

Rapport d'investigation du coroner

Loi sur les coroners

POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de



2022-09375

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 Éric Lépine
Coroner

BUREAU DU CORONER		
2022-12-13 Date de l'avis	2022-09375 N° de dossier	
IDENTITÉ		
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance	
7 ans Âge	Féminin Sexe	
Montréal Municipalité de résidence	Québec Province	Canada Pays
DÉCÈS		
2022-12-13 Date du décès	Montréal Municipalité du décès	
Hôpital Sainte-Justine Lieu du décès		

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

L'enfant ██████████ a été identifiée visuellement par un proche au centre hospitalier où son décès a été constaté.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Selon le rapport du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), le 13 décembre 2022 vers 8 h, l'enfant ██████████ quitte son domicile pour se rendre à son école située non loin de chez elle. Elle est accompagnée de son frère et de sa sœur. Les trois se déplacent à pied sur le trottoir sud de la rue Rouen, en direction est. À 8 h 06, ██████████ arrive au coin de la rue Parthenais, elle devance son frère et sa sœur de quelques mètres et s'engage dans l'intersection. Elle pivote sur elle-même marche à reculons sur quelques pas avant de se retourner pour reprendre la même direction. Au même moment, un véhicule de marque Jeep Grand Cherokee circule sur la rue Parthenais en direction sud. Le véhicule heurte ██████████ qui se trouve alors au milieu de la rue sur la traverse de piétons. Elle tombe au sol et passe sous la roue arrière droite du véhicule qui poursuit sa route. Une conductrice d'autobus, témoin de la collision, demande à un passager de contacter le service 9-1-1. Elle sort de l'autobus et s'approche de l'enfant qui git au sol, au même moment qu'une autre personne. Une infirmière ainsi qu'un médecin travaillant à un Centre local de services communautaires (CLSC) situé à proximité se présentent sur les lieux dans les minutes suivantes. Ils constatent que la victime est inconsciente et ne respire plus. Des manœuvres de réanimation cardiorespiratoire sont alors entreprises et les paramédics arrivent sur les lieux à 8 h 13.

Les paramédics poursuivent les manœuvres et transportent l'enfant à l'Hôpital Notre-Dame où ils se présentent à 8 h 26. L'enfant est prise en charge dès son arrivée par l'équipe médicale. Plusieurs doses d'épinéphrine lui sont administrées de même que des transfusions sanguines. Un retour de pouls est noté à 8 h 42. L'enfant est intubé et placé sous respirateur. Deux drains thoraciques sont installés. Les soins d'urgence se poursuivent jusqu'à 9 h 40, heure à laquelle un transfert à l'Hôpital Sainte-Justine est demandé. L'enfant est transportée d'urgence et arrive à l'hôpital à 9 h 58. Elle est toujours inconsciente et son Galsgow¹ est évalué à 3. Des examens d'imagerie médicale révèlent un important traumatisme craniocérébral avec œdème, une lacération du foie, un pneumothorax gauche, un hémopéritoine et une fracture du bassin. Considérant l'ensemble de la condition médicale,

¹ Outil d'évaluation de l'état de conscience utilisé en médecine allant de 3 à 15, le chiffre 3 indiquant un coma profond

l'équipe traitante et la mère optent pour un arrêt des soins d'urgence. [REDACTED] décède entourée de ses proches à 15 h 58 cette même journée.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Une autopsie a été pratiquée au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. Le pathologiste a constaté une fracture du crâne avec hémorragie sous-durale et sous-arachnoïdienne, plusieurs fractures costales bilatérales ainsi qu'une fracture du bassin.

Des lacerations ont été notées au niveau du foie. Plusieurs érosions ont été observées du côté droit de la tête ainsi qu'à la cuisse gauche. Des contusions ont été constatées à la cuisse et fesse gauche, au thorax latéral gauche et à la hanche droite. Le pathologiste a également observé un hémothorax bilatéral, un hémopéritoine et une hémopneumonie pulmonaire.

