

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



2023-04922

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 Karine Spénard

BUREAU DU CORONER	
2023-07-04 Date de l'avis	2023-04922 N° de dossier
IDENTITÉ	
■ Prénom à la naissance	■ Nom à la naissance
43 ans Âge	Masculin Sexe
Salaberry-de-Valleyfield Municipalité de résidence	Québec Province
	Canada Pays
DÉCÈS	
2023-07-04 Date du décès	Montréal Municipalité du décès
Voie publique Lieu du décès	

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. ■■■ a été identifié par les policiers à l'aide de ses empreintes digitales.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Un rapport du Service de police de la Ville de Montréal indique que le 4 juillet 2023 vers 11 h 21, M. ■■■ circule à vélo sur l'avenue Papineau en direction nord, roulant entre deux rangées de véhicules, dont un camion-citerne double à sa droite. Arrivé un peu après l'intersection du boulevard de Maisonneuve Est, alors que le camion traverse l'avenue Papineau en direction nord, il perd le contrôle de son vélo et il se retrouve sous la dernière rangée de roues du camion, qui roule sur lui et poursuit sa trajectoire. Il ne bouge plus par la suite.

Plusieurs personnes témoins de l'événement communiquent simultanément avec le 9-1-1, mais aucune manœuvre de réanimation n'est possible en raison de l'état du corps de M. ■■■ qui a été complètement écrasé sous le poids du camion et qui présente un évidemment crânien.

Les policiers rédigent un constat de décès évident sur les lieux.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Un examen externe a été fait le 5 juillet 2023 à la morgue de Montréal. Il a mis en évidence la présence de multiples fractures à différents endroits du corps de M. ■■■ soit au crâne, au massif facial, au sternum, aux côtes, au bras gauche ainsi qu'à la jambe gauche.

Des analyses toxicologiques ont été pratiquées au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. L'alcool éthylique était absent. La présence d'une concentration létale de fentanyl a été détectée, ainsi que de concentrations non toxiques de cocaïne, de méthamphétamine, d'étizolam, de flubromazépam, de bromazolam et de fluorofentanyl. Il est important de souligner que l'étizolam, le flubromazépam et le bromazolam sont des substances utilisées uniquement comme drogues d'abus au Canada.

ANALYSE

M. ■ souffrait notamment d'un trouble de l'usage de substances d'abus, mais n'avait pas d'autres antécédents médicaux connus et documentés qui soient pertinents pour établir les causes et les circonstances de son décès.

Des policiers du Service de police de la Ville de Montréal se sont déplacés sur la scène de l'accident afin d'y recueillir différents renseignements.

L'avenue Papineau est une rue en ligne droite d'orientation nord-sud, qui comporte deux voies dans chaque direction, séparées par une ligne simple jaune continue au centre et par une ligne blanche pointillée dans chaque direction. Sa limite de vitesse est de 50 km/heure.

Il faisait clair lorsque la collision est survenue et la visibilité était bonne. La chaussée était d'autre part sèche mais en mauvais état, l'asphalte étant inégal et cahoteux. Au moment des événements, la circulation était assez dense. En effet, il s'agit d'une voie utilisée par les véhicules pour emprunter le pont Jacques-Cartier vers la rive sud de Montréal.

Le camion-citerne double circulait dans la voie de droite à basse vitesse, comme il venait à peine de traverser l'intersection du boulevard de Maisonneuve Est après s'être arrêté à un feu rouge.

M. ■ roulait sur la ligne blanche pointillée et très près du camion-citerne, le frôlant presque pendant qu'il circulait. Des caméras ont capté l'événement et ont permis de confirmer qu'il vacillait sur son vélo de gauche à droite avant de perdre complètement le contrôle et de tomber sur la chaussée. Essentiellement, son guidon gauche a frôlé le camion, ce qui a débalancé le vélo.

Le camion-citerne a pour sa part poursuivi sa route et n'a pas arrêté. Le conducteur a été retrouvé plus tard au cours de l'après-midi du 4 juillet 2023, alors qu'il était à une bonne distance de Montréal. Interrogé par les enquêteurs, il a affirmé qu'il n'avait jamais eu connaissance de ce qui s'était passé avec M. ■ même si le camion était équipé de miroirs antévisseurs qui lui donnaient la possibilité de voir M. ■ Il aurait cependant fallu que le chauffeur regarde dans ces miroirs au moment même de l'impact.

