

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

 

2021-03190

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 Stéphanie Gamache

BUREAU DU CORONER	
2021-05-18 Date de l'avis	2021-03190 N° de dossier
IDENTITÉ	
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance
74 ans Âge	Féminin Sexe
Montréal Municipalité de résidence	Québec Province
	Canada Pays
DÉCÈS	
2021-05-18 Date du décès	
Hôpital général de Montréal Lieu du décès	Montréal Municipalité du décès

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

Mme ██████████ a été identifiée visuellement par des proches en cours d'hospitalisation.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Les circonstances de l'accident qui mène au décès de Mme ██████████ se retrouvent dans un rapport d'enquête rédigé par des agents du poste 48 du Service de police de la Ville de Montréal.

Le 17 mai 2021 vers 12 h 25, un témoin circule en voiture sur la rue Honoré-Beaugrand en direction sud alors qu'il s'approche de l'intersection de la rue Souigny. Il y a des panneaux d'arrêt dans trois directions, dont celle où il se trouve. Le véhicule du témoin se trouve en troisième rang à cette intersection, derrière un camion lourd et une autre voiture. Ce témoin voit une personne, qui sera ultérieurement identifiée comme étant Mme ██████████ marcher sur la rue Honoré-Beaugrand en direction nord, du côté ouest de la rue. Au moment où le camion lourd effectue son virage à droite, après avoir fait son arrêt obligatoire, il heurte Mme ██████████ avec le côté droit du camion alors qu'elle se trouve à la fin de cette intersection. Mme ██████████ tombe au sol et se retrouve sous les roues arrière du camion.

Le camion continue sa route en direction ouest sur la rue Souigny à une vitesse normale. Alors que d'autres personnes se portent au secours de Mme ██████████ le témoin appelle le 911 et décide de suivre le camion pour l'informer de l'accident. Les policiers sont mobilisés rapidement à la suite de l'appel. Un premier policier qui arrive sur les lieux de l'accident note que Mme ██████████ est couchée au sol sur son côté gauche. Sa tête est couchée sur son bras gauche. Elle est consciente et peut donner son prénom au policier.

Les ambulanciers arrivent au chevet de Mme ██████████ peu après, vers 12 h 29. Ils observent des signes de blessures multiples par écrasement aux membres supérieurs et inférieurs ainsi que de multiples plaies ouvertes. Mme ██████████ est toujours consciente et elle verbalise sa douleur.

La blessée est transportée à l'Hôpital général de Montréal. Des policiers, qui font aussi le trajet vers l'hôpital, obtiennent le téléphone cellulaire de Mme ██████████ qui leur est remis par le personnel médical au moment de la prise en charge à 13 h 6. C'est alors qu'un policier peut

accéder au téléphone de Mme [REDACTED] pour y retrouver son nom de famille et aussi pour contacter ses proches.

L'équipe médicale qui prend charge de la blessée note un score sur l'échelle de Glasgow de 14/15, soit un état de somnolence et Mme [REDACTED] peut encore verbaliser la présence de douleurs diffuses sur son corps. Elle a perdu beaucoup de sang et une instabilité hémodynamique est notée. L'équipe médicale procède d'abord à la sédation et à l'intubation de la patiente puis des examens par imagerie médicale sont effectués rapidement pour préciser l'ampleur des blessures subies.

Après avoir stabilisé la patiente avec plusieurs transfusions sanguines, l'équipe médicale procède à une chirurgie afin de réparer les multiples fractures aux membres supérieurs et inférieurs. Une amputation du pied droit s'avère aussi la seule option possible considérant l'étendue des dommages subis à cet endroit. À la suite de cette opération, Mme [REDACTED] est dirigée vers l'Unité des soins intensifs.

