

Rapport d'investigation du coroner

Loi sur les coroners

POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de

2022-02478

Le présent document constitue une version dénominalisée du rapport (sans le nom du défunt et sans la signature du coroner). Celui-ci peut être obtenu dans sa version originale, incluant le nom du défunt et la signature du coroner, sur demande adressée au Bureau du coroner.

Me Julie A. Blondin
Coroner

BUREAU DU CORONER		
2022-04-08 Date de l'avis	2022-02478 N° de dossier	
IDENTITÉ		
██████ Prénom à la naissance	██████ Nom à la naissance	
48 ans Âge	Féminin Sexe	
Laval Municipalité de résidence	Québec Province	Canada Pays
DÉCÈS		
2022-04-08 Date du décès	Laval Municipalité du décès	
Stationnement Lieu du décès		

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M^{me} ██████ est identifiée à l'aide de pièces d'identification en sa possession.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Le 8 avril 2022, vers 7 h 55, un camion de livraison (Freightliner 2017) circulant sur la rue Dumouchel a amorcé une manœuvre de recul dans le stationnement d'un centre commercial situé sur le boulevard Corbusier, à Laval. Le véhicule reculait à une vitesse d'environ 7 km/h, et l'avertisseur sonore était en fonctionnement.

L'arrière du camion a percuté une piétonne, M^{me} ██████, qui est tombée au sol et s'est retrouvée derrière le véhicule. En tentant de se retourner, elle a été écrasée par le camion. Le conducteur, ne réalisant pas qu'il avait heurté une personne, a arrêté son véhicule et avancé légèrement ensuite, écrasant par le fait même une seconde fois M^{me} ██████.

Croyant avoir percuté un objet, le conducteur est sorti de son véhicule. Il a d'abord aperçu un parapluie au sol, puis remarqué qu'une femme se trouvait au sol derrière le camion. Il a immédiatement demandé des secours.

Les policiers du Service de police de Laval sont arrivés rapidement sur les lieux. En raison de la gravité des blessures, notamment des blessures mortelles à la tête, ils n'ont pas été en mesure d'entamer des manœuvres de réanimation. Le décès a été constaté sur place par les policiers. Ils ont procédé à une enquête.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Un examen externe est pratiqué le 8 avril 2022 à la morgue de Montréal. Il a permis de constater la présence de blessures mortelles à la tête correspondant à un écrasement par un camion. Aucune autre lésion traumatique ou suspecte n'a été observée.

Des prélèvements effectués lors de l'examen externe ont été analysés au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. L'éthanol est non décelable. Il n'y a aucune autre substance décelée dans les liquides biologiques.

ANALYSE

M^{me} [REDACTED] n'avait aucun antécédent médical pertinent au moment de cet événement.

Le visionnement des caméras des commerces avoisinant nous indique que M^{me} [REDACTED] a voulu traverser le stationnement en marchant en diagonale pour se rendre sur le trottoir près des commerces. M^{me} [REDACTED] marchait depuis l'intersection du boulevard Le Carrefour et le Corbusier à Laval. Elle a traversé le boulevard Le Corbusier au passage piétonnier. Pendant ce moment, le camion de livraison circulait sur la voie et passe à côté d'elle. Le camion a continué sur l'avenue Dumouchel et a entamé plus tard une manœuvre à reculons dans le stationnement. Au moment où il s'est engagé, aucun piéton ne se trouvait dans le stationnement. M^{me} [REDACTED] a traversé dans le passage piétonnier et a décidé de couper à travers le stationnement en diagonale pour se rendre à son travail.

Au moment où elle traversait, le camion de livraison a reculé tranquillement en ligne droite devant le commerce où il voulait livrer de la marchandise et l'a percutée. Elle n'a pu bien le voir en raison du parapluie qu'elle portait au-dessus de sa tête et de son capuchon de manteau sur sa tête.

Le camion dispose de l'équipement adéquat tel des miroirs. Toutefois, ces miroirs ne permettent pas de bien voir derrière le camion en raison des angles morts.

Certains témoins affirment avoir entendu le son du bruit de recul émis par le camion. Il était donc bien fonctionnel.

M^{me} [REDACTED] n'a jamais levé la tête ou tourné la tête pendant qu'elle traversait le stationnement d'après les images des enregistrements de la vidéo de surveillance. Son attention était concentrée sur le sol pour éviter les flaques d'eau et se protéger de la pluie.

Le conducteur du camion impliqué dans cet accident connaissait bien sa route de livraison, qu'il a effectuée plusieurs fois pendant des années.

