

Rapport d'investigation du coroner

Loi sur les coroners

POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de



2025-01768

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 Julie A. Blondin
Coroner

BUREAU DU CORONER		
2025-02-25 Date de l'avis	2025-01768 N° de dossier	
IDENTITÉ		
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance	
61 ans Âge	Masculin Sexe	
Mercier Municipalité de résidence	Québec Province	Canada Pays
DÉCÈS		
2025-02-25 Date du décès	Mont-Blanc Municipalité du décès	
Forêt Lieu du décès		

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. ██████████ est identifié visuellement par un proche sur le lieu de l'incident.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Le 25 février 2025 vers 8 h 30, M. ██████████ voulait réaliser un rêve et conduire une motoneige lors d'une randonnée. Avec sa conjointe et des amis, il a décidé de louer une motoneige (véhicule hors route) à Mont-Tremblant pour la journée. M. ██████████ était le conducteur et sa conjointe (rapport 2025-01769) prenait place comme une passagère. La motoneige louée était performante (marque Ski Do 2023 900 cc.).

Après avoir rempli les formalités d'usage, enfilé un équipement approprié qu'il avait loué et suivi une formation de quelques minutes, M. ██████████ prend le trajet suggéré par une préposée de l'entreprise avec sa compagne et ses amis, qui étaient juste devant lui. Il faisait beau et même chaud pour cette période de l'année, un 4 Degrés Celsius. La neige fondait même à certains endroits. À peine, avait-il débuté son parcours qu'un événement inattendu se produisit en descendant une pente. M. ██████████ a perdu le contrôle de la motoneige sur la piste fédérée, à Mont-Blanc. La motoneige est sortie du sentier 317 vers 10 h à Mont-Blanc (près du chemin Nantel), s'est enlisée dans la neige profonde, a fait un virage sur un arbre et a projeté M. ██████████ et sa compagne sur un plus gros arbre. Après ces deux impacts avec des arbres, M. ██████████ a terminé sa trajectoire, tête première coincée dans la neige avec son casque, dont la visière s'était détachée sous la force des impacts. Le haut de son corps était complètement enseveli dans la neige et seules ses jambes étaient visibles. Ses jambes bougeaient à ce moment. Son ami a eu de la difficulté à accéder à l'endroit de l'incident en raison de la trop grande quantité de neige accumulée à cet endroit et il a dégagé M. ██████████ de sa position avec des passants, rapidement. À peine, quelques minutes s'étaient écoulées et malgré sa rapidité à le secourir, M. ██████████ était en arrêt cardiorespiratoire.

M. ██████████ portait son casque, mais n'avait plus de visière et son visage était couvert de neige compactée lorsqu'il a été secouru. Il avait le visage bleu. Son ami a débuté les manœuvres de réanimation, mais elles étaient vaines. L'appel au 911 a été logé à 10 h 04. À 10 h 11 l'information que M. ██████████ était en arrêt cardio-respiratoire a été transmise à l'équipe de soins. Le délai ambulancier à ce moment-là était de moins de cinq minutes, les pompiers ont été demandés pour l'évacuation. Le cellulaire d'un des participants a dû être triangulé pour

retrouver l'endroit exact des motoneigistes. Le site était difficile d'accès pour les secours qui ont dû utiliser des motoneiges. Le site d'accident se trouvait à près d'un kilomètre du réseau routier. Les policiers sont arrivés ensuite sur les lieux avec d'autres intervenants.

Au moment de leur arrivée, des motoneigistes sont en train d'effectuer des manœuvres de réanimation sur la passagère. Les policiers portent assistance pour effectuer le massage cardiaque. Ils ont effectué les manœuvres de réanimation sur la passagère. Les policiers ont retiré le casque de M. [REDACTED] et ont observé que son teint était déjà bleuté et qu'il n'avait pas de pouls. Ils ont continué le massage sur la passagère uniquement dans ce contexte. Ils ont été remplacés ensuite par les ambulanciers qui ont confirmé qu'il n'y avait aucune activité cardiaque sur la passagère et ils ont cessé les manœuvres.

Les policiers de la Sûreté du Québec, les premiers répondants et les ambulanciers ont fait les mêmes constats. M. [REDACTED] a été transporté à bord d'une ambulance pour être redirigé au Centre multiservices de santé et de services sociaux de Sainte-Agathe-des-Monts (anciennement Hôpital Laurentien) où son décès a été constaté officiellement par le médecin. Une enquête policière a été menée par la Sûreté du Québec de la MRC des Laurentides avec des experts spécialistes en reconstitution d'accident.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Une autopsie est pratiquée le 28 février 2025 au département de pathologie du Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM). L'autopsie permet de constater l'absence de lésion traumatique significative sur le défunt. La pathologiste précise que les circonstances du décès favorisent plutôt une asphyxie positionnelle comme étant la cause de son décès.

