

IDENTITÉ				141526
SUITE À UN AVIS DU		2008/07/10 <small>ANNÉE MOIS JOUR</small>	NUMÉRO DE DOSSIER A 167 382	
Prénom à la naissance Françoise		Nom à la naissance Ménard		Date de naissance 1951/06/22 <small>ANNÉE MOIS JOUR</small>
Sexe <input checked="" type="checkbox"/> MASCULIN <input type="checkbox"/> FÉMININ <input type="checkbox"/> INDÉTERMINÉ	Municipalité de résidence Lefebvre		Province Québec	Pays Canada
Prénom de la mère Dolorès		Nom de la mère à la naissance Plante	Prénom du père Léo	Nom du père Ménard

DÉCÈS			
Lieu du décès <input checked="" type="checkbox"/> DÉTERMINÉ <input type="checkbox"/> INDÉTERMINÉ	Nom du lieu Près du 165, 7 ^{ième} rang		Municipalité du décès Lefebvre
DATE DU DÉCÈS <input checked="" type="checkbox"/> DÉTERMINÉE <input type="checkbox"/> INDÉTERMINÉE	2008/07/10 <small>ANNÉE MOIS JOUR</small>	HEURE DU DÉCÈS <input type="checkbox"/> DÉTERMINÉE <input type="checkbox"/> PRÉSUMÉE <input type="checkbox"/> INDÉTERMINÉE	(00 :00 @ 23 :59) 17 : 34 <small>HEURE MINUTES</small>

CAUSE DU DÉCÈS :

Polytraumatisme de la route.

EXPOSÉ DES CAUSES :

Le corps de Madame Ménard fut identifié par son conjoint.

L'examen externe que j'ai réalisé à l'hôpital Sainte-Croix de Drummondville le jour même de l'accident démontre la présence de sang en grande quantité au niveau des conduits auditifs et du nez. On note de multiples fractures cervicales et une fracture ouverte tibio-péronée gauche. On note des débris végétaux au niveau du visage et au niveau de la cuisse droite. La chaleur corporelle est normale au moment de l'examen.

Le dossier médical de l'hôpital Sainte-Croix révèle que cette femme souffrait d'arthrose.

AUTRES RAPPORTS:

Les analyses toxicologiques n'ont révélé aucune substance ou médicament dans le sang et dans le liquide oculaire.

EXPOSÉ DES CIRCONSTANCES :

Madame Ménard était âgée de 57 ans. Elle vivait en milieu rural. Elle était agricultrice. Elle avait l'habitude, quotidiennement, d'utiliser un véhicule tout-terrain pour se déplacer sur la ferme. Celle-ci s'étendait de part et d'autre du 7^{ième} rang à Lefebvre.

Le 10 juillet 2008, Madame Ménard circulait avec le véhicule tout-terrain. Elle ne portait pas de casque.

À la hauteur du 218, 7^{ième} rang, elle a décidé de traverser le chemin en provenance de chez elle au 165. Il était alors 17:34 heures.

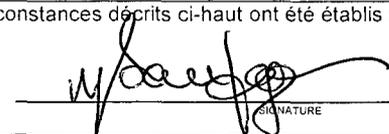
Au même moment, un jeune homme de 17 ans au volant d'un véhicule Volkswagen Golf 1994 arrivait sur la route en direction ouest.

Subitement, le VTT conduit par Madame Ménard est apparu devant lui, traversant du nord vers le sud. Il a freiné à fond mais n'a pu éviter l'impact avec le véhicule de la victime qui fut projeté dans le fossé. Son véhicule s'est immobilisé et il en est descendu. La victime était inerte au fond du fossé. Il s'est dirigé vers la maison de la victime où il a parlé à une de ses filles, lui disant qu'il venait de frapper quelqu'un sur un VTT et que la personne semblait en mauvais état. Il demandait que l'on compose le 9-1-1. Ceci fut fait et la fille de Madame Ménard s'est ensuite dirigée vers le fossé pour constater que sa mère était sans vie. Elle est alors retournée à la maison pour alerter ses deux sœurs qui elles-mêmes ont alerté d'autres membres de la famille.

Quant au conducteur de l'automobile, il est resté en bordure de la route. Il a déplacé son véhicule pour ne pas nuire à la circulation.

Les ambulanciers et policiers arrivés sur place ont constaté l'absence de signes vitaux chez Madame Ménard. Elle fut transportée à l'urgence de l'hôpital Sainte-Croix où son décès fut constaté.