Dans la nuit du 18 mai 2021, des signes de défaillance multi-organes se manifestent. Malgré tous les soins actifs prodigués alors pour tenter de stabiliser la patiente, le décès de Mme [REDACTED] est constaté le 18 mai 2021 à 8 h 20 par un médecin de l'Unité des soins intensifs.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

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

ANALYSE

Commentaires préliminaires

Les circonstances qui mènent au décès de Mme [REDACTED] font l'objet d'une enquête policière et d'une analyse et reconstitution de collision qui s'étendent sur plusieurs mois. Aucun élément criminel n'a toutefois été noté. Quant au mandat du coroner, il est important de souligner ici que ce rapport d'investigation ne constitue pas une analyse de l'enquête policière dans cette affaire. En effet, en vertu de la *Loi sur les coroners*, je ne peux me prononcer sur la responsabilité civile ou criminelle d'une personne. Mon mandat est plutôt d'établir les causes et les circonstances entourant le décès de Mme [REDACTED] et de faire, au besoin, des recommandations pour prévenir un tel décès dans le futur.

Retour sur les événements

L'enquête policière révèle que Mme [REDACTED] habite avec un de ses proches depuis environ cinq ans. Elle a l'habitude d'aller prendre des marches régulières et lorsqu'elle le fait, elle apporte son cellulaire avec elle mais elle ne va jamais bien loin. Mme [REDACTED] n'utilise pas d'aide à la marche (cane ou déambulateur) et elle n'a pas d'historique de chutes. Ses marches durent en moyenne 20 à 30 minutes. Le jour du 17 mai 2021, c'est vers midi qu'elle quitte son domicile pour sa marche.

Selon les propos du membre de sa famille recueillis en cours d'investigation, il est difficile pour lui d'expliquer pourquoi Mme [REDACTED] se trouve à l'intersection où l'accident survient

puisque'il s'agit d'une intersection qu'elle n'aime pas emprunter normalement. L'hypothèse avancée par ce proche est que Mme [REDACTED] voulait peut-être se rendre au local d'un organisme qu'elle connaît bien afin de voir si l'endroit est ouvert malgré les restrictions de la pandémie de COVID-19.

Les enquêteurs rencontrent plusieurs témoins qui étaient présents au moment de l'accident. Un seul témoin est en mesure de dire que Mme [REDACTED] traversait l'intersection en direction nord et qu'elle était du côté ouest de la rue Honoré-Beaugrand au moment de la collision. Les autres témoins voient Mme [REDACTED] au sol une fois que le camion lourd a effectué son virage à droite sur la rue Souigny.

Quant au camionneur, il indique aux enquêteurs qu'il circule sur la rue Honoré-Beaugrand en direction sud et qu'il doit tourner à droite sur la rue Souigny en direction ouest pour se rendre à sa destination. Il effectue son arrêt obligatoire et comme il fait toujours, il empiète sur la ligne du centre de la rue Honoré-Beaugrand qui est à double sens afin d'éviter de circuler sur le trottoir vu que son véhicule est imposant. Ce faisant, il longe le muret de béton qui sépare la rue Souigny de la piste cyclable qui se trouve du côté nord de cette rue. Jamais il ne voit Mme [REDACTED] durant sa manœuvre.

L'analyse et la reconstruction de l'accident

Les enquêteurs notent que malgré l'absence de revêtement d'asphalte à certains endroits à l'intersection en cause, il n'y a aucun trou ou dénivellation qui aurait pu contribuer à une chute de Mme [REDACTED] au sol avant la collision à l'endroit où elle est retrouvée.

La limite de vitesse est établie à 40 km/h dans ce secteur et des panneaux d'arrêt, dans trois des quatre directions, régissent le mouvement des usagers qui y circulent. Il s'agit d'un secteur à vocation résidentielle. Au moment de l'accident, la température extérieure est d'environ 23 °C et le temps est généralement dégagé.

Le camion lourd impliqué dans cet accident mortel est un camion de vidange qui permet d'aspirer différents types de matières. Son inspection montre qu'il est muni de quatre pneus en bon état. Il y a deux roues avant et huit roues arrière. La vérification du système de freinage ne permet pas d'identifier de déféctuosité et il n'y a aucune perte de liquide au niveau du moteur sous le véhicule. La vitesse du camion au moment de l'impact ne peut être déterminée mais selon les témoins, cet élément de serait pas en cause ici.

Les enquêteurs ne sont pas en mesure d'identifier le point d'impact entre le camion lourd et Mme [REDACTED]. Aucun débris n'est localisé au sol. Il y a des traces de pneus appartenant au camion lourd au coin nord-ouest de l'intersection ainsi que du sang au sol. Selon le rapport qui m'est transmis, il n'y a aucun obstacle à la vision du camionneur lorsque les enquêteurs accèdent à l'habitacle. Le pare-brise est propre et les miroirs sont bien orientés.

