

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



2024-02626

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 Camille Paquin

BUREAU DU CORONER	
2024-04-05 Date de l'avis	2024-02626 N° de dossier
IDENTITÉ	
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance
75 ans Âge	Masculin Sexe
Montréal Municipalité de résidence	Québec Province
	Canada Pays
DÉCÈS	
2024-04-05 Date du décès	Montréal Municipalité du décès
Hôpital général de Montréal Lieu du décès	

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. ██████████ a été identifié visuellement par un proche, le 5 avril 2024, à l'Hôpital général de Montréal.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Le 27 mars 2024 vers 16 h 54, le conducteur d'un véhicule lourd circule sur la rue Langelier en direction nord à Montréal et effectue un virage à gauche sur la rue Sherbrooke Est. Il percute alors M. ██████████ qui au même moment, marche dans le passage piétonnier en direction nord sur la rue Langelier. Suivant la collision, le conducteur immobilise le véhicule rapidement. M. ██████████ repose inconscient au sol, près du lieu de l'impact. Vers 17 h, un appel aux services d'urgence est logé en lien avec la collision.

Des passantes effectuent des manœuvres de réanimation auprès de M. ██████████. Les manœuvres sont par la suite reprises par un policier du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) suivant l'arrivée des policiers sur les lieux. Un pouls est décelé, mais M. ██████████ demeure inconscient.

Suivant l'arrivée des techniciens ambulanciers paramédics, M. ██████████ est intubé sur les lieux puis amené à l'Hôpital général de Montréal. À l'arrivée, vers 17 h 35, des examens d'imagerie médicale démontrent la présence d'un traumatisme craniocérébral sévère avec saignements intracrâniens, dont un hématome sous-dural à droite qui produit un effet de masse et une déviation de la ligne médiane et de multiples fractures costales accompagnées d'un hémithorax à gauche. Dans ce contexte, M. ██████████ est orienté vers le bloc opératoire afin de subir une craniectomie de décompression à droite ayant pour but d'évacuer l'hématome sous-dural et de diminuer la pression intracrânienne.

M. ██████████ est admis aux soins intensifs suivant son opération. L'imagerie du 28 mars 2024 fait état d'une amélioration quant à l'expansion de la zone hémorragique droite. Les saignements sont dorénavant stables, mais demeurent présents. Le pronostic neurologique est donc pauvre. Le 2 avril 2024, l'état neurologique demeure inchangé, malgré la cessation de la sédation. Le 5 avril 2024, vu l'absence d'amélioration subséquente, des soins de confort sont débutés.

Le décès est constaté par un médecin le 5 avril 2024 à l'Hôpital général de Montréal.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

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

ANALYSE

Selon le rapport du reconstitutionniste du SPVM, l'état de la chaussée et les conditions météorologiques n'apparaissent pas être des éléments contributifs à la collision. Celle-ci a lieu en plein jour, la visibilité n'est donc pas réduite. Les deux feux de circulation sont par ailleurs bien visibles, tant de la position du piéton que du camion et au moment de la collision le camion et M. [REDACTED] sont en droit d'avancer selon la signalisation affichée (feu du véhicule et feu piétonnier). En revanche, la peinture affichant le passage piétonnier est très effacée et peu visible, ce qui ne permet pas aux automobilistes de repérer aisément la priorité aux piétons et la vigilance accrue qui y est associée.

Selon un proche, M. [REDACTED] avait une cadence de marche plutôt lente. En revanche, il est possible de voir aux bandes vidéo obtenues par le SPVM que M. [REDACTED] a accéléré le pas en voyant arriver le camion et s'est déplacé latéralement vers la droite pour s'en éloigner. Les images montrent également que M. [REDACTED] avait une posture penchée vers l'avant, limitant ainsi sa visibilité.

Une inspection visuelle du véhicule lourd par le reconstitutionniste du SPVM a permis de constater que le camion répondait bien aux actions du conducteur, qu'aucun objet à proximité ne bloquait le freinage ou empêchait l'usage des pédales ni n'obstruait la visibilité du pare-brise avant. Le positionnement du véhicule et la bande vidéo obtenue confirment la faible vitesse du camion. La vitesse n'apparaît donc pas être en cause.

L'inspection visuelle dénote toutefois un angle mort du camion vers l'avant et la gauche, causé par un pilier du pare-brise. Le rétroviseur placé à l'avant du véhicule ne permet pas d'optimiser la visibilité avant contrairement à un antévisseur. Un véhicule circulant sur la rue Langelier en direction nord au même moment où M. [REDACTED] traversait le passage piétonnier a pu contribuer à obstruer la vue du camion.

Manifestement, tous les véhicules lourds ont des angles morts. Cela dit, il existe des mécanismes permettant de les réduire, dont les antévisseurs et des dispositifs de sécurité et d'aide à la conduite. Évidemment, ces mécanismes ne se substituent pas à l'attention que doit porter le conducteur de son environnement. Cependant, aucune disposition légale ne contraint actuellement l'utilisation de ces outils pour les véhicules lourds alors que la présence de multiples angles morts pour ce type de véhicule est bien connue.