L'enquête fut menée par les policiers de la Sûreté du Québec, poste MRC Drummond.

IDENTIFICATION DU CORONER	
Prénom du coroner Dr Martin	Nom du coroner Sanfaçon
Je soussigné, coroner, reconnais que la date indiquée, et les lieux, causes, circonstances décrits ci-haut ont été établis au meilleur de ma connaissance et ce, suite à mon investigation, en foi de quoi	
J'AI SIGNÉ À L'AVENIR CE	2009 / 08 / 01 <small>ANNÉE MOIS JOUR</small>
	 SIGNATURE

Cette enquête a confirmé que Madame Ménard ne portait pas de casque de protection. Selon la déposition du conducteur de l'automobile, elle n'aurait jamais regardé dans sa direction lorsqu'elle a traversé la rue.

Le permis de conduire du conducteur de l'automobile était en règle. Il en est tout autrement du véhicule qu'il conduisait.

En effet, sur place, le reconstitutionniste de scène appelé en expertise a observé qu'il n'y avait pas de trace de freinage apparent correspondant aux pneus gauches du véhicule. En se penchant, il a pu observer que la plaquette du pneu avant gauche était complètement rouillée et n'avait manifestement pas fonctionné depuis longtemps. L'inspection du véhicule réalisé subséquent par un garagiste expert a confirmé cette affirmation, révélant que le frein du pneu arrière gauche était aussi défectueux, son usure touchant même les rivets de retenu. Quant au frein avant droit, la plaquette était neuve et en bon état. De plus, la course de la pédale de freinage était excessive, le freinage ne s'amorçant qu'à la toute fin de l'enfoncement de la pédale, ce qui procure un freinage minimal et nettement sous-optimal.

Les pneus de cette Volkswagen Golf 1994 étaient également non assortis. En fait, trois des quatre pneus étaient de types différents. Les deux pneus avant étaient des pneus d'été alors que le pneu arrière droit était un pneu d'hiver et le pneu arrière gauche un pneu quatre saisons. Le reste du véhicule démontrait plusieurs autres lacunes. Le plancher était troué en maints endroits et un des essuie-glaces était retenu avec une attache de plastique (*Tie-Rap*).

L'impact a endommagé le coin avant droit du véhicule ainsi que le pare-brise. L'inspection a révélé que la victime a heurté le pare-brise du véhicule ainsi que la portion avant du toit.

À l'endroit de l'accident, le 7^{ième} rang de Lefebvre est une route asphaltée en bon état malgré des réfections récentes. Il s'agit d'un segment linéaire de la route.

La température extérieure était d'environ 20° C au moment de l'accident et le ciel était dégagé.

ANALYSE ET COMMENTAIRE :

Plusieurs éléments circonstanciels ont contribué à la survenue de cet accident.

D'abord, Madame Ménard a fait preuve de témérité en traversant la voie publique avec un véhicule tout-terrain sans s'immobiliser au préalable en bordure de la route pour vérifier l'arrivée possible de véhicule. De plus, elle conduisait ce VTT sans porter de casque protecteur. Or, l'examen a démontré qu'elle est vraisemblablement morte d'un important traumatisme crânien. Elle avait également des lésions cervicales et probablement qu'un casque ne l'aurait pas protégé de toutes ses blessures puisqu'aucun équipement ne peut offrir une protection complète lors d'un impact à haute vitesse.

Deuxièmement, le conducteur de l'autre véhicule impliqué n'avait pas 18 ans. Il ne jouissait donc pas d'une grande expérience au volant et ce facteur n'aura certainement pas facilité son temps de réaction et la qualité de sa manœuvre lorsqu'il a aperçu le véhicule tout-terrain devant lui.

Enfin, le piètre état du véhicule n'a donné aucune chance à son conducteur et à la victime. Deux des quatre freins n'étaient pas fonctionnels. Les pneus étaient hétéroclites et le système de freinage était tel que la course de la pédale rendait le freinage nettement sous-optimal. Ces anomalies ont possiblement jouées un rôle dans la survenue de l'accident. Ces observations soulèvent des questionnements sur l'âge des véhicules que l'on retrouve sur nos routes et sur leur sécurité.

Problématique

Le parc québécois de véhicules de promenade était composé en 2008 de 4 105 208 véhicules dont 20,3% ayant plus de 10 ans¹.