Aussi, selon les enquêteurs, ni la vitesse, ni les infrastructures, ni l'état mécanique du camion lourd, ni les conditions climatiques ne sont en cause au moment de l'accident. Seul le facteur humain est en cause dans cette collision mortelle puisque le conducteur du camion de vidange n'a pas vu Mme [REDACTED] au moment où elle traverse l'intersection et de ce fait, ne lui a pas cédé le passage.

Les camions lourds et la sécurité des usagers vulnérables

Malgré les conclusions de l'analyse et la reconstruction de l'accident, je ne crois pas qu'on puisse s'arrêter uniquement au facteur humain. En effet, le conducteur du camion lourd a déclaré aux policiers n'avoir jamais vu Mme [REDACTÉ]. Cette déclaration met en lumière la cohabitation difficile entre les usagers vulnérables que sont les piétons et les camions lourds en milieu urbain en raison des multiples angles morts sur ces véhicules. Les conducteurs de camions lourds se doivent donc d'être très attentifs à leur environnement et les piétons (et cyclistes qui sont aussi des usagers vulnérables) se doivent aussi d'être attentifs à tous les mouvements de ces véhicules.

De plus, malgré la propreté du pare-brise du camion lourd et l'absence d'obstacle à la vision du camionneur dans son habitacle, selon le rapport de reconstitution, il est impossible d'ignorer la présence du tuyau de l'appareil de vidange de ce camion. Ce tuyau passe sur le toit de l'habitacle et son embout se situe sur le devant du capot du camion. Par le fait même, il bloque une partie de la vision du camionneur du côté passager, soit le côté où Mme [REDACTÉ] a été heurtée.

Il est indéniable qu'un système d'assistance à la conduite aurait permis au conducteur de confirmer la présence d'une personne devant le camion du côté passager et ainsi d'éviter ce décès tragique. La prudence, la vigilance et l'expérience de conduite ne peuvent pallier la réalité des angles morts de ces véhicules lourds. De tels accidents mortels se répètent dans des circonstances relativement semblables et la solution que j'avance n'est pas nouvelle. Plusieurs collègues coroners ont formulé, au fil des dernières années, des recommandations à la suite d'accidents mortels impliquant des piétons et des véhicules lourds.¹

Les années passent et malgré une diminution des décès lors d'un accident impliquant un véhicule lourd selon le Bilan de la Société de l'assurance automobile de 2023² les actions concrètes pour améliorer la sécurité des véhicules lourds et des personnes circulant autour de ces véhicules sont insuffisantes. Il me semble grand temps d'agir et d'exiger que les véhicules lourds soient équipés de systèmes d'assistance à la conduite. Il est vrai que de tels systèmes ne sont pas infaillibles, mais ils permettraient d'élever le niveau de sécurité pour ainsi prévenir des décès.

Pour une meilleure protection de la vie humaine

Au Québec, la réglementation par rapport aux équipements de sécurité sur un véhicule relève de Transport Canada (TC) pour les véhicules neufs et de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) pour les véhicules en circulation. Quant au ministère des Transports et de la mobilité durable (MTMD), il agit principalement en lien avec la recherche en sécurité routière et il est un acteur dans le développement ou l'identification de meilleures pratiques.

TC a déjà mené plusieurs études portant sur les caméras (360 degrés) et les dispositifs de sécurité et d'aide à la conduite sur les véhicules lourds. De plus, en réponse aux recommandations récentes de certains de mes collègues, TC a indiqué à notre coroner en chef que ses recherches et ses évaluations des dernières technologies avaient pour but de regarder tant la performance humaine que l'ingénierie. Leurs recherches en cours continuent aussi d'évaluer les performances des technologies de sécurité des véhicules, y compris les

¹ Voir les rapports en lien avec les décès de : M. Patrick Morin (2018-06126), M. Jean Trudel (2019-01053), M. Robert Shonfield (2019-06189), Mme Marie Trudeau (2019-06983), Mme X Ranjana (2021-01154), M. Vincent Dumas (2021-02737), Mme Louise Chauvette (2022-05243), M. Sébastien Pinglot (2022-06327) et Mme Dilan Kaya (2023-04617)

² Bilan routier – Faits saillants 2023, Société de l'assurance automobile du Québec

capteurs pour les véhicules lourds. La participation de TC à différents forums internationaux et à des groupes de travail leur permet aussi de contribuer aux discussions avec d'autres organismes internationaux de normalisation afin d'élaborer des normes qui visent à améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons. Je comprends l'importance des recherches mais il est grand temps de demander à TC de statuer sur l'importance d'inclure des dispositifs de sécurité d'aide à la conduite pour tous les nouveaux véhicules lourds.