Des prélèvements effectués lors de l'autopsie ont été analysés au laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. Aucune substance pertinente à l'analyse des causes et circonstances du décès n'a été détectée dans les prélèvements.

ANALYSE

Le conducteur du véhicule impliqué dans la collision s'est livré aux autorités policières à Longueuil le 13 décembre à 12 h 42. Il a donné une déclaration relatant les événements survenus durant l'avant-midi. Il a mentionné qu'il travaillait à Repentigny durant la nuit du 13 décembre jusqu'à 7 h 30 le matin. Il a quitté son travail à ce moment afin de se rendre à un rendez-vous fixé à 8 h 30 chez son dentiste, situé à Saint-Hubert. Il a pris place dans son véhicule et a suivi les indications de son GPS. Il a choisi l'option la plus rapide qui lui suggérait de se diriger vers Montréal afin d'emprunter le pont Jacques-Cartier. Il a suivi les indications du GPS et il s'est éventuellement retrouvé sur la rue Sherbrooke en direction ouest. Il a tourné sur la rue Parthenais en direction sud et il a diminué sa vitesse à l'approche de l'intersection de la rue Rouen. Il suivait alors un autobus de la Société de transport de Montréal (STM). Arrivé près de l'intersection, l'autobus s'est immobilisé et il s'est dirigé à gauche de ce dernier jusqu'à sa hauteur. Toujours selon sa déclaration, il a immobilisé son véhicule et a regardé des deux côtés de la rue avant de s'engager dans l'intersection. Les rayons du soleil pointaient alors directement en sa direction et nuisait à la visibilité. Il a franchi la rue Rouen à vitesse réduite. Il a alors entendu un son. Il a regardé dans ses rétroviseurs latéraux, sans rien apercevoir puis il a senti l'arrière de son véhicule se soulever, comme s'il passait sur une bosse. Il a poursuivi son trajet en direction du pont Jacques-Cartier. Il s'est rendu chez son dentiste à Saint-Hubert puis il a regagné son domicile. Il a alors contacté une proche et lui a mentionné qu'il croyait avoir heurté quelque chose. Celle-ci lui a suggéré de se rendre au poste de police. Il s'est alors rendu à un poste de police de Longueuil où il a été mis en état d'arrestation. Il a par la suite été transféré au centre opérationnel est de Montréal où il a donné sa version des faits.

Il a comparu à la cour du Québec dans les jours suivants et a été remis en liberté sous conditions. Le 9 mai 2024, il a plaidé coupable à une accusation d'avoir omis de s'arrêter sur le lieu d'un accident² et il a été sentenced le 5 juin de la même année à une peine d'emprisonnement avec sursis incluant une condition de détention à domicile pour une période d'une année.

² Article 320.16 (3) du code criminel

Selon un des témoins rencontrés lors de l'enquête policière, le conducteur du véhicule impliqué circulait à une vitesse normale avant la collision. Il se souvient d'avoir remarqué que le conducteur, lors de son arrêt, avait regardé vers sa gauche (côté est de la rue Rouen qui est un sens unique vers l'ouest) et vers sa droite. Par ailleurs, les caméras de surveillance de l'autobus ont capté les images de l'accident. On y voit distinctement le véhicule ralentir à l'intersection, sans toutefois s'immobiliser complètement puis reprendre sa vitesse avant de heurter l'enfant.

Le véhicule impliqué a été saisi en début d'après-midi le 13 décembre. Selon l'expertise mécanique, aucun défaut ou anomalie n'a été constaté à l'inspection du véhicule. Le parebrise ne présentait aucune fissure et était exempt de saletés. Un léger enfoncement a été noté sur le grillage de la calandre situé au-dessus du parechoc et sur la jonction avec le capot, au centre du véhicule. Les coussins gonflables n'ont pas été déployés pas plus que le système de blocage de ceinture.