Au Québec, aucune loi ou règlement n'oblige les propriétaires de véhicules de promenade à soumettre leurs engins à des inspections mécaniques, quel que soit l'âge ou le kilométrage du véhicule.

Cumulant des dizaines, voire des centaines de milliers de kilomètres, ces véhicules souvent rongés par la corrosion souffrent parfois d'entretien déficient ayant des répercussions graves sur les performances de freinage, la tenue de route et le moteur. Les accessoires fonctionnent parfois de façon inappropriée (essuie-glaces, dégivreurs, lampes-témoin, ceintures de sécurité,...), rendant le véhicule et sa conduite moins sécuritaires. Plusieurs lacunes et dysfonctions s'additionnent souvent sur un même véhicule pour en aggraver le danger.

Les victimes des accidents impliquant ces véhicules non-sécuritaires ne sont pas toujours les propriétaires négligents. Ainsi, dans 10 accidents survenus depuis 2002^{2,3,4,5,6,7,8,9,10,11} et ayant fait 13 morts, on retrouve 3 victimes d'âge mineur et 60% des personnes décédées étaient passagères. L'âge des victimes variait entre 2 et 66 ans.

Recommandations de coroners

Au cours des cinq dernières années, plusieurs coroners ont recommandé à la Société de l'assurance-automobile du Québec d'instaurer ou d'envisager l'instauration d'un programme d'inspection obligatoire des véhicules automobiles de plus de 7 à 10 ans.

En juin 2003, le Dr Jean-François Dorval rendait public ses rapports sur les décès d'un homme et d'une fillette de 2½ ans impliqués dans un accident de la route. Leur véhicule Chevrolet Cavalier 1988 dérapa dans une courbe et fut heurté latéralement par un véhicule Dodge Caravan 1992 arrivant en sens inverse. Chacun roulant environ à 65 kilomètres par heure, l'impact sectionna le véhicule des victimes en deux. L'enfant fut retrouvé sur la route, assis dans son siège d'enfant. L'inspection mécanique du véhicule de 15 ans révéla la présence de pneus d'hiver de trois modèles différents et d'usure variée. Une corrosion excessive rongea le véhicule. Les sièges d'enfant n'étaient pas ancrés et la ceinture de sécurité devant retenir le siège de la petite victime s'était anormalement rompue lors de l'impact. Le coroner Dorval recommanda des inspections obligatoires pour les véhicules de promenade de plus de 10 ans^{2,3}.

En février 2004, le rapport d'investigation sur les circonstances du décès d'un jeune homme de 22 ans révéla qu'une suspension sévèrement endommagée causa des sautilllements excessifs de son véhicule et contribua vraisemblablement à sa perte de contrôle. Le véhicule était âgé de...24 ans! Des inspections obligatoires pour tout véhicule de plus de 10 ans furent recommandées par le coroner Jean Brochu⁴.

En mars 2004, le Dr Claude Paquin publiait son rapport sur les décès d'une femme et de sa fille survenus sur une autoroute alors qu'ils furent heurtés par un fardier après que le capot de leur véhicule se soit soulevé vers le pare-brise en raison d'une corrosion trop avancée. Le véhicule était âgé de 15 ans. Des inspections obligatoires aux 7 ans furent recommandées^{5,6}.

En février 2005, le Dr Dorval renouvelait sa recommandation de 2003 après avoir investigué les décès d'une jeune fille de 15 ans et de sa mère dans un accident inusité: le Jeep Cherokee 1990 dans lequel elles prenaient place fut écrasé par la roulotte qu'il remorquait⁷. Pneus usés, corrosion importante et suspension avant cassée expliquent en grande partie la survenue de cet événement^{7,8}.

Un autre jeune homme de 22 ans décédait en 2005 après que sa voiture soit tombée en panne au milieu d'une autoroute. Heurté par une seconde automobile, son véhicule totalement détruit s'enflamma. Les déformations du véhicule s'expliquent par la corrosion extrême. La Honda Civic était âgée de 12 ans. Le coroner Paquin répétait alors ses recommandations de l'année précédente⁹.

En avril 2006, Me Brigitte Morin concluait que le décès d'une femme aurait peut-être pu être évité si les coussins gonflables de son véhicule s'étaient activés lors d'une sortie de route. Le mécanisme avait été altéré. La mécanique du véhicule était également en mauvais état. Le véhicule avait près de 10 ans¹⁰.

