

Rapport d'investigation du coroner

Loi sur les coroners

POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de



2025-06906

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 Julie A. Blondin
Coroner

BUREAU DU CORONER		
2025-09-04 Date de l'avis	2025-06906 N° de dossier	
IDENTITÉ		
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance	
60 ans Âge	Masculin Sexe	
Montréal Municipalité de résidence	Québec Province	Canada Pays
DÉCÈS		
2025-09-04 Date du décès	Grenville-sur-la-Rouge Municipalité du décès	
Autoroute 50 Lieu du décès		

ATTENDU QU'en date du 27 février 2025, j'ai produit un rapport d'investigation concernant le décès de M. ██████████ ██████████ ;

ATTENDU QU'il y a lieu de corriger une erreur matérielle survenue au dixième paragraphe de la section Analyse de sorte que l'on doit lire « [...] en direction ouest vers *Gatineau* » et non « [...] en direction ouest vers *Montréal* » ;

EN CONSÉQUENCE, je produis le présent rapport amendé, lequel remplace le rapport émis le 27 février 2025.

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. ██████████ ██████████ est identifié à l'aide d'une pièce d'identité comportant une photographie.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Selon le rapport de police, le 4 septembre 2025 vers 16 h 48, M. ██████████ circulait seul à bord d'une Ford Focus (2014) en direction est sur l'autoroute 50, à proximité du kilomètre 226, à Grenville-sur-la-Rouge.

Soudainement, il a dévié de sa voie et s'est engagé en sens inverse, où il est entré en collision avec un véhicule utilitaire sport (VUS) Cadillac XT5 (2022) circulant en direction ouest.

Le point d'impact se situe sur l'autoroute 50, dans la voie de circulation ouest, dans la voie en sens inverse. Un appel 911 a été fait rapidement. Les ambulanciers ainsi que les policiers de la Sûreté du Québec de la MRC d'Argenteuil se sont déployés rapidement. Les mesures de réanimation ont été effectuées avec le défibrillateur externe automatisé, mais étaient vaines considérant les blessures importantes de M. ██████████ Il a donc été transporté à bord d'une ambulance au Centre multiservices de santé et des services sociaux d'Argenteuil à Lachute où son décès a été constaté par un médecin urgentologue.

Une enquête a été menée par la Sûreté du Québec de la MRC d'Argenteuil, avec l'assistance d'un enquêteur spécialisé en collision.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Une autopsie a été pratiquée au Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM) le 8 septembre 2025 et permet de constater la présence de lésions traumatiques de nature contondante et l'absence de lésion anatomique préexistante pouvant expliquer la collision.

Des prélèvements effectués lors de l'autopsie ont été analysés au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. Aucune substance contributive au décès n'a été détectée lors de cette étude.

Aucun éthanol (l'alcool) n'a été détecté dans le sang.

Les analyses effectuées n'ont pas mis en évidence de concentrations significatives de glucose et de corps cétoniques (acétone, β HB), ce qui exclut une hyperglycémie létale.

ANALYSE

L'analyse des circonstances du décès de M. [REDACTED] [REDACTED] est basée sur le rapport d'événement de la Sûreté du Québec de la MRC d'Argenteuil ainsi que sur le rapport du reconstitutionniste de la Sûreté du Québec. Cette collision frontale a également causé le décès d'une passagère à bord du Cadillac XT5, traité dans le dossier 2025-06935, en date du 5 septembre 2025.

Les antécédents de M. [REDACTED] ne seront pas détaillés, car ils ne sont pas pertinents à la lumière des conclusions de l'autopsie aux fins de l'analyse de la collision.

L'autopsie réalisée démontre qu'il n'a pas subi de malaise et que le décès est attribuable à un polytraumatisme contondant.

Des policiers spécialisés en reconstitution de collision ont analysé cet accident. Une scène complète a été étudiée par les policiers afin d'en comprendre les circonstances.

