



# Rapport d'investigation du coroner

Loi sur les coroners

à l'intention des familles,  
des proches et des organismes  
POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de

████████████████████ ██████████

2023-02021

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>                  |                                  |
| 2023-03-17<br>Date de l'avis              | 2023-02021<br>N° de dossier      |
| <b>IDENTITÉ</b>                           |                                  |
| ██████████<br>Prénom à la naissance       | ██████████<br>Nom à la naissance |
| 18 ans<br>Âge                             | Masculin<br>Sexe                 |
| Kangiqsujuaq<br>Municipalité de résidence | Québec<br>Province               |
|                                           | Canada<br>Pays                   |
| <b>DÉCÈS</b>                              |                                  |
| 2023-03-17<br>Date du décès               | Dorval<br>Municipalité du décès  |
| Voie ferrée<br>Lieu du décès              |                                  |

### IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. ██████████ a été identifié à l'aide d'une pièce d'identification comprenant une photographie.

### CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Le 16 mars 2023, des agents du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) croisent M. ██████████ qui semble légèrement intoxiqué.

Vers 00 h 6, les deux conducteurs d'un train arrivant à la Gare de Dorval communiquent avec le 9-1-1 puisqu'un homme vient de se faire happer par leur train. Des agents du SPVM se déplacent sur les lieux, suivis de techniciens ambulanciers paramédics.

Les paramédics constatent que l'homme présente des traumatismes importants au niveau de la tête, rendant toute manœuvre futile. Ils observent aussi une possible dislocation de l'épaule gauche ainsi qu'une déformation de la hanche gauche. Dans les circonstances, aucune manœuvre de réanimation n'est effectuée.

Le décès est constaté à distance par un médecin d'Urgences-santé le 17 mars 2023 à 2 h 10, selon le protocole établi.

### EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Un examen externe a été fait le 17 mars 2023 à la morgue de Montréal. Il a mis en évidence la présence de quelques fractures, érosions et lacérations.

Un examen radiologique du corps entier par tomodensitométrie a été effectuée le 18 mars 2023 à l'Institut de cardiologie de Montréal. Dans son rapport, le radiologiste décrit principalement un saignement intracrânien diffus et du péritoine, de multiples fractures (notamment au niveau du crâne, du pelvis, du fémur droit et du tibia gauche) ainsi qu'un important hémothorax et pneumothorax droit.

Des analyses toxicologiques ont été pratiquées au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. Elles ont mis en évidence la présence d'un éthanol sanguin de l'ordre de 358 mg / dL. Aucune autre substance n'a été détectée.

## ANALYSE

Vers 23 h 40, des agents avaient été dépêchés sur le Boulevard Montréal-Toronto à Montréal, afin d'y faire une intervention. En se dirigeant vers cet endroit, ils sont intervenus auprès d'un individu qui semblait provenir de cette adresse et qui semblait en état d'ébriété. Selon les agents, l'homme, qui correspondait à M. [REDACTÉ] n'était aucunement relié à l'intervention. Les agents ont toutefois noté qu'il était « visiblement en état d'ébriété [...] [mais] en mesure de marcher et de s'exprimer aisément ». On comprend que M. [REDACTÉ] a ensuite poursuivi son chemin (à pied) et qu'il s'est dirigé vers le 755 Boulevard Montréal-Toronto, soit la Gare de Dorval (gare ferroviaire Via Rail), endroit où son décès est survenu moins de 25 minutes plus tard. Toujours selon le rapport d'enquête, afin de se rendre près des rails, puisque la Gare est close à cette heure, il faut enjamber une clôture. Aucune brèche n'a été observée dans celle-ci.

Le décès de M. [REDACTÉ] ne semble pas être dû à un geste volontaire. Il paraît plutôt relever d'un accident survenu en raison de la témérité (présence trop proche de la voie ferrée) ou de l'insouciance de M. [REDACTÉ]. Sur ces enregistrements, M. [REDACTÉ] est vu entraîné de marcher le long des rails du côté Nord, en direction est. Peu avant l'impact, il saisit un des cônes interdisant l'accès à un passage traversant les rails et le lance sur ceux-ci. Ensuite, il trébuche sur les rails et se relève rapidement. Quelques secondes plus tard, il tombe et met une vingtaine de secondes à se relever. Finalement, lorsque le train surgit, M. [REDACTÉ] se retourne et lève la main et le bras, paraissant alors envoyer la main ou encore être aveuglé par la forte lumière.

L'enquête confirme que la cloche du train (avertissement sonore) a été activée à 23 h 58 et qu'environ 219 mètres après son déclenchement une série de sifflets (autre avertissement sonore) a été activée. La vitesse estimée lors de l'impact est de 48.27 km/h (13.41 m/s). Le train s'est arrêté près de 464 mètres après le site de l'impact.

Le taux d'alcool sanguin décelé lors des analyses toxicologiques est très élevé et permet d'établir que lorsqu'il est décédé, M. [REDACTÉ] était dans un état d'intoxication alcoolique sévère. À une telle concentration, le consommateur présente généralement une incapacité à demeurer debout et un état de somnolence s'approchant du coma éthylique. Certes, une accoutumance à la consommation d'éthanol peut accroître le degré de tolérance du consommateur, mais il n'en demeure pas moins qu'à un tel seuil, les capacités neurologiques et cognitives sont fortement altérées.

Nonobstant, le fait que M. [REDACTÉ] avait les facultés fortement affaiblies, force m'est de constater que les signalisations indiquant la voie ferrée et le danger qu'elle comporte ainsi que le marquage sur le sol ne sont pas optimaux. Sur le quai de la gare, lequel se situe exactement à la même hauteur que la voie ferrée, la voie ferrée est bordée d'une ligne blanche. Une seconde ligne, peinte en jaune, est parallèle à la ligne blanche à une distance de moins d'un demi-mètre (environ). Les lignes s'apparentent à celles d'une route.



De mesures simples pourraient être mise en place, tels l'ajout d'une bande plus large, colorée et/ou hachurée ainsi que de mots, sur le sol, indiquant le danger lié au lieu. Ces mesures simples seraient un renforcement visuel fort annonçant le danger des lieux et invitant les usagers à user de prudence et à se tenir loin de la voie ferrée. De plus, la concrétisation de ces mesures est fort simple à appliquer et peu coûteuse. Afin de préserver la vie humaine je formulerais une recommandation à ce effet

#### CONCLUSION

Le décès de M. [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] est attribuable à un polytraumatisme consécutivement à une collision avec un train, dans un contexte d'intoxication alcoolique sévère.

Il s'agit d'un décès accidentel.

#### RECOMMANDATION

Je recommande au Canadien National et à Via Rail Canada de bonifier les signaux visuels présents sur le sol, notamment, mais non exclusivement, de la gare Dorval.

---

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 Québec, ce 15 mars 2024.

Me Marilyn Morin, coroner