Des prélèvements effectués lors de l'autopsie ont été analysés au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. L'éthanol était non détecté. Le glucose est non significatif de même que l'acétone sanguine et le BHB sanguin. Le taux de sucre dans le sang n'apporte aucune information utile pertinente à l'interprétation des causes du décès et les corps cétoniques ne sont pas en quantité élevée ou n'indiquent aucun déséquilibre majeur.

ANALYSE

Selon le rapport d'enquête de collision, le 25 février 2025 vers 8 h, M. [REDACTED] se présente dans un commerce de location de motoneige de la région des Laurentides. Il n'a jamais conduit de motoneige et ses amis qui l'accompagnent ont peu d'expérience. Il veut faire une randonnée sans être pressé. Ils sont accueillis par une dame au commerce qui leur suggère l'itinéraire en direction de Saint-Donat pour le beau paysage. L'objectif est donc de se rendre à Saint-Donat pour le dîner et de revenir ensuite pour terminer la journée. Une petite séance d'information est donnée par un employé pour expliquer les règles de conduite et de sécurité ainsi que le fonctionnement des motoneiges. Le groupe de motoneigistes part vers 8 h 30. Ils ont pris la piste 43 en direction de Saint-Donat. Ensuite, ils ont emprunté la piste 317 à la hauteur du Golf Laurentien, toujours en direction de Saint-Donat. Ils ont monté la côte située à la hauteur des pylônes électriques, puis l'ont redescendue une première fois.

M. [REDACTED] circulait derrière ses amis. Il conduisait la motoneige et sa conjointe était passagère à bord. Ils circulaient à environ 20 km/heure lors de leur parcours dans les sentiers fédérés. Vers 10 h, l'amie, passagère de la motoneige en avant de celle de M. [REDACTED], l'a

entendu crier « Attention » après la pente. Elle a aperçu la motoneige de M. [REDACTED] prendre de la vitesse, faire une sortie de route et percuté un arbre.

Un patin de la motoneige s'est pris dans un arbre et le véhicule a fait un virage de 180 Degrés précipitant, M. [REDACTED] et sa conjointe, dans les airs sur un autre arbre.

Les amis sont intervenus rapidement et se sont fait aider par des passants, mais ont eu de la difficulté à accéder à M. [REDACTED] en raison de sa position plongée tête première dans la neige molle visible à partir des genoux. M. [REDACTED] était déjà en arrêt cardio-respiratoire lorsqu'il a été dégagé.

M. [REDACTED] n'avait aucune expérience de conduite de motoneige. La sortie de piste est survenue dès la première pente moins d'une heure trente minutes après leur départ.

Selon les déclarations recueillies de ses amis, M. [REDACTED] a augmenté brusquement sa vitesse dans la pente. L'accident est arrivé dans la pente descendante en courbe sur le sentier fédéré.

D'après les policiers, le lieu où est survenu l'accident est un tronçon de sentier plus technique pour un motoneigiste sans expérience de conduite de motoneige qui conduit une motoneige performante.

La pathologiste estime que la suffocation dans la neige a malheureusement causé le décès de M. [REDACTED].

Inspection

Une inspection mécanique a été demandée de la motoneige ainsi que des équipements loués.

La motoneige était munie d'un cordon coupe-moteur. Toutefois, cet équipement n'a pu prévenir cet accident. Les participants portaient un casque conforme aux normes en vigueur ainsi qu'une combinaison de neige.

L'inspection mécanique a permis d'obtenir la vitesse de la dernière minute de conduite. Une vitesse estimée autour de 20 km/heure, mais une accélération est observée dans les 4 dernières secondes pour atteindre 63 km/heure.

M. [REDACTED] a plongé, tête première dans la neige avec son casque (neige assez profonde hors-piste) et ses pieds bougeaient, mais il a fait un arrêt cardiorespiratoire.

L'inspection mécanique a révélé une usure inégale des carbures, il s'agit d'une pièce métallique sous les skis de la motoneige qui sert à l'adhérence sur le sol. Le carbure gauche était usé à 90 %. À environ 80 % d'usure, les policiers précisent que cette pièce est habituellement changée. L'usure du carbure du côté droit était acceptable. L'usure inégale des carbures sur la motoneige peut s'expliquer par la circulation en bordure des routes lorsqu'un ski frotte sur l'asphalte. Il faut soulever la motoneige pour être en mesure de voir cette usure. L'entretien des motoneiges est assumé par l'entreprise de location. Aucun autre élément pertinent observé lors de l'inspection mécanique. Lors de l'inspection, l'accélérateur ne se trouvait plus dans sa position habituelle en raison de la collision avec un arbre. La motoneige a subi de nombreux dommages après l'impact contre un tronc d'arbre.