Le jeudi 4 septembre 2025, la chaussée était mouillée et lors de la collision, une forte averse venait de se terminer.

M. [REDACTED] a par ailleurs communiqué avec un proche à 16 h 18 indiquant que la température était mauvaise et il s'arrêtait un court instant pour aller dans un restaurant rapide. Il n'empruntait pas souvent cette route selon sa famille et lorsqu'il le faisait, ce n'était pas lui qui conduisait nécessairement.

Un policier sur la route à 16 h 45 indiquait qu'il y avait de la pluie au kilomètre 226 et que la visibilité était légèrement réduite. L'accident est survenu à 16 h 48 selon les données du cellulaire de M. [REDACTED]. Le cellulaire a généré un appel automatique 911 à la suite de l'impact.

Le véhicule Ford Focus de M. [REDACTED] est complètement endommagé à l'avant. Quant au Cadillac XT5, il est également endommagé à l'avant. Le point d'impact est donc frontal.

Le véhicule de M. [REDACTED] se trouve dans une section droite de l'autoroute 50 qui descend légèrement. Il est en approche d'une légère courbe vers la droite. La signalisation est d'ailleurs

présente à cet effet. La direction est comporte deux voies, tandis que la direction ouest comporte une seule voie.

La reconstitution de l'événement indique que le Cadillac XT5 circulait dans sa voie de circulation, en direction ouest vers Gatineau, peu de temps avant la collision. La collision frontale s'est produite près du centre de la voie en direction ouest. Lors de l'impact, les deux véhicules ont effectué une rotation horaire d'environ 90° avant d'atteindre leur position finale.

Une inspection mécanique de la Ford Focus a eu lieu le 18 septembre 2025. Le rapport d'inspection ne fait état d'aucune défectuosité ayant pu causer l'accident.

Les policiers spécialisés ont par ailleurs examiné la ceinture de sécurité du siège conducteur. Le policier a constaté que la ceinture était étirée et bloquée, qu'elle présentait des marques de frottement intenses et que la languette était toujours bouclée. M. [REDACTED] portait donc sa ceinture de sécurité lors de la collision.

L'analyse du module de contrôle des dispositifs de sécurité a été effectuée sur la Ford Focus de M. [REDACTED]. Il ressort de cette analyse que le module était parfaitement fonctionnel lors de la collision. Le module a détecté un impact frontal majeur, de haute intensité.

Une seconde avant la collision, la ceinture de sécurité du conducteur était bouclée et tous les voyants de défectuosité (freins, ABS, contrôle de stabilité, propulsion) étaient éteints. Environ 5 secondes à 1,5 seconde avant l'impact, la vitesse du véhicule était entre 91,3 km/h et 92 km/h. M. [REDACTED] appuyait légèrement sur l'accélérateur.

L'analyse des données relatives au contrôle de stabilité indique que le véhicule circulait en ligne droite moins de 5 secondes avant l'impact. Entre 3,5 secondes et 1,4 seconde avant l'impact, le véhicule s'est dirigé très faiblement vers la gauche. À partir de 1,3 seconde avant l'impact et jusqu'à l'impact, M. [REDACTED] a effectué des manœuvres d'urgence en tournant le volant vers la droite, jusqu'à environ 135,2°. Au début de cette manœuvre, le véhicule se trouvait complètement dans la voie opposée, en direction ouest. Durant cette période, il a effectué un freinage d'urgence, avec activation du système antiblocage.

La dernière vitesse enregistrée par le module est de 70 km/h avant l'impact. Cette vitesse est jugée proche de la réalité ; le freinage avec ABS peut toutefois faire varier légèrement la vitesse réelle par rapport à celle enregistrée. La limite de vitesse dans ce secteur se situe à 100 km/h. M. [REDACTED] n'était donc pas en excès de vitesse au moment de la collision.