Selon le reconstitutionniste en scène de collision, le 13 décembre 2022 était une journée sans particularité au niveau météorologique. La température était de -8 degrés, le temps était dégagé et il n'y avait pas de neige au sol. La chaussée était en bon état et le marquage était clairement visible. Deux panneaux d'arrêt étaient situés de part et d'autre de la rue Parthenais au nord de la rue Rouen. La limite de vitesse était établie à 30 km/heure. Cette rue était à sens unique vers le sud et la rue Rouen à sens unique vers l'ouest. Aucune trace de freinage n'a été observée. La possibilité d'une obstruction visuelle causée par le pilier droit du parebrise du véhicule n'a pas été retenue par l'expert et semble peu probable tenant compte de l'angle de déplacement de la victime et du véhicule avant l'impact. Par ailleurs, la grandeur de l'enfant était de 130 cm, soit 26 cm de plus que la hauteur du véhicule au niveau du capot. L'enfant n'a pu disparaître complètement de la vue du conducteur dans cet angle mort sans autre facteur. À 8 h 7, les rayons du soleil se dirigeaient en direction nord-ouest soit face au véhicule impliqué, à un angle assez rapproché de l'horizon. Le reconstitutionniste considère que l'éblouissement causé par le soleil a pu nuire à la vision du conducteur mais il soutient que la cause première de la collision demeure l'absence de vigilance du conducteur avant de franchir l'intersection. Il n'a pas été possible de savoir si le conducteur portait des verres fumés ou si le pare-soleil du côté conducteur était baissé peu avant l'impact. L'expert n'a pu établir avec précision la vitesse du véhicule au moment de l'impact, mais estime que la vitesse n'est pas en cause dans cet événement.

Selon le pathologiste qui a procédé à l'autopsie les blessures observées sur le corps de l'enfant résultent d'un traumatisme contondant. Les lésions traumatiques prédominantes se situent à la tête et au tronc. Les blessures observées à la hanche droite suggèrent un impact à ce niveau alors que l'enfant était debout. Les fractures costales peuvent résulter en tout ou en partie des manœuvres de réanimation. Le décès est attribuable à un polytraumatisme causé par un véhicule automobile.

L'analyse des faits m'amène à conclure que le conducteur n'a jamais vu [REDACTED] et que celle-ci n'a jamais vu le véhicule. La collision est le résultat d'un manque de vigilance du conducteur par un arrêt incomplet de son véhicule jumelé à un manque de visibilité dû à un éblouissement par le soleil. Il n'y a aucune preuve concernant un état de facultés affaiblies chez le conducteur causé par l'absorption de drogues ou d'alcool. L'utilisation d'un téléphone cellulaire lors de la conduite du véhicule n'est pas en cause. Le conducteur utilisait un système de positionnement par GPS transposé sur un écran fixe situé à droite du volant.

Les circonstances tragiques du décès de [REDACTED] ont interpellé l'ensemble de la société Québécoise. Plusieurs voix se sont fait entendre concernant la nécessité de renforcer la sécurité des piétons en général et des enfants en particulier, notamment lors des

déplacements en zone scolaire. Ces voix ont été entendues par différents représentants politiques, que ce soit au niveau municipal ou provincial et ont favorisé l'adoption de mesures législatives et réglementaires améliorant la sécurité des piétons. Le projet de loi 48³ en est très certainement une illustration. Des aménagements urbains ont également été réalisés de façon à sécuriser les voies utilisées par les piétons, particulièrement au niveau des intersections. Les différentes initiatives développées dans les dernières années n'ont pas pour autant réduit significativement le nombre de blessés ou de décès chez les piétons. Les dernières statistiques⁴ disponibles indiquent pour l'année 2024, une légère augmentation des collisions véhicules/piétons causant des décès ou des blessures. Plusieurs organismes interpellent les autorités compétentes de façon à poursuivre les efforts de sécurisation des piétons autant au niveau de l'aménagement urbain que de la réglementation applicable.