Hypothèses d'accélération soudaine

Pour cette investigation, nous retenons trois hypothèses pour expliquer l'accélération soudaine de la motoneige, le matin du 25 février 2025, lesquelles sont basées sur le rapport d'enquête policière.

Hypothèse 1 : Le conducteur inexpérimenté a été pris de panique en voyant la configuration du sentier, il a serré le guidon et appuyé sur l'accélérateur par erreur.

Hypothèse 2 : La passagère a glissé sur son siège dans la pente descendante et s'est appuyée sur le conducteur, ce qui a eu pour effet de lui faire perdre le contrôle.

Hypothèse 3 : En descendant la pente, le conducteur n'aurait pas effectué un transfert de poids vers la gauche, ce qui est nécessaire juste avant une courbe. La motoneige serait alors sortie de la piste. Cela aurait entraîné le conducteur à appuyer involontairement sur l'accélérateur, soit parce que son corps était projeté vers l'avant, soit parce qu'il a serré fortement le guidon pour se retenir. Cela aurait causé une accélération brusque et incontrôlée. La motoneige aurait ainsi poursuivi tout droit sans prendre la courbe, jusqu'au point d'impact.

Analyse des facteurs et de la scène d'accident

La motoneige est un sport relativement exigeant sur le plan physique, puisqu'il requiert un bon équilibre et des transferts de poids lors des virages, en raison de la configuration de l'appareil et de la faible traction offerte par les skis. La conduite d'une motoneige exige également une attention soutenue, car il ne s'agit pas d'un engin stable, tant à basse qu'à haute vitesse.

La motoneige conduite par M. [REDACTED] était de marque ski-do expédition Ace sport 2023 de 900 cc.

La collision est survenue sur le sentier 317, qui relie Mont-Blanc à Val-des-Lacs. Il s'agit d'un sentier fédéré et balisé, entretenu régulièrement par la dameuse du club de motoneige de la région. Ce tracé passe sous la ligne de haute tension, à travers le bois. Il comporte de multiples montées, descentes et courbes plus ou moins prononcées. Selon les policiers, ce type de sentier peut représenter un défi technique pour un motoneigiste inexpérimenté, car la motoneige exige un bon équilibre et des transferts de poids dans les virages. À l'endroit de l'accident, il y a une bonne pente descendante avec une bonne courbe d'environ 90°.

Le sentier est assez large pour que les usagers puissent se croiser sans danger. Au bas de la pente, où a eu lieu l'accident, la voie est encore plus large. Selon le rapport de police, une courbe prononcée se négocie toutefois à très basse vitesse, car il est facile de chavirer sur le côté si un mauvais transfert de poids n'est pas effectué. Il est à noter que, dans l'espace où s'est retrouvé la motoneige et ses occupants, la neige était très dense : les policiers enfonçaient jusqu'à la taille.

Toujours d'après le rapport de police, la signalisation sur la piste était suffisante et bien visible. Les traces de la sortie de piste étaient partiellement visibles ; les skis ont heurté un premier arbre, détruisant le bras de suspension gauche.

Le premier point d'impact est un petit arbre en forêt. On y observe des marques laissées par le ski gauche de la motoneige, qui s'est complètement sectionné lors de la collision. Cet impact, en plus d'éjecter les occupants, a fait en sorte que le train arrière de la motoneige s'est soulevé dans les airs avant de retomber au sol, mais orienté en sens inverse de sa trajectoire initiale.

Les occupants de la motoneige ont été projetés et ont heurté un gros arbre, dont plusieurs branches ont été sectionnées jusqu'à une hauteur d'environ 1,80 mètre au-dessus de la neige. Le tronc présente d'ailleurs une partie humide là où les branches ont été brisées, tandis que l'arrière est demeuré sec.

Le casque du conducteur porte des marques d'impact avec un objet solide au niveau du dessus de la tête et était brisé à l'intérieur à cet endroit.

La météo était d'environ 4 °C, ciel nuageux, vent nul et visibilité excellente sur la piste.

Le rapport en collision indique que le sentier de motoneige était bien entretenu. La neige était cependant molle et mouillée à cause de la température. La vitesse permise sur le sentier était de 70 km/heure en sentier, mais à l'endroit de la collision, elle était de 30 km/heure, car située dans une zone résidentielle pour limiter le bruit.