Le policier indique que l'analyse des données du module, combinée à l'analyse de la scène de collision, permet de conclure que, pour une raison inconnue, M. [REDACTED] n'a pas négocié la courbe vers la droite et qu'il s'est retrouvé dans la voie opposée en circulant presque en ligne droite. Il a tenté de rediriger son véhicule vers sa voie de circulation et d'éviter la collision, sans succès, dans les derniers instants.

Une forte averse de pluie venait de se terminer et la chaussée était mouillée. La signalisation et le marquage au sol étaient présents et en bon état. La chaussée, asphaltée, était en bon état, sans défaut pouvant contribuer à une perte de contrôle. Il existe toutefois des ornières favorisant l'accumulation d'eau. Il n'est pas possible de déterminer si ces ornières contenaient une accumulation d'eau au moment de l'événement.

L'analyse des données du module de contrôle des dispositifs de sécurité permet d'affirmer que la Ford Focus n'était pas en aquaplanage dans les 5 secondes précédant la collision selon le policier spécialisé en reconstitution.

À partir de l'analyse de la scène de collision par les policiers, il a été établi les éléments suivants : la collision frontale est survenue en sens inverse, près du kilomètre 225,5; elle a été causée par l'absence de manœuvre du conducteur de la Ford Focus pour prendre la courbe vers la droite; le véhicule s'est retrouvé à contresens. Dans les 2,5 dernières secondes avant l'impact, le conducteur de la Ford Focus a tenté une manœuvre d'évitement tardive alors que le véhicule se trouvait complètement dans la voie opposée. La raison pour laquelle M. [REDACTED] n'a pas négocié la courbe vers la droite au début de celle-ci demeure inconnue.

Il ne m'a pas été possible de déterminer précisément les raisons pour lesquelles M. [REDACTED] a dévié de sa voie au moment de la collision. Il est possible que ce soit en raison de la chaussée mouillée ou une distraction, par exemple. Il était dans une zone à 2 voies permettant le dépassement. Par contre, aucun élément ne permet d'affirmer qu'il s'apprêtait à faire une mesure de dépassement au moment de la collision.

En considérant les conclusions de l'autopsie et le bilan toxicologique, et en analysant les circonstances entourant le décès de [REDACTED] je conclus à un décès accidentel.

Le décès de M. [REDACTED] est attribuable à un polytraumatisme lié à une collision routière sur l'autoroute 50, dans le secteur de Grenville-sur-la-Rouge.

Les coroners investiguent sur les circonstances entourant des accidents mortels survenues sur l'Autoroute 50. Il s'agit pour la plupart de collisions frontales, soit par un geste délibéré ou encore purement accidentel. Plusieurs de mes collègues ont également investigué concernant des collisions frontales sur cette autoroute. De nombreux rapports d'investigations (30) ont été rédigés relativement à des collisions frontales mortelles¹.

L'analyse qui suit et les recommandations qui en découlent sont communes à six événements du coroner Langelier et à trois événements récents provenant de mes investigations survenues sur différents tronçons de l'autoroute 50, soit les rapports : 2021-05430, 2023-09073, 2023-09074, 2024-02350, 2024-03209, 2025-00559, 2025-06906, 2025-06935 et 2025-07740.

Problématique de l'Autoroute 50

L'autoroute 50 relie actuellement la ville de Gatineau à l'Autoroute 15 dans les Laurentides. L'aménagement des voies de circulations est différent selon les secteurs. Il y a des sections à 4 voies divisées et des sections à chaussée contiguë. Or cette autoroute jouit d'une mauvaise réputation : dangereuse et mortelle.