Étant donné les circonstances du décès de [REDACTED], je vais m'attarder plus spécifiquement aux causes premières de la collision et accessoirement à une cause secondaire qui touche à la circulation de transit causé par les chantiers routiers.

Tel que mentionné précédemment, la première cause de la collision est un arrêt incomplet du véhicule à l'intersection de la rue Parthenais et Rouen. Je rappelle que la rue Parthenais était alors à sens unique vers le sud et en pente descendante jusqu'à la rue Rouen. Selon certains policiers œuvrant dans ce secteur, certains conducteurs descendant cette voie avaient tendance à ne pas arrêter complètement leur véhicule au bas de la pente à l'intersection de la rue Rouen. Étant donné que cette rue était à sens unique vers l'ouest, le regard et l'attention des conducteurs étaient naturellement dirigés du côté opposé, c'est-à-dire du côté est d'où venait la circulation automobile. Tel qu'on peut le constater sur les images captées par les caméras de l'autobus le 13 décembre, le conducteur s'est laissé peu de temps pour regarder de l'autre côté de rue afin de s'assurer de l'absence de piétons s'apprêtant à traverser l'intersection. Un arrêt complet du véhicule lui aurait permis de s'assurer que la voie était libre de tout piéton et de prendre des mesures pour améliorer la visibilité (baisse du pare-soleil, utilisation de verres fumés).

L'arrêt incomplet du véhicule demeure une des causes fréquentes de collision impliquant des véhicules automobiles. La mesure la plus efficace pour forcer l'arrêt complet du véhicule à l'approche d'une intersection demeure un aménagement physique des lieux. Ainsi, l'installation de bollards, de dos d'âne et de saillis augmentent nettement la sécurité des piétons. Dans certains lieux plus à risque, l'intersection surélevée demeure une des mesures qui incite les conducteurs à traverser l'intersection à basse vitesse. Ce type d'aménagement est déjà en place dans certains arrondissements de Montréal et autres municipalités. Il serait souhaitable que la Ville de Montréal procède à l'installation de ce type d'aménagement là où il est possible de le faire, prioritairement dans les zones scolaires des arrondissements à haute densité, tel que l'arrondissement Ville-Marie.

La présence policière et des opérations ponctuelles pour s'assurer du respect du code de sécurité routière sont également des moyens à envisager. Plusieurs opérations ont été réalisées à l'intersection où a eu lieu l'accident et les résultats ont été mitigés⁵. Ce type d'intervention a ses limites au niveau des effectifs et n'a pas le caractère permanent des aménagements physiques. Néanmoins la présence policière dans les rues inclue dans la zone scolaire doit être maintenue, particulièrement lors des déplacements des élèves.

³ Projet de loi no. 48 (loi modifiant le code de la sécurité routière, sanctionné le 2 mai 2024).

⁴ Bilan routier SAAQ 2024

⁵ Selon le rapport du comité de révision des collisions, 9 constats d'infraction ont été donnés à cette intersection pour les années 2020 à 2022.

Par ailleurs, plusieurs campagnes publicitaires ont été réalisées par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) dans les dernières années afin de conscientiser les automobilistes sur le nécessité d'être plus vigilant lors de la conduite d'un véhicule automobile. Ces initiatives doivent se poursuivre en insistant spécifiquement sur les dangers et les risques de la conduite en zone scolaire.

La seconde cause de la collision est un éblouissement du conducteur du véhicule par le soleil dont les rayons se dirigeaient directement vers lui. Les images captées par la caméra de surveillance de l'autobus sont particulièrement révélatrices et corroborent la version du conducteur. Le 13 décembre à 8 h, la position du soleil était près de l'horizon et dans l'axe de la rue Parthenais, ce qui diminuait considérablement la visibilité des conducteurs se dirigeant vers le sud à cette heure du jour. Ces conditions ne sont présentes que durant les mois de décembre et janvier. Durant cette période, les intersections situées sur des rues locales et artères en direction sud présentent un risque supplémentaire puisque la visibilité y est grandement diminuée. Lors de la présente investigation, plusieurs personnes, dont des policiers, m'ont mentionné avoir été complètement aveuglées en empruntant la rue Parthenais en direction sud au début de l'hiver. Dans ce contexte, une mesure à envisager afin de sécuriser les piétons demeure la présence d'un brigadier scolaire aux intersections exposées. Ce dernier doit s'assurer de l'arrêt complet du véhicule avant de permettre aux enfants et autres piétons de traverser l'intersection de façon sécuritaire.

