

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

 

2022-08504

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 Laurence Sarrazin

BUREAU DU CORONER	
2022-11-15 Date de l'avis	2022-08504 N° de dossier
IDENTITÉ	
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance
89 ans Âge	Féminin Sexe
Montréal Municipalité de résidence	Québec Province
	Canada Pays
DÉCÈS	
2022-11-15 Date du décès	Montréal Municipalité du décès
Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal Lieu du décès	

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

Mme ██████████ a été identifiée par des policiers du Service de police de la Ville de Montréal, à l'aide de pièces d'identité comportant des photographies.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Le récit des circonstances entourant le décès de Mme ██████████ a été élaboré à partir d'un rapport d'enquête du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) et de ses dossiers médicaux.

Le 15 novembre 2022, vers 10 h 9, Mme ██████████ circule à pied sur le trottoir côté sud de la rue Beaubien Est à Montréal. Elle traverse à l'intersection avec la rue Saint-Denis alors que son feu piéton est allumé. Au même moment, un automobiliste conduisant un véhicule Dodge Journey 2013 circule sur la rue Beaubien Est vers l'ouest et il effectue un virage à gauche sur la rue Saint-Denis. Il percute Mme ██████████ Il s'immobilise quelques mètres plus loin et loge un appel aux secours d'urgence à 10 h 10.

Un passant porte secours à Mme ██████████ puis est relayé par des ambulanciers. Ceux-ci observent des blessures chez Mme ██████████ qui sont compatibles avec un traumatisme crânien ainsi qu'une altération de son état de conscience. Mme ██████████ est transportée en ambulance. En raison d'une perte de pouls durant l'intervention préhospitalière, elle est d'abord transportée à l'Hôpital Jean-Talon, où elle est prise en charge par l'équipe de garde à l'urgence qui procède à une réanimation. Après que l'état de Mme ██████████ soit stabilisé, elle est transportée vers l'Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal, un centre hospitalier spécialisé dans les soins en traumatologie.

Malheureusement, au cours des examens d'investigation réalisés peu après son arrivée, les médecins observent une détérioration de l'état de Mme ██████████ Les examens révèlent la présence de saignements intracrâniens et d'une fracture du crâne. Considérant le pronostic « extrêmement sombre » de rétablissement, il est décidé par l'équipe traitante de cesser l'escalade des soins. Le décès de Mme ██████████ est ensuite constaté par le médecin de garde à l'urgence.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Comme les lésions qui ont entraîné le décès de Mme [REDACTED] [REDACTED] sont bien documentées dans son dossier médical de l'Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal, aucune expertise additionnelle n'a été ordonnée.

ANALYSE

L'analyse des circonstances entourant le décès de Mme [REDACTED] a été réalisée avec la collaboration du Service des enquêtes-collisions du Service de police de la Ville de Montréal. Ainsi, des enquêteurs-collisions de même qu'un reconstitutionniste se sont rendus sur les lieux de la collision le 15 novembre 2022.

Au niveau de l'environnement routier où est survenue la collision, l'intersection des rues Beaubien Est et Saint-Denis se situe dans une zone urbaine, à vocation mixte (commerciale et résidentielle). La rue Beaubien Est comporte une voie de circulation dans chaque direction (est/ouest) et elle est bordée de trottoirs. La limite de vitesse y est de 30 km/h. La rue Saint-Denis comporte une voie de circulation dans chaque direction (nord/sud). On y retrouve des pistes cyclables de chaque côté, ainsi que des trottoirs. La limite de vitesse y est de 40 km/h. L'état de la chaussée asphaltée à cette intersection est adéquat, malgré la présence de quelques fissures.

La collision est survenue alors que la température extérieure avoisinait le -1 degré Celsius. Il n'y avait alors pas de précipitations.

Au niveau du véhicule impliqué dans la collision, soit le Dodge Journey, un test de freinage a été effectué par le reconstitutionniste et a démontré un bon état de fonctionnement des freins. Les pneus installés sur le véhicule étaient en bon état.

Mme [REDACTED] circulait seule le 15 novembre 2022, de façon sécuritaire. Les informations recueillies au cours de l'investigation sont à l'effet que Mme [REDACTED] avait des problèmes d'audition, mais il ne m'est pas possible d'affirmer que sa condition ait joué un quelconque rôle dans son décès, celle-ci traversant alors sur la lumière verte, à l'endroit désigné, alors qu'elle avait la priorité. Enfin, je souligne que par son âge, Mme [REDACTED] était probablement plus vulnérable aux traumatismes.