En 2008, le ministère des Transports du Québec (maintenant le ministère des Transports et de la Mobilité durable) réalise une étude sur la sécurité de l'autoroute 50 entre Lachute et

¹ Collisions mortelles

Laurentides : 161084;161487;170581; 2016-02311; 2016-02319; 2017-00689; 2017-05875; 2017-06525; 2021-05430; 2020-04050; 2020-06494; 2022-05256; 2023-09073; 2023-09074; 2024-02636; 2024-02350; 2024-03209;2024-03830; 2025-00559;2025-06906; 2025-06935;

Gatineau : 170581; 2016-03324; 2019-05178; 2019-07589; 2020-00519; 2022-09516;

Suicide 2016-02275; 2017-02776; 2017-05875; 2019-07589; 2020-06107; 2021-03082

Mirabel. Une analyse des taux d'accidents révèle que « les sections à 4 voies divisées sont du point de vue de la sécurité routière comparables à n'importe quelle autre section d'autoroute. (...) les sections à chaussée contiguë se comportent, en termes d'accidents, de manière comparable à une route située entre une autoroute et une route nationale, par contre en terme de gravité, cette section de l'autoroute 50 se compare à une route de qualité inférieure à une route nationale »².

Plusieurs recommandations sont suggérées dans ce rapport dont : *l'implantation de bandes rugueuses au centre, évaluer la pertinence de séparer la chaussée par des glissières à câble ou autre type. Enfin, évaluer la pertinence de doubler la chaussée de l'autoroute entre Lachute et Mirabel.*

Depuis 2008, plusieurs rapports de coroners³ recommandent au ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) l'élargissement à 4 voies de l'autoroute 50 ou encore la pose de glissière médiane de sécurité en béton ou par câbles afin de sécuriser cette autoroute.

Travaux afin de sécuriser l'autoroute 50 par le MTMD

Le ministère des Transports et de la Mobilité durable a procédé depuis le rapport de 2008, à des travaux afin de sécuriser cette autoroute. Il y a eu réaménagement d'une portion de l'autoroute environ 6 km sur le territoire de Mirabel (secteur Saint-Canut) entre le chemin Saint-Simon et l'aérogare de Mirabel par la pose d'une glissière de sécurité afin de séparer les voies de circulation. Dans le secteur de Gatineau, il y a eu également installation de câbles afin de séparer les voies de circulation.

Ces glissières de sécurité ont fait leurs preuves, puisqu'il n'y a pas eu de collisions mortelles dans ces deux secteurs.

Malgré ces travaux d'autres collisions frontales mortelles sont survenues dans les secteurs à voies contiguës. Selon les statistiques du MTMD, pour les tronçons sur le territoire des Laurentides entre les sorties 239 et 279 de Grenville-sur-la-Rouge au chemin Saint-Simon (Mirabel secteur Saint-Canut) pour les années 2013 à 2022, il y a eu 12 accidents mortels, 20 accidents avec blessés graves, 149 avec blessés légers et 469 dommages matériels (supérieur à 2000 \$) seulement.⁴ Depuis 2022, d'autres collisions frontales sont survenues. 9 rapports sont terminés, mais d'autres collisions mortelles sont survenues dans la dernière année pour laquelle l'investigation n'est pas terminée.

Projet d'élargissement et de réaménagement de l'autoroute 50

Afin d'améliorer la sécurité et réduire la fréquence des collisions frontales, le MTMD annonce en 2024 l'élargissement et le réaménagement de l'autoroute 50 entre Gatineau et Mirabel sur une durée de 10 ans.

² Ministère des Transports, étude de sécurité Autoroute 50 Villes de Mirabel et de Lachute, janvier 2008.

³ Rapports des coroners : 161084, 2017-06525, 2020-06494, 2022-05256.

⁴ Statistiques du ministère des Transports et de la Mobilité durable de 2013 à 2022.



Extrait du communiqué du MTMD

L'élargissement depuis l'aéroport de Mirabel et le chemin Saint-Simon (Mirabel secteur Saint-Canut) sur 6.6 km et le réaménagement des bretelles de l'échangeur Saint-Simon est fait ou sur le point d'être terminé. Des travaux d'élargissement sont également réalisés dans la région de Gatineau.

Toutefois, en mars 2025, le projet majeur d'élargissement et de réaménagement sont scindés en deux et sont inscrits en planification au *Plan québécois des infrastructures (PQI) 2025-2035*.

