de sécurité et qu'il présente plusieurs blessures graves. Des soins d'urgence sont donc débutés afin de stabiliser son état et de le transporter rapidement vers un centre hospitalier.

Vers 17 h 59, les techniciens ambulanciers paramédics réussissent à sortir M. ██████████ de son véhicule. Il est ensuite conduit à l'Hôpital général de Montréal pour y recevoir des soins spécialisés d'urgence. Les examens radiologiques demandés lors de son hospitalisation mettent en évidence la présence d'un traumatisme thoracique, d'un choc hémorragique important, d'un hémopneumothorax (air et sang dans la cavité pleurale), et de multiples fractures résultant de la collision.

En dépit des transfusions sanguines massives, des soins médicaux prodigués et des chirurgies effectuées, l'état de M. ██████████ demeure instable. Une dysfonction multiple de ses organes survient dans les jours suivant son admission ; le pronostic est malheureusement sombre.

Dans ce contexte, la famille de M. [REDACTED] est avisée de la dégradation de son état et il est entendu de cesser les soins actifs. Son décès est constaté peu de temps après, le 15 mars, par un médecin des soins intensifs de l'Hôpital général de Montréal.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Comme les lésions qui ont entraîné le décès de M. [REDACTED] étaient suffisamment bien documentées dans son dossier clinique de l'Hôpital général de Montréal, aucun examen externe ou autopsie n'a été ordonné aux fins de la présente investigation.

Néanmoins, les échantillons sanguins prélevés lors de l'arrivée de M. [REDACTED] au centre hospitalier ont pu être récupérés afin d'en ordonner des analyses toxicologiques auprès du Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. Ces analyses mettent en évidence une quantité thérapeutique de lorazépam dans le sang de M. [REDACTED]. L'éthanol sanguin (alcool) n'a pas été détecté. Aucune autre substance n'a été décelée.

ANALYSE

Suivant le rapport d'enquête du RSL ainsi que du rapport d'enquête de collision, le temps était couvert le jour de la collision. La visibilité était toutefois adéquate. Les vérifications permettent également d'indiquer que la chaussée empruntée était sèche et en bon état.

Suivant la déclaration des témoins ainsi que l'enquête sur la collision, M. [REDACTED] suivait une ambulance de près, peu de temps avant la collision. À l'approche d'une courbe, mais alors que la ligne présente encore des pointillés, M. [REDACTED] effectue un dépassement légal par la gauche. Une fois le dépassement complété, un véhicule approche en sens inverse et M. [REDACTED] se dépêche à regagner sa voie. Il se place alors devant l'ambulance. Suivant les informations disponibles, la vitesse à laquelle roulait M. [REDACTED] est estimée entre 70 et 80 km/heure. La vitesse permise dans cette zone est de 70 km/heure.

Néanmoins, le retour dans sa voie semble se faire de manière trop abrupte de sorte que M. [REDACTED] perd le contrôle de son véhicule et dérape sur plusieurs mètres vers la droite. Des traces de dérapage sont d'ailleurs visibles au sol sur la voie de circulation, soutenant la chronologie des événements.

Suivant le rapport d'enquête de collision, le changement de surface entre la chaussée et le gravier a probablement diminué l'adhérence des pneus du véhicule. Le mouvement de déportation (dérapage) s'est donc prolongé dans l'accotement vers la droite et il semble vraisemblable de penser que M. [REDACTED] n'a pas été en mesure de reprendre le contrôle de son véhicule, percutant ainsi violemment un arbre sur un terrain privé. Le rapport d'enquête de collision suggère que le véhicule aurait également fait un court vol plané pendant le dérapage, compte tenu du relief de la surface de l'accotement. Suivant les vérifications des autorités policières, aucun élément criminel n'est toutefois soulevé.

Dans le cadre de l'investigation, une expertise mécanique a été ordonnée afin d'exclure une défaillance du véhicule. Au terme de cette expertise, aucune problématique mécanique pouvant expliquer la collision n'a été décelée.