Selon la reconstitution de la collision par les policiers, il appert que M^{me} [REDACTED] est derrière le camion dans son angle mort au moment où elle est happée.

La vitesse du camion se situe à environ 7 km/heure. L'état mécanique du camion n'est pas un facteur contributif à cette collision. Le temps était pluvieux au moment où M^{me} [REDACTED] a traversé le stationnement et c'est pourquoi elle tient un parapluie ouvert au-dessus de sa tête, pour se protéger. Cela l'a empêché de bien voir.

Le camion a la cote satisfaisante de la Société de l'assurance automobile du Québec. La masse du camion est de 12 610 kg. Le conducteur possède un permis de conduire de la classe appropriée.

Une caméra de recul aurait pu prévenir cet accident, car elle permettrait de voir les zones invisibles derrière le camion. Il existe aussi d'autres technologies préventives, par exemple, un système d'alerte piéton permettant de signaler la présence d'un piéton près d'un véhicule.

Les détecteurs sonores de recul du véhicule étaient en fonction et se sont activés lorsque le camion a reculé, M^{me} [REDACTED] n'y a pas prêté directement attention, car elle était de dos au camion.

Le conducteur a immobilisé le camion de livraison sur la rue transversale, soit la rue Dumouchel, qui dispose d'un trottoir pour accéder au commerce (dépanneur) qui est sur le coin. Il a fait une conduite à reculons sur la voie publique et est entré dans le stationnement. Une autre entrée était aussi présente sur le boulevard Le Corbusier. L'emprunt de cette entrée, de face, aurait pu éviter une manœuvre à reculons.

La manœuvre de recul dans un stationnement en sens inverse sur une voie publique comportait plus de risques. Le camion circule en ligne droite sur la rue Dumouchel et s'arrête pour entrer à reculons dans le stationnement du centre d'achat de la rue Le Corbusier.

Une enquête de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) a aussi eu lieu. Les éléments de sécurité au travail ont été revus par cet organisme.

Plusieurs facteurs font en sorte que cet accident est survenu. Premièrement, la manœuvre de reculons du conducteur du camion était plus risquée en raison de l'angle mort. De plus, la pluie a fait en sorte que M^{me} [REDACTED] se protégeait de la mauvaise température en tenant son parapluie sur sa tête ce qui l'empêchait de bien voir. Le conducteur du camion ne l'a pas vu et elle n'a pas vu le camion qui s'avavançait sur elle.

Au Québec, le *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers* chapeauté par la Société de l'assurance automobile du Québec vise à réduire les accidents qui impliquent des manœuvres de recul dans les zones urbaines où la visibilité peut être limitée. Ce règlement impose des normes de sécurité pour assurer la sécurité des manœuvres de marche arrière. Toutefois, l'obligation de disposer de caméra de recul pour les camions de plus de 4 536 kg n'y est pas mentionnée.

De même, la Société de l'assurance automobile du Québec reprend quelques conseils d'usage sur le site Web afin que les piétons ne circulent pas derrière les angles morts des camions.

Au Canada, les nouveaux véhicules légers (de 4 536 kg et moins) doivent être munis d'une caméra de recul depuis 2018. Cette obligation n'existe pas pour les véhicules lourds (de plus de 4 536 kg), en l'occurrence, pour un camion de livraison de 12 610 kg.

Nous avons échangé avec des représentants de Transports Canada. Comme l'accident impliquant la défunte est survenu dans un stationnement, on nous a indiqué que leur juridiction s'applique principalement à la voie publique. Toutefois, ils se disent soucieux et préoccupés par les enjeux de sécurité et de prévention des décès. Leur équipe poursuit d'ailleurs des travaux sur les champs de vision routiers, notamment sur la technologie des caméras de recul adaptées aux nouveaux véhicules lourds. Nous saluons leurs efforts en ce sens et pour assurer que de tels travaux puissent mener à des améliorations pour la sécurité de tous, une recommandation sera formulée.

D'après l'ensemble des informations recueillies au cours de la présente investigation, il apparaît que le décès de M^{me} [REDACTED] est un décès accidentel.

CONCLUSION

M^{me} [REDACTED] est décédée d'un traumatisme craniocérébral secondaire à la collision avec un camion de livraison lors d'une manœuvre à reculons.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATION

Afin de sauver des vies, je recommande que **Transports Canada** :

[R-1] Approfondisse et complète ses travaux d'études sur les champs de vision routiers, en mettant particulièrement l'accent sur l'intégration et l'évaluation des technologies de caméras de recul adaptées aux nouveaux 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 29 octobre 2025.

Me Julie A. Blondin, coroner