La SAAQ a aussi transmis une réponse récemment à notre coroner en chef où il est indiqué que la prévention et la sensibilisation à l'égard des angles morts des véhicules lourds sont une de leur priorité. Des efforts sont donc consentis à la lutte aux dangers que représentent les angles morts de ces véhicules tant auprès des conducteurs qu'auprès des autres usagers de la route. Des opérations nationales concertées sont effectuées pour assurer le respect des règles de circulation par les conducteurs de véhicules lourds dont une en novembre 2023 concernant les comportements imprudents, entre autres, celui « de ne pas céder le passage ». Ces efforts pour améliorer le bilan routier et la sécurité des usagers de la route sont salués mais il me semble que de telles initiatives sont incomplètes. En effet, il est impossible de sensibiliser un conducteur de véhicule lourd à l'importance de céder le passage à un usager vulnérable comme un piéton ou un cycliste si cet usager n'est pas visible pour ce conducteur.

Par ailleurs, au fil des années, plusieurs collègues coroners ont recommandé à la SAAQ d'évaluer la possibilité de rendre obligatoire des technologies de sécurité pour la détection des usagers vulnérables ou encore des dispositifs d'aide à la conduite. Sans réfuter cette recommandation, mes discussions avec la SAAQ m'amènent à comprendre que se sont majoritairement pour des motifs de difficultés d'application et de vérification sur le terrain qu'il est difficile de modifier la réglementation qui viserait à imposer de tels dispositifs sur les véhicules en circulation. De plus, la SAAQ ne peut faire fi du contexte nord-américain qui rend impossible l'imposition d'obligations pour des véhicules lourds immatriculés à l'extérieur du Québec qui circulent dans notre province. Cependant, la SAAQ m'a expliqué qu'elle participe à des groupes de travail pour tenter de trouver des moyens d'améliorer la sécurité des véhicules lourds.

Aussi, je crois que la SAAQ se doit de mettre tous les efforts requis dans la recherche et le développement de nouvelles exigences, de documents de vulgarisation et d'activités de prévention et de sensibilisation en lien avec les technologies innovantes qui ont pour but de réduire le nombre d'accidents impliquant un véhicule lourd et un usager vulnérable puisque tel est son mandat en lien avec les véhicules en circulation au Québec.

Dans la même veine, lors des activités de prévention et de sensibilisation que la SAAQ effectue auprès des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, il m'apparaît important pour la SAAQ d'informer ces propriétaires et exploitants de véhicules lourds de l'existence des différentes technologies innovantes, tels des systèmes d'aide à la conduite, pouvant être installées sur leurs véhicules lourds afin d'améliorer la sécurité routière. De plus, la SAAQ se doit de mettre à jour les différents documents de sensibilisation utilisés par les contrôleurs routiers afin d'y inclure des informations sur les équipements/technologies destinés à réduire les angles morts autour des véhicules lourds.

Ainsi, si selon les explications de la SAAQ, il n'est pas possible, pour le moment, d'imposer, par voie de réglementation, l'installation de dispositifs d'aide à la conduite sur les véhicules lourds en circulation au Québec, les différentes recommandations ci-dessus auront certainement un impact pour prévenir d'autres décès tragiques comme celui de Mme [REDACTED] dans le futur.

Quant aux usagers vulnérables de la route, soit les piétons et les cyclistes, des efforts doivent être poursuivis pour mener des activités d'éducation, de prévention et de sensibilisation au sujet des angles morts des véhicules lourds et des comportements sécuritaires à adopter à proximité de tels véhicules et plus particulièrement auprès des personnes retraitées comme Mme [REDACTED]

Le MTMD a aussi été interpellé par mes collègues coroners au fil des années. Selon une réponse récente fournie à notre coroner en chef, le MTMD est à l'origine d'un projet qui vise à élaborer une norme par le Bureau de normalisation du Québec pour attribuer un indice de sécurité aux véhicules lourds circulant en milieu urbain.