La collision est survenue au bas d'une pente laquelle comporte un virage serré vers la gauche ainsi qu'un dénivelé important.

Les policiers spécialisés expliquent que la motoneige est un engin puissant et peut accélérer de manière soudaine et surprendre n'importe quel conducteur inexpérimenté. L'accélérateur se manipule avec le pouce de la main droite lorsqu'une personne accélère rapidement. La force d'attraction fait en sorte que le corps est projeté vers l'arrière ce qui entraîne une réaction en chaîne et explique qu'il est plus difficile de retirer son pouce de l'accélérateur rapidement selon les policiers.

Une accélération hors contrôle pourrait être liée à plusieurs facteurs (par exemple, stress, inexpérience du conducteur, vision en tunnel, carburant usé, piste trop experte pour des débutants, pente ascendante, choix de la motoneige, fonte de neige, etc.).

La vision en tunnel est qu'un conducteur, sous l'effet de la panique, fixe un point (en l'occurrence, les arbres) vers lequel il se dirige et fonce tout droit dedans. C'est une réaction humaine involontaire souvent observée lors de collision routière affirment les policiers.

Les policiers spécialisés en scène de collision indiquent également qu'une motoneige n'est pas aussi facile à manœuvrer qu'une voiture, en ce que son diamètre de braquage est limité. Il faut appliquer un bon transfert de poids tout en braquant pour réussir à faire tourner la motoneige sans quoi sa trajectoire sera beaucoup plus linéaire.

Il est peu probable que le conducteur, M. [REDACTED], ait eu un malaise cardiaque au volant de la motoneige, car il a crié juste avant la collision.

Quant à l'usure du carburant sur un ski de la motoneige, les policiers ne croient pas que cela ait pu causer directement une difficulté de conduite sur la piste.

C'est pour cette raison que plusieurs facteurs semblent être à l'origine de cet accident.

Formation

M. [REDACTED] avait réservé avec ses amis et sa conjointe, une motoneige le matin du 25 février 2025. Ils se sont présentés aux alentours de 8 h au commerce de Mont-Tremblant pour la location. Ils sont accueillis par une dame qui leur suggère un itinéraire vers Saint-Donat pour

admirer le paysage. Une courte séance d'information est donnée par un employé sur les règles de conduite, de sécurité et le fonctionnement des motoneiges. Le volet pratique était absent de cette séance.

Selon la déclaration du gérant du commerce, il avait donné un « cours 101 », soit les explications de base sur la façon de démarrer la machine et sur l'emplacement des différentes commandes ; frein, accélérateur et marche arrière.

Le gérant avait ajouté que, s'il survenait un problème, qu'il suffisait de relâcher la main droite pour que la machine s'arrête d'elle-même. Le gérant avait précisé qu'un fil d'attache reliait la combinaison des motoneigistes à la machine : si l'on tirait dessus ou en cas de chute, le moteur s'arrêtait automatiquement. Il avait remis les plans et les indications pour se rendre sur la piste, en précisant que le numéro du magasin figurait en haut du contrat en cas de besoin. Par la suite, les clients ont pris le temps de s'habiller. Les grandeurs et les casques avaient été vérifiés avant leur départ.

Au Québec, la *Loi sur les véhicules hors route* régit l'activité de motoneige, chapitre V-1.3. Les aspects de ce sport y sont mentionnés dont notamment la formation du motoneigiste et du guide.

Le fonctionnement de la motoneige est tout de même complexe. Une personne non habituée peut se tromper et appuyer sur l'accélérateur au lieu du frein à main. C'est une hypothèse envisagée par les policiers de la Sûreté du Québec dans le cas de l'accident de M. [REDACTED] qui venait de descendre une pente. Il a soudainement accéléré au lieu de freiner. En situation de stress, il peut être facile de se tromper. Ce constat a aussi été fait dans d'autres rapports de coroners dans semblable accident impliquant une motoneige. Par exemple, dans le dossier 2022-01527.

Au Québec, il n'existe pas de formation élaborée obligatoire à suivre pour conduire une motoneige, hormis pour les mineurs. En vertu de l'article 16 de la *Loi sur les véhicules hors route* chapitre V-1.3, les jeunes conducteurs doivent détenir un certificat d'aptitudes et de connaissances démontrant qu'ils ont les habiletés pour conduire une motoneige en plus de détenir un permis de conduire valide. Il n'existe pas de telles exigences pour les personnes de 18 ans et plus au Québec. Les aptitudes de conduite ne sont pas évaluées formellement. Il y a donc une insuffisance des exigences de formations des conducteurs en cette matière. Pourtant, ce sport comporte des dangers même s'il est pratiqué sur des sentiers comme en fait foi la présente situation.