Afin d'améliorer la sécurité sur l'autoroute 50, en juillet 2024, le gouvernement annonce un plan d'action :

Une campagne de sensibilisation est déployée par la Société de l'assurance automobile du Québec, en Outaouais et dans les Laurentides, pour inciter les usagers à adopter des comportements prudents au volant (été et automne 2024) ;

Une surveillance policière en collaboration avec la Sûreté du Québec sera accrue, particulièrement dans les zones les plus accidentogènes (depuis l'été 2024) ; des radars mobiles seront mis en place d'ici la fin de 2025 ;

L'installation de glissières de sécurité aux endroits appropriés.

Les travaux d'élargissement de l'autoroute 50 sont un projet qui s'étend sur 10 ans, or des collisions mortelles surviendront malheureusement. Le MTMD réalise en 2024 une étude de faisabilité concernant l'installation de glissières de sécurité médianes pour séparer les voies afin de sécuriser à court terme l'autoroute, par l'ajout de glissière de sécurité de l'Ange-Gardien à Lachute.

Différentes analyses seront réalisées ou l'ont été afin de déterminer les sites avec des voies contiguës où il serait possible de mettre en place le type de glissière pouvant être installées. 3 types de glissières pourraient être installées : à câble à haute-tension, semi-rigide (en acier) ou rigide en béton.

Le secteur entre Grenville-sur-la-Rouge et Brownsburg-Chatham est priorisé pour la mise en place d'une glissière de sécurité médiane sur environ 10 km et des travaux de surfacage sur environ 14 km. Les travaux seraient prévus se dérouler à partir du printemps 2026.

Dans le secteur de Lachute à Mirabel sur environ 17,5 km, aucune précision n'est rendue publique où il sera possible d'installer une glissière de sécurité médiane afin d'éviter les collisions frontales de se produire.

Demande de la MRC d'Argenteuil

La MRC D'Argenteuil vote le 10 février 2021 une résolution adressée au MTMD afin de procéder à l'installation de glissière de sécurité médiane dans les portions les plus dangereuses d'Argenteuil. Cette résolution est renouvelée le 10 avril 2024.⁵

La collision frontale où décède M. [REDACTED] survient dans le tronçon qui est actuellement dans la catégorie des projets à l'étude au PQI, ainsi que sur la décision d'installer des glissières de sécurité médiane.

Dans un rapport fait dans le dossier 2022-05256, la coroner Langelier a fait des recommandations au MTMD qui sont encore pertinentes et que je réitère.

Afin de protéger la vie humaine, je recommande au MTMD, de prendre les moyens requis pour sécuriser l'autoroute 50 afin d'éviter que des collisions frontales se reproduisent, par exemple en posant une glissière de sécurité médiane afin de séparer les voies de circulation en direction est et ouest.

Je recommande également de s'assurer de procéder aux travaux planifiés d'élargissement et de réaménagement à quatre voies de l'autoroute 50 afin de sécuriser cette autoroute et éviter des collisions mortelles ou des blessures graves aux passagers des véhicules.

CONCLUSION

M. [REDACTED] [REDACTED] est décédé d'un polytraumatisme secondaire à une collision routière sur l'autoroute 50.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATIONS

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

[R-1] Prenne les moyens requis pour sécuriser l'autoroute 50 afin d'éviter des collisions frontales par la pose de glissière de sécurité médiane afin de séparer les voies de circulation en direction est et ouest ;

⁵ Extraits des résolutions du 10-02-2021 et du 10 avril 2024 de la MRC d'Argenteuil.

[R-2] S'assure de procéder aux travaux planifiés d'élargissement et de réaménagement à quatre voies de l'autoroute 50 afin de sécuriser cette autoroute et éviter des collisions mortelles ou des blessures graves aux passagers des véhicules.

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 16 mars 2026.

Julie A. Blondin

Me Julie A. Blondin, coroner