Aucun brigadier n'était affecté à cette intersection le 13 décembre 2022. Celle-ci a fait l'objet d'une évaluation le 16 janvier 2023 par un policier. L'indice de dangerosité de cette intersection a alors été évalué comme étant faible puisque le débit de circulation sur la rue Parthenais le jour de l'évaluation ne justifiait pas l'affectation d'un brigadier scolaire. Les conclusions auraient possiblement été différentes si le critère de baisse de visibilité avait été considérée dans des conditions d'ensoleillement similaires.

La répartition des brigadiers scolaires demeure sous la responsabilité de la division de la sécurité routière et de la circulation (DSRC) qui relève du SPVM. Cette répartition est déterminée par des critères précis qui font partie du « guide d'organisation d'une brigade scolaire⁶ ». Ces critères comprennent une multitude de facteurs à considérer, tels que le débit de la circulation croisant le passage, l'âge et le nombre d'écoliers, la vitesse de circulation, la largeur de la rue à traverser, la distance sécuritaire de freinage et autres facteurs. Ces critères sont regroupés en quatre sections dont la dernière s'intitule « tenir compte des données difficilement mesurables dans la prise de décision ». La baisse de visibilité due à l'éblouissement par le soleil ne fait pas partie de cette dernière section, ni des autres. Il y a donc lieu de revoir le « guide d'organisation d'une brigade scolaire » et d'y intégrer le critère de la baisse de la visibilité pour les conducteurs, causée par un éblouissement dû au soleil. Il est également nécessaire pour les policiers qui procèdent aux évaluations de ce type de considérer le moment de l'évaluation en fonction de ce critère et de choisir les conditions de visibilité les moins favorables au conducteur.⁷

La troisième cause de la collision est indirecte, mais néanmoins importante. Elle concerne la circulation de transit qui traverse des zones résidentielles densément peuplées, notamment lors des travaux de réfection d'infrastructures routières.

Tel que mentionné précédemment, l'itinéraire du véhicule impliqué dans la collision a été déterminé par une application de déplacement intégré au véhicule. Le conducteur du véhicule a quitté son lieu de travail situé à Repentigny afin de se rendre chez son dentiste situé à Saint-Hubert. Il a alors suivi le parcours suggéré qui le dirigeait vers le pont Jacques-Cartier. Ce

⁶ Guide d'organisation d'une brigade scolaire, SAAQ page 13 à 16

⁷ Dans le cas présent, il aurait été souhaitable de procéder à une évaluation le matin, aux mois de décembre et janvier.

parcours l'a conduit sur la rue Sherbrooke, puis sur la rue Parthenais qui est une rue située en zone scolaire située dans un quartier densément peuplé. Je note que ce conducteur n'avait jamais emprunté cette rue auparavant. Il suivait essentiellement les indications de l'application de son véhicule qui estimait que le parcours le plus rapide passait par cette rue sans considérer d'autres critères que la vitesse de déplacement. Le conducteur s'y est donc engagé avec les conséquences que l'on connaît. En temps normal, le trajet le plus court et le plus rapide pour aller de Repentigny à Saint-Hubert passe par le pont-tunnel Louis-Hyppolite Lafontaine. Ce trajet emprunte essentiellement des autoroutes et ne traverse pas de quartiers résidentiels sur l'île de Montréal. Étant donné les travaux de réfection entrepris au pont-tunnel le 31 octobre 2022 et la congestion routière en découlant, l'application de déplacement a plutôt dirigé le conducteur vers le Pont Jacques-Cartier en empruntant une autoroute, des artères puis des rues de quartier.