La pratique du motocyclisme exige une formation obligatoire demandée par la Société de l'assurance automobile du Québec. Le motoneigisme est aussi un sport comportant plusieurs risques et connaît une popularité grandissante. Plusieurs accidents avec blessures ont cours chaque année et 25 accidents mortels ont eu cours en 2022 pour des adeptes de ce sport selon les statistiques de la Société de l'Assurance automobile du Québec.

L'article 22 du règlement est à l'effet suivant :

La personne qui loue un véhicule hors route à une personne physique doit prendre les moyens raisonnables pour s'assurer que le conducteur :

1° est âgé d'au moins 18 ans ;

2° est titulaire du permis de conduire exigé en vertu du premier alinéa de l'article 16 ;

3° a bénéficié d'une formation minimale lui permettant de comprendre le fonctionnement de son véhicule et les règles minimales de sécurité à respecter dans la conduite de celui-ci.

Les mêmes obligations s'appliquent à l'entreprise, récréotouristique ou autre, qui, dans le cadre d'un commerce, fournit temporairement un véhicule hors route à une personne physique.

Le gouvernement peut, par règlement, prévoir des exceptions et des exigences additionnelles liées à la formation ainsi qu'à la location ou à la fourniture de véhicules hors route, y compris pour établir toute norme de puissance maximale pour les véhicules hors route offerts en location pour une période de moins de 30 jours.

D'après le libellé de l'article 35 de ce même règlement, le propriétaire d'un véhicule doit s'assurer de maintenir en bon état de fonctionnement son véhicule et ses équipements.

La formation exigée est minimale et implique que le conducteur puisse comprendre le fonctionnement de la motoneige et les règles minimales de sécurité lors de sa conduite, mais n'implique pas de volet d'apprentissage pratique. Le contenu de la formation n'est pas encadré.

Il n'existe aucune autre exigence en cette matière. Dans le cas qui nous préoccupe, M. [REDACTED] n'avait jamais conduit de motoneige, mais avait bien assisté à la formation minimale exigée.

Il serait judicieux que le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec, qui est responsable de l'application de la *Loi sur les véhicules hors route*, rende obligatoire une formation plus complète visant à démontrer la compétence d'un conducteur de motoneige de plus de 18 ans lorsqu'il utilise une motoneige pour la première fois.

Nous avons échangé avec le ministère, qui s'est montré très soucieux de la sécurité des motoneigistes.

L'approche discutée consiste à renforcer le contenu de la formation obligatoire destinée aux locateurs et aux locataires de véhicules hors route, tout en y intégrant un volet pratique.

Il serait souhaitable que des travaux puissent se concrétiser rapidement entre le ministère et ses partenaires afin de déterminer le contenu de cette formation afin qu'elle soit plus complète.

De même, le fait de disposer d'un permis de conduire valide et d'un droit d'accès aux sentiers fédérés ne garantit pas que le motoneigiste ait une capacité réelle à manœuvrer une motoneige dans des conditions techniques ou imprévues. C'est pour cette raison qu'une intervention proactive de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ), en collaboration avec les clubs locaux, pourrait aussi prévenir des accidents en amont et éviter de telles tragédies.

D'après l'ensemble des informations recueillies au cours de la présente investigation, je conclus au décès accidentel de M. [REDACTED].

CONCLUSION

M. [REDACTED] est décédé d'une asphyxie positionnelle, à la suite d'un accident de motoneige.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATIONS

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

- [R-1] Revoit et mette à jour le contenu de la formation obligatoire destinée aux locateurs et locataires de véhicule hors route, en intégrant un volet pratique afin de renforcer la sécurité des motoneigistes ;
- [R-2] Exige une formation pratique obligatoire pour toute personne n'ayant jamais conduit de motoneige ou très peu expérimentée, incluant l'apprentissage du freinage, des virages, du contrôle en pente et des manœuvres d'urgence et de la conduite avec un passager.

Je recommande que le **ministère des Transports et de la Mobilité durable**, en sollicitant la collaboration de la **Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ)** et du **ministère du Tourisme du Québec** :

- [R-3] Mette en place des mesures de sensibilisation et de prévention auprès des adeptes de motoneiges en insistant sur l'importance de suivre une formation pratique adéquate selon leur niveau d'expérience avant de circuler sur les sentiers fédérés considérant les risques liés à la conduite une motoneige.

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 5 novembre 2025.

Me Julie A. Blondin, coroner