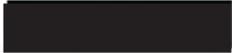


Rapport d'investigation du coroner

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

2022-09091

**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 Amélie Lavigne

BUREAU DU CORONER	
2022-12-05 Date de l'avis	2022-09091 N° de dossier
IDENTITÉ	
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance
29 ans Âge	Féminin Sexe
Montréal Municipalité de résidence	Québec Province
	Canada Pays
DÉCÈS	
2022-12-05 Date du décès	Montréal Municipalité du décès
Rue Place du Commerce Lieu du décès	

Ce rapport résulte d'une investigation du coroner, telle que définie par la *Loi sur les coroners*. Il s'agit d'un processus privé ayant comme objectif de recueillir de l'information sur les causes et les circonstances du décès. Ce processus privé ne requiert pas l'audition de témoins et les faits ne sont pas présentés lors d'une audience publique.

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

Mme ██████████ a été identifiée sur les lieux de son décès par les policiers au moyen de pièces d'identité comportant une photographie.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Un rapport d'enquête du Service de police de la Ville de Montréal indique que le 5 décembre 2022, vers 7 h 17, Mme ██████████ est débarquée d'un autobus à l'abribus situé près du 42 rue Place du Commerce, dans le secteur de L'Île-des-Sœurs, de la Ville de Montréal. Alors que l'autobus était toujours immobilisé dans la voie de droite à l'arrêt obligatoire, Mme ██████████ est passée à l'avant de celui-ci afin de traverser la rue à pied, dans la traverse piétonne, en direction nord.

Au même moment, le conducteur d'un camion tracteur avec une semi-remorque circulait sur la rue Place du Commerce, direction est dans la voie à gauche de celle de l'autobus duquel Mme ██████████ était débarquée. Arrivé près de l'arrêt obligatoire, le conducteur du camion n'a pas totalement immobilisé son véhicule et il est entré en collision avec Mme ██████████ qui a été projetée au sol et traînée sur une distance de 9.74 mètres. Le camion a par la suite roulé sur le corps de Mme ██████████ et le conducteur a aussitôt immobilisé son véhicule après l'intersection.

Un appel au 911 a été effectué et les premiers répondants sont arrivés sur les lieux. Les ambulanciers ont constaté la présence d'un évidement crânien, aucune manœuvre de réanimation n'a été effectuée et les policiers ont rédigé un constat de mort évidente.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Un examen externe a été effectué le 5 décembre 2022 à la morgue de Montréal. Il a révélé la présence de multiples fractures au thorax, au bassin et au crâne. Le corps présentait des rigidités complètes et l'autopsie n'a pas été ordonnée.

Des analyses toxicologiques ont été pratiquées au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. Aucune trace d'alcool n'a été décelée dans le sang de Mme [REDACTED]. Les analyses effectuées n'ont pas mis en évidence la présence de drogues usuelles ou d'abus dans le milieu biologique prélevé.

ANALYSE

Au moment où l'accident est survenu, le temps était clair, ensoleillé et la température était approximativement de 12 ° Celsius. La collision est survenue en zone urbaine, où la densité de la circulation est généralement dense. La rue Place du Commerce est une route droite, asphaltée à deux sens avec deux voies pour chaque direction. La chaussée était sèche au moment de la collision. La limite de vitesse à cet endroit est de 40 km/h et les déclarations recueillies indiquent que la vitesse du camion tracteur respectait la limite permise par la réglementation dans les instants précédant la collision. Selon des images captées par caméra, les policiers ont noté que le camion circulait à basse vitesse lorsqu'il est passé à côté de l'autobus. Ils ont également constaté que le conducteur du camion n'avait pas totalement immobilisé son véhicule à l'arrêt obligatoire. De plus, les policiers n'ont repéré aucune trace de freinage.