Le travail de reconstitution et l'enquête policière m'amènent à croire que le conducteur du véhicule Dodge Journey ne roulait pas à une vitesse excessive au moment où la collision est survenue. Son attention était toutefois probablement concentrée à évaluer la présence de véhicules arrivant en sens inverse avant d'effectuer un virage vers la gauche et celui-ci rapporte ne pas avoir vu Mme [REDACTED]. La thèse retenue est qu'au moment du virage effectué par le véhicule, Mme [REDACTED] se situait dans l'angle mort du véhicule créé par le pilier de pare-brise avant gauche (côté conducteur), appelé le « pilier A ». Le fait que l'impact soit survenu au niveau du parechoc avant gauche du véhicule (côté conducteur) appuie cette thèse.

Ainsi, je conclus que Mme [REDACTED] est décédée des suites d'un traumatisme crânien sévère consécutif à une collision avec une automobile alors qu'elle se déplaçait à pied.

Commentaires et recommandations

Au cours de mon investigation, j'ai été interpellée par l'enquêteur au dossier ainsi que par le reconstitutionniste afin de porter à mon attention le nombre important de collisions impliquant des piétons, qui surviennent selon eux en raison de l'angle mort situé au niveau du pilier A des véhicules. Selon des statistiques compilées dans l'enquête du SPVM (et qui n'ont pas été confirmées par le Bureau du coroner, considérant que plusieurs dossiers sont toujours en cours d'investigation), un décès de piéton sur trois survenus entre 2019 et 2023 impliquerait l'angle mort créé par le pilier A.

À ce sujet, j'ai communiqué avec un représentant de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) durant mon investigation. Il appert que des modifications récentes ont été apportées quant à la formation des nouveaux conducteurs en lien avec les piliers A et les angles morts qu'ils peuvent créer. Ces modifications ont été apportées au guide *Conduire un véhicule de promenade*, dans le *Carnet d'accès à la route* ainsi que dans le matériel de formation. Cette modification couvre l'existence même des angles morts créés par les piliers A ainsi que la technique de balayage suggérée, soit le fait de regarder de chaque côté du pilier en se déplaçant légèrement sur le siège.

Par ailleurs, en ce qui concerne les conducteurs plus expérimentés, il m'apparaît nécessaire que des efforts de sensibilisation soient déployés pour prévenir des décès de piétons ou de cyclistes dans les années futures. Des campagnes de sensibilisation portant sur le partage de la route sont prévues par la SAAQ pour l'année 2024. Celles-ci aborderont notamment les questions de partage de la route entre les différents usagers, parmi lesquels les piétons. Par contre, il n'est pas prévu d'y aborder spécifiquement la question des angles morts créés par les piliers A. Un représentant de la SAAQ m'indique toutefois que de la diffusion de matériel éducatif à ce sujet doit avoir lieu au printemps 2024.

Ainsi, bien que je prenne acte des mesures déployées par la SAAQ à l'heure actuelle, je suis d'avis que la sensibilisation auprès des usagers de la route des dangers associés aux angles morts créés par les piliers A et la technique de balayage permettant de s'assurer qu'aucun usager de la route n'est situé dans cet angle mort au moment d'un virage doit être poursuivie et intensifiée. Des recommandations en ce sens seront formulées afin de protéger la vie humaine.

Par ailleurs, une copie de ce rapport sera également acheminée à l'Association canadienne des automobilistes (CAA-Québec) afin de les inviter à collaborer aux efforts de sensibilisation en diffusant de l'information relative aux angles morts créés par les piliers de pare-brise et la technique de balayage décrite ci-haut auprès de leurs membres.

CONCLUSION

Mme [REDACTED] [REDACTED] est décédée des suites d'un traumatisme crânien consécutif à une collision avec une automobile alors qu'elle était piétonne.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATIONS

Je recommande à la Société de l'assurance automobile du Québec :

- d'intensifier la sensibilisation faite auprès des conducteurs quant au danger des angles morts créés par les piliers de pare-brise (piliers « A ») et
- de promouvoir par des activités et du matériel d'éducation la technique de balayage permettant aux conducteurs de regarder au-delà de cet angle mort.

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 17 mai 2024.



Me Laurence Sarrazin, coroner