Enfin, en 2006, une autre jeune femme de 15 ans décédait dans un accident impliquant des véhicules âgés. Une Honda Civic 1992 et une Honda Civic 1994 entrèrent en collision. Le premier véhicule avait une suspension endommagée, des freins arrière usés à 90% et des pneus de taille différente à l'avant et à l'arrière, usés de surcroît jusqu'à ne plus avoir de rainures! La victime prenait place dans le second véhicule. Elle fut éjectée car sa ceinture de sécurité était défectueuse. Les pneus arrière du véhicule présentaient aussi une usure importante. Il pleuvait lors de cette nuit d'été. Dans son rapport publié en 2007, le Dr Jacques Robinson réitérait les recommandations faites par d'autres coroners, soit d'obliger l'inspection, au moment de son immatriculation, de tout véhicule de plus de 10 ans¹¹.

Société de l'assurance-automobile du Québec et réglementation québécoise

Selon la Société de l'assurance-automobile du Québec (S.A.A.Q.), "les défaillances mécaniques ne sont identifiées comme cause principale que dans 2% des accidents mortels impliquant des véhicules de promenade, ce qui ne nous (semble) pas justifier l'instauration d'un programme d'inspection obligatoire". C'est la réponse invariable que fait la S.A.A.Q. lors de toute recommandation qui lui est adressée par les coroners et ce depuis au moins 2003 et jusqu'à ce jour^{12,13,14,15}.

Même le Ministère de la Sécurité Publique adoptait le même discours en réponse à une recommandation du coroner Robinson de saisir la Table québécoise de la sécurité routière du dossier de l'inspection obligatoire des véhicules les plus âgés sur nos routes¹⁶.

Si cette position est basée sur des statistiques factuelles, elle présente néanmoins de grandes faiblesses et demeure très discutable. En effet, la S.A.A.Q. ne considère dans ces données que les accidents dont le défaut mécanique est LA principale cause de survenue.

Or, tous les intervenants en sécurité routière s'entendent pour reconnaître qu'un accident est habituellement le résultat d'une multitude de facteurs et que le retrait de seulement l'un de ces facteurs aurait probablement évité le drame. Par exemple, si un véhicule à la suspension cassée n'avait pas roulé

trop rapidement sur une route avec de profondes ornières, la perte de contrôle n'aurait pas eu lieu. Si un jeune homme modérément intoxiqué à l'alcool n'avait pas conduit son automobile sous la pluie avec des pneus trop usés, son véhicule n'aurait pas dérapé. Quelle est la cause de ces accidents? La suspension brisée? La route endommagée? La vitesse excessive? L'alcool au volant? Les conditions climatiques? L'aquaplanage par des pneus sans sillons?

Conclure que ces accidents sont le résultat des seules lacunes mécaniques serait inadéquat. Ne pas les considérer l'est tout autant.

Aucune loi ou règlement n'oblige les propriétaires de véhicules de promenade à soumettre leur engin à une inspection mécanique après un nombre d'années d'usure préétabli.

Bien sûr, policiers et contrôleurs routiers peuvent demander l'inspection mécanique de tout véhicule semblant présenter un danger. Encore faut-il intercepter et identifier ces véhicules. Or, les dernières statistiques de la S.A.A.Q. révèlent que l'on trouve sur nos routes plus de 4 000 000 véhicules de promenade dont le quart a plus de 10 ans!¹

Inspection obligatoire des véhicules ailleurs dans le monde

Au Canada, des programmes d'inspection mécanique obligatoire des véhicules de promenade sont appliqués dans les provinces du Nouveau-Brunswick^{17,20}, de l'Île-du-Prince-Édouard^{18,20} et de la Nouvelle-Écosse^{19,20}. Dans ces trois provinces, les véhicules de promenade doivent être inspectés tous les 12 mois.

Au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse, le coût de cette inspection est fixé à 25 \$.

Aux États-Unis²⁰, au moins 17 états obligent l'inspection mécanique des véhicules de promenade. Ces inspections doivent commencer entre 1 et 4 ans après la mise en circulation initiale du véhicule puis sont répétées aux 1 à 2 ans. Dans tous les états concernés, les véhicules de plus de 8 ans sont soumis à une inspection annuelle.