Selon les informations recueillies par les enquêteurs, le conducteur du camion tracteur conduisait ce type de véhicule depuis environ dix (10) ans. Au moment de l'accident, il commençait son quart de travail et il s'agissait de la première fois qu'il empruntait ce trajet. Une distraction comme la manipulation d'un téléphone cellulaire a été écartée. Une analyse du registre téléphonique du téléphone intelligent du conducteur a démontré qu'aucun appel entrant ou sortant et aucun texto n'y étaient enregistrés au moment de l'accident.

Au moment de l'accident, Mme [REDACTED] se rendait à son lieu de travail. Selon les déclarants des premiers répondants, elle portait un capuchon et possiblement un écouteur à l'oreille. Elle tenait également son téléphone intelligent dans sa main lorsqu'elle a traversé l'intersection.

L'enquête policière a déterminé que les infrastructures, les conditions météorologiques et l'état du camion tracteur impliqué n'étaient pas en cause pour expliquer cet accident. Les policiers ont déterminé qu'un manque de visibilité (dû à la hauteur du capot du véhicule), un manque d'attention du conducteur du camion (n'ayant pas vu la piétonne), ainsi que le non-respect de l'arrêt obligatoire complet en plus d'un possible manque d'attention de Mme [REDACTED] (vision obstruée par son capuchon et la manipulation de son téléphone) sont les principaux facteurs de la collision. Aucun élément ne laisse également penser à un geste suicidaire.

À la lumière de l'investigation, il est possible que Mme [REDACTED] n'ait pas vu le camion tracteur avec une semi-remorque. Il est aussi possible qu'elle l'ait vu, mais qu'elle ait présumé qu'elle pouvait traverser. Il est également possible que le conducteur du camion n'ait pas vu Mme [REDACTED].

Selon la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), le principe de prudence veut que « *le conducteur d'un véhicule routier est tenu de faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers plus vulnérables, notamment les piétons* » et « *les usagers vulnérables, pour leur part, sont tenus d'adopter des comportements favorisant leur propre sécurité.* » Sur le réseau routier, l'attention portée aux autres et le respect des règles sont de première importance pour éviter des collisions. Plusieurs gestes qui facilitent le partage de la route sont imposés par le *Code de la sécurité routière*.

Afin de modifier des comportements fautifs en cause dans les accidents routiers, la stratégie d'intervention préconisée, en termes d'efficacité, repose sur une approche intégrée soit en combinant la sensibilisation, la législation et le contrôle policier. Chaque élément de cette approche est important, mais peu efficace s'il est utilisé seul, selon la littérature. Un bon exemple d'opération qui conjugue les trois éléments de ce modèle d'intervention est le cas des opérations nationales concertées communément appelé les ONC. Ce type d'opération est utilisé pour contrer différents problèmes liés aux comportements des conducteurs, par exemple, la vitesse excessive, le non-port de la ceinture de sécurité, la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues. Les ONC sont des actions concertées qui consistent à des opérations policières dans le but d'intercepter les conducteurs ayant des comportements fautifs. Cette opération est jumelée à un volet médiatique afin de faire connaître les opérations policières et de rendre compte à la population du nombre d'arrestations qui en ont découlé. Les ONC visent ainsi à augmenter le risque d'être arrêté et à modifier un comportement dans une population.

Dans ce contexte et pour une meilleure protection de la vie humaine, il y a lieu de formuler une recommandation.

CONCLUSION

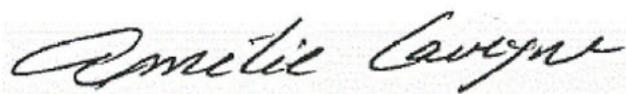
Mme [REDACTED] est décédée des suites d'un polytraumatisme, consécutivement à une collision entre un camion tracteur avec une semi-remorque et elle, alors piétonne.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATION

Je recommande à l'Association des directeurs de police du Québec (ADPQ), en collaboration avec la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), d'intensifier la réalisation des opérations nationales concertées (ONC) visant l'application de la législation auprès des automobilistes au regard notamment des arrêts obligatoires.

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 22 avril 2024.



Me Amélie Lavigne, coroner