



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



2024-01827

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.

Dr Edgard Nassif

BUREAU DU CORONER	
2024-03-05 Date de l'avis	2024-01827 N° de dossier
IDENTITÉ	
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance
65 ans Âge	Masculin Sexe
Montréal Municipalité de résidence	Québec Province
	Canada Pays
DÉCÈS	
2024-03-04 Date du décès	Montréal Municipalité du décès
Voie publique Lieu du décès	

ATTENDU QU'en date du 10 juillet 2024, j'ai produit un rapport d'investigation concernant le décès de M. ██████████ ██████████ ;

ATTENDU QU'une erreur matérielle, à propos de la direction de l'autobus, est survenue au premier paragraphe de la section Circonstance de décès du rapport, de sorte qu'on doit lire qu'il circulait en direction « nord » et non « sud » ;

ATTENDU QU'il y a également lieu de corriger une erreur matérielle survenue dans le même paragraphe, de sorte qu'on doit lire que l'autobus tourne à « gauche » et non à « droite » sur le boulevard Edouard-Laurin en direction sud-ouest;

EN CONSÉQUENCE, je produis le présent rapport amendé, lequel remplace le rapport émis le 10 juillet 2024.

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. ██████████ ██████████ a été identifié à l'aide d'une pièce d'identité comportant une photographie, sur les lieux du décès.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Un rapport de police du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) nous indique que le 4 mars 2024 vers 21 h 5, un autobus de la Société de transport de Montréal (STM) circule sur le boulevard Décarie en direction nord. Il approche de l'intersection Décarie/Edouard-Laurin. Il tourne à gauche sur le boulevard Edouard-Laurin en direction sud-ouest et il percute M. ██████████ qui marchait sur le passage piéton.

Le décès est constaté sur place par 2 agents de police du SPVM, étant devant un cas de mort évidente.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Un examen externe fait le 5 mars 2024 à la morgue de Montréal a permis de constater entre autres un traumatisme crânien sévère qui justifiait le constat de mort évidente.

Des analyses toxicologiques ont été pratiquées au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. L'alcoolémie était à 187 mg/dL (la concentration d'alcool permise pour conduire un véhicule est inférieure à 80 mg/dL). Aucune autre substance contributive au décès n'a été détectée.

ANALYSE

Une expertise réalisée par le reconstitutionniste en collision du SPVM arrive à la conclusion que les éléments suivants ne sont pas en cause dans l'accident :

- La signalisation.
- les conditions climatiques,
- la vitesse de l'autobus
- L'état mécanique de l'autobus

Les principales causes de l'accident sont dues :

- Le facteur humain est le facteur le plus contributif.
- L'inaction du conducteur à la suite du contact initial avec le piéton fait en sorte qu'il continue son chemin sur quelques mètres sans freiner malgré le bruit de l'impact et le rétroviseur extérieur qui se rabat vers sa fenêtre. S'il se mobilise au premier contact, le piéton ne passe pas sous les roues arrière de l'autobus.
- Les angles morts créés par les piliers et par le rétroviseur du côté gauche de l'autobus peuvent être l'une des raisons pour lesquelles le conducteur n'a pas vu le piéton.
- Les lampadaires défectueux sur le coin nord-ouest ne permettent pas un éclairage efficace de l'intersection du boulevard Décarie et le boulevard Edouard-Laurin.
- Le piéton vêtu en foncé dans une intersection sombre et la non-réaction de ce dernier malgré l'approche de l'autobus en sa direction sont également à considérer.

À cette expertise s'ajoute l'expertise réalisée par l'enquêteur de la STM. Les causes de l'accident selon l'enquête du STM :

- Les angles morts du bus.
- La technique de manœuvre de virage à gauche n'a pas été appliquée telle qu'enseignée.
- Il n'y a pas eu de contact visuel avec le piéton.
- Le code de la sécurité routière lors de l'arrêt-stop n'a pas été respecté.

Mon enquête au niveau du piéton m'indique que :

- M. [REDACTED] marchait sur le passage piéton lorsqu'il a été percuté, il avait le droit et la priorité de passage.
- Le visionnement des caméras de l'autobus nous révèle qu'il avait des habits sombres et qu'il était mal éclairé.

- Ce visionnement montre aussi qu'il n'a pas regardé l'autobus lors de son passage et n'a fait aucun mouvement d'évitement.
- L'analyse toxicologique a détecté une alcoolémie de 187 mg/dL dans le sang, ce qui représente un état d'ivresse.

L'analyse de circulation de ce carrefour des années 2021-2022-2023 nous indique qu'il y a eu 105 constats par les policiers, entre autres :

- 27 constats pour Arrêt obligatoire.
- 15 constats pour virage en U interdit.
- 23 constats pour stationnement interdit.
- 2 collisions matérielles.