En Europe²⁰, une directive de 1996 suggère aux pays membres de réaliser une inspection mécanique sur tous les véhicules de 4 ans et de répéter cette inspection aux 2 ans. Plusieurs pays sont plus exigeants et commencent les inspections entre la première et la troisième année et les répètent chaque année. En Finlande où un programme d'inspection des véhicules existe depuis... 1917 (!), les accidents dans lesquels un problème mécanique est identifié comme cause principale seraient rarissimes.

Enfin, le Japon²⁰ inspecte ses véhicules de promenade dès la troisième année puis aux 2 ans.

Jeunes conducteurs et vieux véhicules

Les jeunes conducteurs sont souvent les acquéreurs ou les principaux utilisateurs de ces véhicules âgés. Moins chers à l'achat et moins coûteux à assurer, ils trouvent preneur chez cette clientèle aux moyens financiers limités.

Pour les mêmes restrictions budgétaires, ces jeunes propriétaires négligent souvent l'entretien préventif et n'effectuent que les réparations empêchant le véhicule de rouler.

Adeptes du style, ils apportent fréquemment des modifications qui détériorent davantage les aspects sécuritaires de leur voiture.

De plus, ces conducteurs sont inexpérimentés et téméraires. Manquant d'expérience, ils ne peuvent bénéficier, lors de leurs bévues de conduite, de la sécurité maximale qu'aurait pu leur offrir leur véhicule.

Les conducteurs de 24 ans et moins représentent 9,9% des titulaires de permis au Québec mais possèdent 25,4% des véhicules âgés de 10 ans et plus¹³.

Ils furent impliqués dans 25,0% des accidents avec blessés graves ou décès entre 2004 et 2008¹.

Surreprésentation des vieux véhicules dans les accidents graves

Selon les statistiques fournies par la Société de l'assurance-automobile du Québec (S.A.A.Q.) pour la période 2004-2008¹, alors que le parc automobile québécois était composé de 20% de véhicules de plus de 10 ans, ces véhicules étaient retrouvés dans 30% des accidents de la route avec blessés graves ou décès (tableau 1).

Est-ce que cette implication importante des véhicules âgés dans les accidents graves peut s'expliquer par une prévalence accrue de jeunes conducteurs possédant ces véhicules? Toujours selon les statistiques fournies par la S.A.A.Q.¹, l'âge moyen des propriétaires est de 48,3 ans pour l'ensemble des véhicules de promenade et de 47,2 ans pour les véhicules de plus de 10 ans. Ces données doivent toutefois être considérées avec réserve puisqu'un bon nombre de véhicules utilisés par les jeunes conducteurs sont la propriété de personnes plus vieilles, souvent leurs parents. Ceci fausse donc à coup

Accidents avec
blessés graves
ou décès

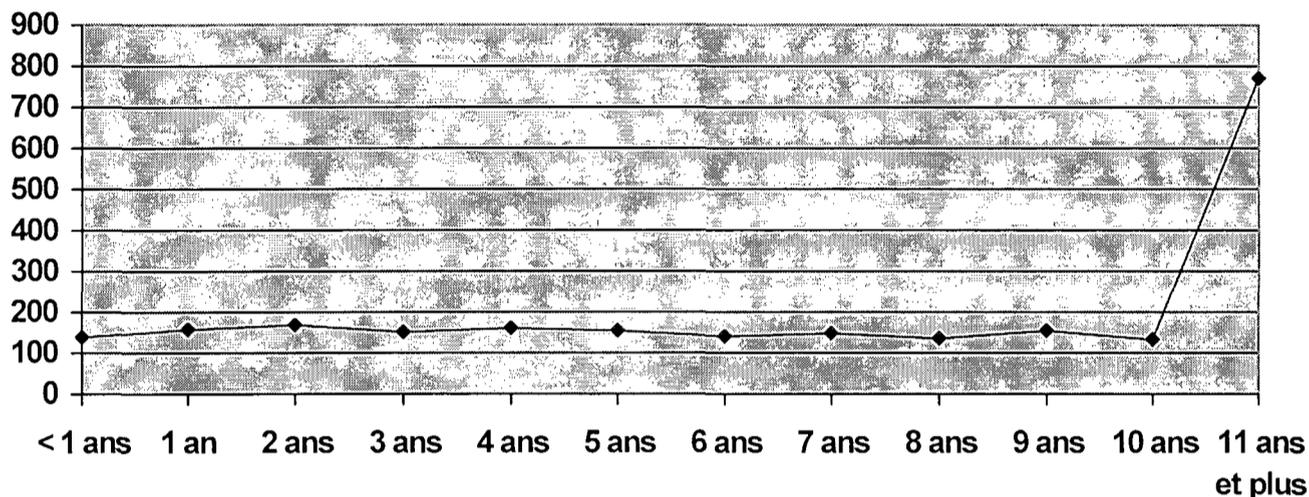


Tableau 1

Âge des
véhicules

sûr les statistiques de la S.A.A.Q. Il est néanmoins difficile de soutenir cette seule hypothèse du jeune âge des conducteurs pour expliquer la surreprésentation des vieux véhicules dans les accidents graves.