Cependant, l'expertise a démontré que l'usure des pneus d'hiver du véhicule était au-delà de ce qui est recommandé. Au Québec, la profondeur des rainures des pneus d'hiver d'un véhicule est règlementée et ne doit pas être inférieure à 1,6 mm¹. Il est recommandé que cette profondeur soit d'au moins 4,8 mm pour assurer une meilleure efficacité des pneus². La

¹ <https://saag.gouv.qc.ca/securite-routiere/moyens-deplacement/auto/entretien-securite/entretien-regulier>

² <https://www.quebec.ca/transport/circulation-securite-routiere/periode-hivernale/pneus-hiver>

profondeur des rainures des pneus de M. [REDACTED] respectait la réglementation, toutefois, l'expertise a tout de même démontré une usure importante, parfois à 2 mm de profondeur.

Compte tenu de la trajectoire du véhicule de M. [REDACTED], passant d'une chaussée asphaltée à une surface de gravier, il est fort probable que l'usure importante des pneus ait contribué au dérapage, entraînant ainsi une violente collision. Le changement de surface constitue déjà un risque de perte de contrôle du véhicule. Combiné avec une usure importante des pneus, ce risque devient beaucoup plus important. Pour cette raison, je retiens l'usure des pneus comme contributive au décès.

Mes échanges avec les autorités policières ainsi que la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) mettent également en lumière que les plateformes de vente d'objets usagés sont fréquemment utilisées lors d'achat de pneus. Or, les acheteurs ignorent souvent des détails importants reliés à l'usure des pneus, qui peuvent compromettre leur sécurité. Bien que l'investigation n'ait pas permis de confirmer si M. [REDACTED] avait acheté des pneus usagés, il semble nécessaire d'outiller le grand public sur la réglementation en vigueur et sur les éléments qui permettent de déterminer le niveau d'usure d'un pneu. Dans un objectif de protection de la vie humaine, je formulerai donc une recommandation en lien avec cet élément, laquelle a préalablement été discutée avec le destinataire, soit la SAAQ.

De plus, suivant les informations recueillies dans le cadre de l'investigation, M. [REDACTED] ne portait pas sa ceinture de sécurité au moment de l'impact. Au cours des dernières années, plus de 30 % des conducteurs et passagers de véhicules de promenades décédés dans un accident de la route n'étaient pas attachés³. Entre 2019 et 2023 seulement, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a recensé 56 personnes décédées dans un accident qui ne portaient pas leur ceinture de sécurité.

Il est connu que le port adéquat de la ceinture de sécurité réduit de façon significative les risques de décès ou de blessures graves lors d'un accident de la route. Les statistiques démontrent que des efforts de prévention demeurent pertinents.

Au courant de l'hiver 2025, soit en cours d'investigation, la SAAQ a déployé une importante campagne de sensibilisation concernant le port de la ceinture de sécurité. Compte tenu de cette récente initiative, de la diversité des plateformes utilisées et du caractère récurrent des activités de prévention effectuée par la SAAQ, je ne formulerai pas de recommandation spécifique en lien avec cet élément. Des actions de sensibilisation de façon périodique conservent néanmoins leur pertinence.

Finalement, l'investigation n'a pas permis de soulever d'éléments probants permettant de soutenir la thèse de l'acte intentionnel. Le décès de M. [REDACTED] s'inscrit donc dans le cadre d'une collision routière, de nature accidentelle.

CONCLUSION

M. [REDACTED] est décédé d'un polytraumatisme sévère, consécutif à une collision routière.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATION

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

³ <https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/clienteles/jeunes/ceinture-securite>

[R-1] Bonifie ses activités de prévention et de sensibilisation auprès des conducteurs concernant l'importance d'avoir des pneus en bon état, qui répondent aux normes de sécurité reconnues.

Je soussigné, 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 Saint-Mathieu-de-Beloeil, ce 24 septembre 2025.

Me Sarah Maude Massicotte, coroner

Version anonymisée