Les travaux en lien avec cette norme sont toujours en cours puisque la norme est planifiée pour décembre 2024. Tous les aspects liés à la sécurité autour d'un véhicule lourd sont considérés, soit la visibilité directe, le champ de vision d'un conducteur, les équipements de vision indirecte comme les miroirs et les caméras, ainsi que d'autres équipements de sécurité qui ne sont pas spécifiquement nommés dans la réponse fournie. Il me semble impératif que les dispositifs d'aide à la conduite fassent partie des équipements de sécurité à considérer dans ce projet qui vise l'élaboration de la norme.

La publication de la norme étant prévue pour la fin de l'année 2024, le MTMD, en tant que responsable de l'identification des meilleures pratiques en matière de sécurité routière et instigateur de ce projet, doit s'assurer que les dispositifs d'aide à la conduite soient pleinement considérés avant l'élaboration et la publication de la norme pour attribuer un indice de sécurité aux véhicules lourds circulant en milieu urbain.

La venue de cette norme est une très bonne nouvelle et son contenu semble prometteur. Le MTMD doit aussi s'assurer d'effectuer une évaluation de la norme dans les meilleurs délais, lorsqu'elle sera publiée, afin de jouer son rôle d'implantation des meilleures pratiques de façon efficiente.

L'analyse de l'intersection en cause par la Ville de Montréal

Une analyse post-collision a aussi été effectuée par la Ville de Montréal dans le cadre de sa politique Vision Zéro qui est une approche visant à réduire à zéro le nombre de décès et de blessures graves causés par une collision routière. À la suite de cette visite terrain et de cette analyse, un rapport m'a aussi été transmis.

Ce rapport fait état de plusieurs éléments à souligner et de correctifs à apporter. Même si l'intersection fait présentement l'objet d'un réaménagement complet depuis l'accident mortel, il est important de s'y attarder. Tout d'abord, le camionnage y était interdit à l'exception de la livraison locale mais plusieurs camions ont été aperçus lors de la visite terrain après le décès de Mme [REDACTED]. Aussi, les inspecteurs ont noté que la chaussée était en mauvais état, que le marquage au sol y était alors partiellement présent et que des installations temporaires d'éclairage étaient présentes depuis 2019.

Les panneaux d'arrêt dans trois directions ont certainement ajouté une complexité à cette intersection en générant un inconfort et des hésitations chez tous les usagers. Un passage à niveau (propriété du Canadien National) et contrôlé avec un système de barrières, de signaux lumineux et de signaux sonores qui traverse la rue Honoré-Beaugrand était un élément additionnel problématique et confondant pour tous les usagers. Divers panneaux de signalisation non conformes ont aussi été observés au moment de cette visite terrain.

Il est impossible d'affirmer qu'un ou tous ces éléments ont directement été en cause dans la collision qui a mené au décès de Mme [REDACTED]. Cependant, toutes ces observations donnent certainement foi aux propos du membre de la famille de Mme [REDACTED] à l'effet qu'elle évitait d'emprunter cette intersection lorsqu'elle allait prendre ses marches. Par ailleurs, il est possible que le conducteur du véhicule lourd impliqué dans l'accident ait été concentré sur la configuration de l'intersection avec des panneaux d'arrêt dans trois directions seulement ce qui a peut-être contribué au facteur humain avancé dans le rapport de reconstitution du SPVM.

Des correctifs étaient donc essentiels vu les éléments soulevés dans l'analyse terrain et ils devaient être apportés par l'arrondissement. Toutefois, plusieurs éléments sont venus changer la planification de la ville par la suite et ils m'ont été communiqués périodiquement en cours d'investigation. Un de ces éléments a été l'utilisation de cette intersection comme chemin de détour en lien avec la fermeture du pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine pour des travaux qui vont s'étendre sur plusieurs années encore. Ainsi, ce sont plusieurs mesures temporaires qui ont été mises en place depuis le décès de Mme [REDACTED] et aucune mesure permanente n'est encore définie aujourd'hui.