Ainsi, il apparaît à la lecture de ces statistiques que les véhicules de plus de 10 ans constituent un facteur de risque de survenue d'accident grave ou mortel au Québec.

Conducteurs âgés et véhicules âgés

Les personnes de 75 ans et plus possèdent 5,8% des véhicules de promenade de 10 ans et plus au Québec. Entre 2002 et 2007, ces conducteurs "âgés" ont été impliqués dans 2,9% des accidents graves ou mortels.

Ainsi, l'âge des conducteurs ne saurait être invoqué comme cause majeur d'accidents graves.

Néanmoins, les titulaires d'un permis de conduire de classe 5 doivent subir un examen médical obligatoire et fournir à la S.A.A.Q. un rapport de cette évaluation, incluant un examen visuel, à l'approche de leurs 75 ans et 80 ans, puis tous les deux ans.

Parallèlement, tel que mentionné précédemment, les véhicules "âgés" sont impliqués dans 30% des accidents graves ou mortels.

Pourtant, ils ne sont soumis au Québec à aucune inspection obligatoire!

Considérant les statistiques disponibles, ne devrions-nous pas nous inquiéter tout autant de l'âge des véhicules sur nos routes que de l'âge de leurs conducteurs?

CONCLUSION :

Les véhicules de plus de 10 ans sont impliqués dans un plus grand nombre d'accidents, au prorata, que leur nombre sur la route le laisserait supposer.

Au Québec, une défaillance mécanique est identifiée comme cause principale dans 2% des accidents mortels. Ce nombre est jugé faible par la Société de l'assurance-automobile du Québec, bien qu'il représente 50 décès entre 2004 et 2008, pour une moyenne de 10 morts par année.

De plus, l'étude de plusieurs dossiers démontre que des défauts de structure ou d'entretien de véhicules âgés contribuent à la survenue d'accidents fatals en présence d'autres facteurs concomitants. Un plus grand nombre de décès et de blessures graves pourrait potentiellement être évité par une réduction de ces défauts mécaniques.

L'immatriculation des véhicules de promenade est renouvelable annuellement. De ce fait, la gestion d'un programme d'inspection obligatoire des véhicules les plus âgés de la flotte québécoise pourrait coïncider avec l'émission du certificat d'immatriculation à un âge prédéterminé du véhicule. On

peut faire ici un parallèle avec l'émission du permis de conduire à un âge prédéterminé du conducteur.

La S.A.A.Q. a déjà l'expérience de tels programmes pour d'autres types de véhicules (autobus, véhicules d'urgence, véhicules spécialisés).

De plus, la *Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers* a recommandé au gouvernement d'instaurer un programme d'inspection des systèmes anti-pollution des véhicules les plus âgés; il serait sur le point de voir le jour²¹. Ce programme toucherait un très grand nombre de véhicules; la recommandation du groupe de travail est d'inspecter les véhicules de plus de 8 ans. La protection de l'environnement est une préoccupation importante avec des répercussions à long terme touchant les générations à venir et elle ne saurait être banalisée. Mais la protection de la vie humaine ne mérite-t-elle pas autant d'effort? La mise en vigueur d'un programme d'inspection des véhicules âgés permettrait de rejoindre ces deux objectifs de protection: environnement et vie humaine.

Basé sur les statistiques présentées, l'âge de 10 ans pourrait être retenu pour amorcer l'inspection annuelle des véhicules de promenade. Les propriétaires de tels véhicules devraient présenter une preuve d'inspection de leur engin par un mécanicien mandaté avant de recevoir leur renouvellement de certificat d'immatriculation. Cette inspection devrait par la suite être répétée à une fréquence préétablie, selon les mêmes mécanismes.

Les bénéfices exacts d'un tel programme sur la protection de la vie humaine ne seront connus qu'après sa mise en application et seront probablement difficiles à mesurer puisque les défaillances mécaniques ne sont qu'une composante d'un ensemble de facteurs menant à la survenue d'un accident.