En l'espèce, le marquage effacé au sol devant afficher le passage piétonnier et la présence d'un angle mort important occasionné par un pilier du pare-brise sont les principaux facteurs contributeurs de l'accident. Bien sûr, la démarche et la posture de M. [REDACTED] pourraient également avoir limité sa visibilité et sa capacité à éviter avec succès le véhicule qui s'approchait en sa direction. Suivant mes discussions avec une représentante de la Ville de Montréal, il m'a été confirmé que le marquage du passage piétonnier a été refait. D'ailleurs, les marquages sont refaits à chaque année entre les mois d'avril et octobre, en fonction des conditions météorologiques favorables à la durabilité optimale du marquage.

Or, comme les véhicules lourds doivent circuler et partager la route avec des personnes vulnérables, des adaptations à ce type de véhicule pourraient être effectuées pour les rendre plus sécuritaires et éviter que d'autres accidents de la même nature se produisent. En effet, la présence d'un outil d'assistance pour aider le conducteur à visualiser son environnement dont un antévisiteur ou un dispositif de sécurité et d'aide à la conduite aurait possiblement permis d'éviter la présente collision.

Pour une meilleure protection de la vie humaine, j'estime nécessaire que Transport Canada se positionne clairement relativement à la solution technologique à implanter pour tous les nouveaux véhicules lourds. Les véhicules lourds peuvent avoir plusieurs angles morts et l'utilisation d'outils technologiques dont les dispositifs de sécurité et d'aide à la conduite et les antévisiteurs pourraient contribuer à réduire un facteur de risque important et par conséquent les accidents de la route impliquant de tels véhicules.

Bien que Transport Canada ne soit pas un fabricant, il a le pouvoir, par l'imposition d'une réglementation spécifique, d'imposer des standards de fabrication pour les nouveaux véhicules aux différents manufacturiers d'automobile. La recherche relative aux solutions disponibles pour limiter les accidents entre les véhicules lourds et les piétons n'est pas chose nouvelle. Or, le fait que Transport Canada soit dépendant de la recherche et développement des manufacturiers pour convenir d'une solution idéale et amorcer le processus d'adopter un règlement, étape qui s'échelonne sur plusieurs années, paraît être un obstacle important à l'implantation d'une solution pour sauver des vies. D'ailleurs, contrairement aux États-Unis, Transport Canada ne détient pas le pouvoir d'imposer des limites temporelles aux manufacturiers pour forcer le développement d'une technologie.

De façon conséquente, la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) devrait, à mon avis, poursuivre ses démarches de recherche et développement relatives aux technologies susceptibles de réduire le nombre d'accidents impliquant des véhicules lourds. En ce sens, le fruit de ces démarches permettrait une application aux véhicules en circulation au Québec, sans limitation exclusive aux véhicules neufs. D'ici là, des mesures de prévention et de sensibilisation m'apparaissent requises pour favoriser l'ajout des outils déjà connus, dont les systèmes d'aide à la conduite et les antévisiteurs, par les propriétaires de véhicules lourds.

Quant à la Ville de Montréal, une analyse post-collision a été effectuée par celle-ci et un rapport m'a par la suite été transmis. Parmi les pistes de réflexion énumérées, bien que la durée du décompte ne soit pas en cause dans le présent accident, la Ville de Montréal a évoqué la possibilité d'ajuster la durée du décompte du feu piétonnier afin qu'il puisse permettre aux piétons et, notamment les personnes vulnérables, d'avoir suffisamment de temps pour compléter le passage en toute sécurité. Des dépliants ont également été distribués relativement à la sensibilisation du partage sécuritaire de la rue.

Par ailleurs, antérieurement à l'accident, un consultant avait déjà été mandaté pour analyser le phasage et le minutage des feux de circulation à l'intersection en cause. Suivant une visite des lieux en mai 2024, un plan a été élaboré pour revoir l'intersection de sorte que la séquence et le minutage des feux de circulation seraient rectifiés, une phase protégée de virage à gauche serait ajoutée et l'assignation des voies en direction nord serait modifiée pour rendre exclusif le virage à gauche. Comme ce plan a été entériné par la Ville de Montréal, il n'a pas lieu d'émettre des recommandations à ce niveau.

Le partage des routes entre les véhicules lourds et les piétons est un enjeu majeur qui nécessite l'implication des différents acteurs désignés (Transport Canada, la SAAQ et la Ville

de Montréal). L'engagement commun de ces acteurs est essentiel à l'obtention d'un résultat durable et efficace. Il y a d'ailleurs lieu de souligner que le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a publié en 2018 un rapport intitulé *Mesures de sécurité pour les cyclistes et les piétons à proximité des véhicules lourds*. Ce rapport offre une section complète (3.0 – mesures de protection) sur les solutions envisageables pour chaque acteur. J'invite, par conséquent, les organismes visés par les recommandations ci-dessous à prendre acte de ce rapport afin d'exécuter leurs travaux respectifs sur cette question.

CONCLUSION

Le décès de M. [REDACTED] [REDACTED] est attribuable aux complications d'un traumatisme craniocérébral sévère survenu consécutivement à une collision entre un véhicule lourd et lui, alors qu'il était piéton.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATIONS

Je recommande que **Transports Canada** :

[R-1] Statue sur la technologie d'assistance à implanter pour tous les nouveaux véhicules lourds et réalise les actions nécessaires pour mettre en œuvre la décision qui en découlera.

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

[R-2] Déploie 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 ;

[R-3] Informe, 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, incluant notamment des dispositifs de sécurité, d'aide à la conduite et des antéviseurs qui permettraient d'améliorer la sécurité routière ;

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 Lorraine, ce 3 avril 2025.



Me Camille Paquin, coroner