De plus, un projet immobilier important destiné aux personnes retraitées est en développement dans le secteur, mais il n'est pas terminé. Plusieurs variables restent donc à définir en lien avec les besoins et les habitudes de déplacement des différents usagers du secteur avant même la planification et la mise en œuvre du projet permanent de réaménagement de l'intersection des rues Souigny et Honoré-Beaugrand. Dans les circonstances et malgré les délais depuis le décès de Mme [REDACTED] il est extrêmement difficile de faire des recommandations spécifiques, mesurables, atteignables, réalistes et définies dans le temps pour une meilleure protection des usagers vulnérables en raison de toutes ces variables.

Mais, il est indéniable que les piétons deviennent vulnérables en raison des aménagements qui engendrent les comportements à risques chez tous les usagers du réseau routier.

Aussi, il m'apparaît important de faire une recommandation générale au Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal de considérer les besoins et les nouvelles habitudes de déplacement de tous les usagers du secteur dans leur planification et leur mise en œuvre du projet permanent de réaménagement de l'intersection des rues Souigny et Honoré-Beaugrand qui verra le jour dans les prochaines années afin de prévenir des décès d'usagers vulnérables comme Mme [REDACTED] dans le futur.

Les recommandations ci-dessous ont été partagées et préalablement discutées avec les différents destinataires.

CONCLUSION

Mme [REDACTED] [REDACTED] est décédée d'une défaillance multi-organes consécutivement à des blessures multiples subies lorsqu'elle a été heurtée par un véhicule lourd (camion vidanges).

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATIONS

Je recommande à **Transports Canada** de :

- [R-1] Statuer, dans les meilleurs délais et en s'appuyant sur ses nombreuses recherches, sur l'importance d'inclure des dispositifs de sécurité et d'aide à la conduite pour tous les nouveaux véhicules lourds et réaliser les actions nécessaires pour mettre en œuvre la décision qui en découlera.

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

- [R-2] Déployer des efforts supplémentaires dans la recherche et le développement de nouvelles exigences, de documents de vulgarisation et d'activités de prévention et de sensibilisation en lien avec les technologies innovantes de sécurité et d'aide à la conduite qui ont pour but de réduire le nombre d'accidents impliquant un véhicule lourd et un usager vulnérable;
- [R-3] Informer, lors des activités de prévention et de sensibilisation, les propriétaires et exploitants de véhicules lourds de l'existence des différentes technologies pouvant être installées sur leurs véhicules, comme des dispositifs de sécurité et d'aide à la conduite qui permettraient d'améliorer la sécurité routière;
- [R-4] Mettre à jour les différents documents de sensibilisation utilisés par les contrôleurs routiers afin d'inclure des informations sur les équipements et technologies, tels les dispositifs de sécurité et d'aide à la conduite, destinés à réduire les angles morts autour des véhicules lourds;
- [R-5] Intensifier les efforts en lien avec des activités de prévention et de sensibilisation auprès des personnes retraitées au sujet des angles morts des véhicules lourds et des comportements sécuritaires à adopter à proximité des véhicules lourds.

Je recommande au **ministère des Transports et de la Mobilité durable** de :

- [R-6] S'assurer que les dispositifs de sécurité et d'aide à la conduite soient pleinement considérés parmi les éléments à faire partie de la norme du Bureau de normalisation du Québec prévue pour décembre 2024 qui attribuera un indice de sécurité aux véhicules lourds circulant en milieu urbain;
- [R-7] Effectuer, dans les meilleurs délais, une évaluation de la norme prévue pour décembre 2024 qui attribuera un indice de sécurité aux véhicules lourds circulant en milieu urbain afin que les meilleures pratiques soient implantées de façon efficiente.

Je recommande à la Ville de Montréal, de laquelle relève le Service de l'urbanisme et de la mobilité, de :

[R-8] Évaluer les besoins et les nouvelles habitudes de déplacement de tous les usagers du secteur et les considérer dans la planification et la mise en œuvre du projet permanent de réaménagement de l'intersection des rues Souigny et Honoré-Beaugrand qui sera élaboré dans les prochaines années.

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 18 octobre 2024.



Me Stéphanie Gamache, coroner