L'interrogatoire du conducteur effectué par les enquêteurs au dossier nous indique entre autres que :

- Il travaille du lundi au vendredi de 15 h 37 à 23 h 17 en temps continu, qu'il n'a pas de pause dans sa journée.
- Que son assignation lui permet de prendre des pauses que s'il est en avance sur son trajet. Par exemple, quand il arrive au terminus de Place Saint-Henri, il a souvent une pause de 19-20 minutes. Cela dépend du trafic. Dans une journée il a en moyenne 60 minutes de pauses.
- Que certains chauffeurs n'ont pas de pauses. Même pas des pauses pour des besoins naturels.
- La journée du 4 mars, il a eu une première pause d'environ 20 minutes à la Place Saint-Henri où il a été acheté une collation. Puis il a eu une 2e pause de 30 minutes à Côte Vertu. Il a mangé un sandwich en conduisant en arrivant vers la station Vézina.
- Il s'est assoupi environ 8 minutes vers 18 h 45 puis reparti vers 18 h 55.
- En 2008, il avait eu une collision dans un virage à gauche avec l'autobus.
- Lorsque le miroir s'est rabattu, il n'avait pas compris pourquoi. Il a levé le pied de l'accélérateur, ce qui fait que l'autobus freine automatiquement.
- Il n'a pas arrêté après le bruit parce que les chauffeurs se désensibilisent aux bruits.
- Le rétroviseur de gauche cache la vue lorsqu'on tourne à gauche. (On ne voit pas un piéton qui marche sur sa gauche.

Les données recueillies durant mon enquête :

- Vitesse de l'autobus au point d'arrêt 6,45 km/h selon les données télémétriques, soit 1,79 mètre à la seconde.
- Vitesse de l'autobus au point de collision entre 12,9 km/h et 19,3 km/h selon les données télémétriques soit 3,58 mètres et 5,36 mètres à la seconde.
- Distance entre le point d'arrêt et la collision approximativement 14,8 mètres.
- Longueur du passage piétonnier environ 14,4 mètres.
- M. [REDACTED] a été percuté environ au milieu du passage piétonnier soit à 7,2 mètres du trottoir.
- Distance entre le miroir de gauche et les roues arrière de l'autobus environ 8,5 mètres.

En considérant les éléments de l'enquête :

- Le conducteur avait environ 5.5 secondes pour balayer l'environnement du regard pour lui permettre de couvrir tous les angles morts, sa vitesse aurait été moindre s'il avait fait un stop complet et par conséquent plus de temps pour détecter le piéton.

- Il a fallu au maximum 2,37 secondes entre le premier impact du piéton avec le rétroviseur et la roue arrière. Le temps de réaction d'un individu est d'environ une seconde, ceci peut varier d'un individu à l'autre. Plusieurs facteurs interviennent dans le temps de réaction entre autres la fatigue. Par ailleurs, le temps nécessaire pour évaluer la situation et ce qui survient est aussi variable. À l'interrogatoire, le conducteur mentionne que les chauffeurs sont habitués aux différents bruits. Il aurait été impossible de réagir au premier contact avec le piéton, et même s'il avait réagi ; il n'aurait jamais été possible que l'autobus arrête après le premier contact.
- Il a été démontré qu'un taux élevé d'alcoolémie entraîne une plus grande difficulté à percevoir les risques, une détérioration marquée du temps de réaction et du contrôle, une diminution de la capacité de réfléchir. Il est possible qu'en empruntant le passage à piéton il n'ait pas été vigilant à son environnement en sachant qu'il avait le droit de passage.
- Deux lampadaires n'étaient pas fonctionnels sur le boulevard Décarie, rendant l'éclairage du passage piétonnier insuffisant et par le fait même le piéton.
- Les angles morts à gauche de l'autobus sont un facteur de risque de collision.

Aucun élément dans cette enquête n'indique que la collision était intentionnelle, comme l'indique l'enquêteur du SPVM dans ce dossier.

À la suite de cet accident, la STM a pris certaines mesures pour éviter que cela ne se reproduise à savoir :

- Des mesures correctives ont été instaurées pour le chauffeur impliqué.
- Planifier des activités de sensibilisation auprès des chauffeurs en général sur la complexité des virages à gauche, sur le respect des règles et consignes de la STM et sur le respect du code de sécurité routière.
- Planifier des activités pour la sensibilisation des piétons et cyclistes aux dangers de la route.
- Améliorations de la conduite des autobus en milieu urbain en intégrant un système d'évitement des collisions sur les futurs autobus de la STM.

En résumé, plusieurs facteurs ont contribué à l'avènement de cet accident comportant un coût humain et social.

Afin de compléter la démarche de prévention et éviter qu'une telle situation se reproduise, je formulerai des recommandations additionnelles concernant des facteurs de risque retrouvés dans cette enquête.

CONCLUSION

M. [REDACTED] [REDACTED] est décédé de traumatismes multiples à la suite d'une collision autobus-piéton.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATIONS

Je recommande à la **Société de transport de Montréal (STM)** de :

- [R-1] Revoir les horaires de travail des chauffeurs d'autobus qui n'ont pas de pauses de repos afin d'y inclure des pauses obligatoires, et ceci dans le but de diminuer les facteurs perturbateurs de la vigilance et le temps de réaction.

Je recommande à la **Ville de Montréal** de :

- [R-2] Maintenir le système d'éclairage fonctionnel et optimal au carrefour où est survenu l'accident afin d'offrir une visibilité sécuritaire des *piétons lors de la traversée*.

Je recommande à **Piétons Québec** de :

- [R-3] Rappeler aux piétons, d'ici la fin de l'année 2025, sa responsabilité d'assurer sa propre sécurité lors de la traversée aux intersections.

Je soussigné, 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 30 juillet 2024.


Dr Edgar Nassif, coroner