Si le nombre d'accidents n'est pas diminué de façon significative par un tel programme, les victimes auront toutefois plus de chance d'être bien protégée par le véhicule dans lequel elles se trouvent si toutes ses constituantes sont en bon ordre. On pourra ainsi espérer diminuer encore la gravité des blessures subites par les victimes de la route et, ultimement, diminuer le nombre de décès sur nos routes.

RECOMMANDATIONS :

À la Société de l'assurance-automobile du Québec:

- instaurer un programme d'inspection mécanique obligatoire au renouvellement du certificat d'immatriculation de tout véhicule de promenade de plus de 10 ans d'usage.

Au Ministère des Transports du Québec:

- demander à la Table québécoise sur la sécurité routière de mettre ce sujet à son ordre du jour pour éventuellement en tirer des recommandations ayant pour but de créer un programme d'inspection mécanique obligatoire de tout véhicule de promenade de plus de 10 ans.

RÉFÉRENCES:

1. Correspondance, Société de l'assurance-automobile du Québec, mars 2009.
2. Dorval, Dr Jean-François, Rapport d'investigation du coroner, Bureau du coroner, Ministère de la sécurité publique, dossier A-144159, juin 2003.
3. Dorval, Dr Jean-François, Rapport d'investigation du coroner, Bureau du coroner, Ministère de la sécurité publique, dossier A-144160, juin 2003.
4. Brochu, Dr Jean, Rapport d'investigation du coroner, Bureau du coroner, Ministère de la sécurité publique, dossier A-149779, février 2004.
5. Paquin, Dr Claude, Rapport d'investigation du coroner, Bureau du coroner, Ministère de la sécurité publique, dossier A-143613, mars 2004.
6. Paquin, Dr Claude, Rapport d'investigation du coroner, Bureau du coroner, Ministère de la sécurité publique, dossier A-143614, mars 2004.
7. Dorval, Dr Jean-François, Rapport d'investigation du coroner, Bureau du coroner, Ministère de la sécurité publique, dossier A-152743, février 2005.
8. Dorval, Dr Jean-François, Rapport d'investigation du coroner, Bureau du coroner, Ministère de la sécurité publique, dossier A-152744, février 2005.
9. Paquin, Dr Claude, Rapport d'investigation du coroner, Bureau du coroner, Ministère de la sécurité publique, dossier A-155352, août 2005.
10. Morin, Me Brigitte, Rapport d'investigation du coroner, Bureau du coroner, Ministère de la sécurité publique, dossier A-159123, avril 2006.
11. Robinson, Dr Jacques, Rapport d'investigation du coroner, Bureau du coroner, Ministère de la sécurité publique, dossier A-302895, janvier 2007.
12. Correspondance, Brind'Amour, Jacques, Société de l'assurance-automobile du Québec, 6 novembre 2003.
13. Correspondance, Harbour, John, Société de l'assurance-automobile du Québec, 25 octobre 2005.
14. Correspondance, Harbour, John, Société de l'assurance-automobile du Québec, 3 juillet 2006.
15. Correspondance, Harbour, John, Société de l'assurance-automobile du Québec, 7 mars 2007.
16. Correspondance, Girard, Paul, Ministère de la Sécurité publique du Québec, Bureau du sous-ministre, 7 mai 2007.
17. *Motor Vehicle Act*, Règlement du Nouveau-Brunswick 84-145, Gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick, pages 1 à 16
18. *Highway Traffic Act, Motor Vehicle Inspection Regulations*, Gouvernement provincial de l'Île-du-Prince-Édouard, pages 1 à 19.
19. *Motor Vehicle Act*, R.S.N.S.1989, c. 293, N.S. Reg. 121/90, as amended by N.S. Reg. 22/2008, Gouvernement provincial de la Nouvelle-Écosse
20. http://en.wikipedia.org/wiki/Vehicle_inspection
21. <http://www.caaquebec.com/Nouvelles/CommuniquésDePresse/CommuniquésPresseDetail.htm?&MShiC=65001&L=4&W=ANTIPOLLUTION%20&Pre=%3CFONT%20STYLE%3D%22color%3A%20%23000000%3B%20background-color%3A%20%23FFFF00%22%3E&Post=%3C/FONT%3E&lang=fr&ID=d5085199-f981-44ce-8dbe-a1e0c567d042>