Cet impact s'est produit à l'arrière du camion-citerne, ce qu'ont confirmé tant les témoins, les caméras que les traces de l'impact qui ont pu être remarquées sur le camion sur le pare-chocs arrière de la deuxième citerne. Comme la collision avec le vélo n'a pas affecté le mouvement du camion lourd, le conducteur n'a pas su qu'il y avait eu une collision.

L'état d'intoxication dans lequel se trouvait M. ■ alors qu'il circulait sur son vélo ainsi que la témérité dont il a fait preuve en s'engageant entre deux rangées de véhicules sur une voie de circulation achalandée sont les principaux facteurs ayant contribué à la collision. Par ailleurs, aucune accusation n'a été déposée contre le conducteur du camion lourd.

Barres de protection latérales

Le camion-citerne n'était pas équipé de barres de protection latérales pour camions lourds, ce qui aurait possiblement pu prévenir le décès de M. ■ Essentiellement, elles sont conçues pour empêcher que des piétons ou des cyclistes se retrouvent sous les roues de camions lourds et soient écrasés sous leur poids.

Transports Canada a le pouvoir de légiférer sur la construction des camions et une loi a déjà été déposée en 2011 pour imposer l'installation de protections latérales sur les camions lourds. Il semble que ce soit une mesure existant déjà depuis de nombreuses années dans d'autres pays qui a permis de diminuer de façon très importante les décès de cyclistes. Cependant, le projet de loi n'a pas été plus loin à l'époque.

L'ajout des barres de protection latérales a en effet été étudié par Transports Canada en 2012 et les conclusions de cette étude étaient que cet équipement de protection n'était qu'un élément de la solution pour réduire les blessures graves aux usagers considérés comme vulnérables, comme il ne peut à lui seul éliminer les blessures graves, pouvant surtout changer la nature de ces blessures. En effet, ces barres n'empêchent pas nécessairement une personne de passer sous les roues d'un véhicule lourd, selon la hauteur à laquelle elles sont installées. Même très basses, un usager pourrait potentiellement passer dessous.

Par ailleurs, selon des échanges que j'ai eus avec des représentants du ministère des Transports et de la Mobilité durable et de la Société de l'assurance automobile du Québec, il semble que l'installation de barres de protections latérales s'avère très complexe sur certains véhicules et peut même être un obstacle lors des rondes de sécurité effectuées sur les véhicules lourds en rendant inaccessibles certaines composantes devant être vérifiées.

D'autre part, il n'existe pas de définition claire de ce qu'est une barre de protection latérale efficace. La norme actuelle qui est utilisée provient d'Europe, mais elle n'est pas adaptée à la réalité québécoise, notamment aux conditions météorologiques changeantes. Il faudrait donc que le législateur définisse préalablement la norme applicable aux barres de protection latérale, ce qui ajoute à la difficulté de les rendre obligatoires.

Un des autres enjeux en est un d'application, c'est-à-dire que les camions lourds qui circulent sur les routes québécoises proviennent de différentes provinces et pays. Il est donc ardu de rendre obligatoire ce type d'équipement, qui pourrait probablement freiner le marché provenant de l'extérieur du Québec.

Il en résulte donc qu'au Québec, l'installation de barres de protections latérales est permise, mais pas obligatoire. Par exemple, la Ville de Montréal a procédé de son propre chef à partir de 2014 à l'installation de barres latérales sur sa flotte de camions lourds.

Selon les experts avec qui j'ai discuté, la solution pour prévenir les blessures graves comme celles qu'a subies M. [REDACTED] passe surtout par la sensibilisation et l'éducation des usagers de la route aux angles morts des véhicules lourds. La Société de l'assurance automobile du Québec pourrait ainsi augmenter ses activités de sensibilisation et de prévention à ce sujet et j'ai discuté de cette piste de solution avec un de ses représentants, qui a suggéré cette recommandation. Je formulerai donc une recommandation à cet effet pour une meilleure protection de la vie humaine.

CONCLUSION

M. ■■■■■ est décédé d'un polytraumatisme, consécutivement à une collision camion lourd contre bicyclette.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATION

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

[R-1] Augmenter ses activités de sensibilisation et de prévention aux usagers de la route concernant les angles morts des véhicules lourds.

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 21 août 2024.



Me Karine Spénard, coroner