Plusieurs intervenants et citoyens ont exprimé leurs préoccupations à l'approche des travaux de réfection sur le pont-tunnel Louis-Hyppolite Lafontaine bien avant le début du chantier du 31 octobre. Certains travaux préparatoires avaient déjà été entrepris avant le début du chantier. Des congestions routières étaient déjà observées au printemps 2022 par certains résidents des quartiers adjacents, tel que Mercier et même dans des quartiers plus éloignés tel que Sainte-Marie. Plusieurs de ces résidents craignaient une détérioration de la sécurité pour les piétons due à la circulation routière de transit causée par les travaux de réfection sur le pont-tunnel⁸.

L'annonce officielle du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD) concernant le début des travaux entraînant la fermeture de deux voies en direction sud a été faite moins de trois mois avant l'ouverture du chantier, soit le 4 août 2022. Même si plusieurs échanges ont eu lieu entre le MTMD et ses partenaires avant cette date, ce court délai laissait bien peu de temps pour entreprendre les consultations nécessaires, notamment avec la ville de Montréal et le SPVM. Plusieurs mesures de mitigation ont été proposées par le MTMD et le consortium chargé de la réalisation des travaux avant le 31 octobre. Certaines de ces mesures ne faisaient pas nécessairement consensus auprès des partenaires⁹. Il n'est pas de mon ressort de me prononcer sur la justesse de ces mesures. Je constate cependant que le très court délai entre l'annonce officielle du début du chantier et le début des travaux laissait bien peu de temps aux partenaires pour discuter du bienfondé de certaines mesures et du temps requis pour les appliquer. Un délai plus important aurait permis un échange plus productif, une planification et une mise en place plus efficaces des mesures proposées. Il faudra prévoir pour l'avenir une période beaucoup plus longue entre l'annonce du début des travaux et la mise en place du chantier.

Les travaux ont commencé tel qu'annoncé le 31 octobre 2022. Plusieurs mesures de mitigation ont été appliquées et visaient essentiellement à réduire les inconvénients liés à la fermeture de deux voies du pont-tunnel en direction sud incluant de possibles débordements de la circulation de transit dans des quartiers résidentiels. Les quartiers de Mercier et de Sainte-Marie étaient principalement visés. Plusieurs mesures ont été appliquées progressivement pour empêcher le transit de véhicules par ces rues de quartier avec des résultats mitigés. Selon les données obtenues du consortium chargé de minimiser les impacts des travaux entrepris au pont-tunnel, en décembre 2022, la rue Sherbrooke en direction ouest faisait l'objet de différentes entraves qui ralentissaient considérablement la circulation vers le Pont Jacques-Cartier. Ces entraves accentuaient la congestion routière sur certaines artères et redirigeaient les véhicules utilisant une application de déplacement vers des rues de quartier, notamment la rue Parthenais. C'est ce qui est vraisemblablement survenu le 13 décembre 2022.

De nos jours, plusieurs conducteurs utilisent une application de déplacement pour établir leur itinéraire. Il m'apparaît nécessaire que le MTMD ainsi que ses partenaires puissent collaborer

⁸ Le 15-18, 4 avril 2022, M. René St-Louis et article de « La presse » de M. Henri Ouellette-Vézina, édition du 18 octobre 2022 : « Montréal se dit en mode solution »

⁹ Particulièrement la décision de ne garder qu'une seule voie en direction sud dans le pont-tunnel Louis-H Lafontaine.

étroitement avec les compagnies propriétaires de ces applications. Des liens existent déjà avec certaines de ces compagnies¹⁰ et doivent être utilisés avant l'ouverture de grands chantiers qui auront un impact sur la circulation de transit. Il s'agit là d'un moyen technologique simple et disponible qui devrait réduire la circulation de transit.

Bien que certains moyens puissent être utilisés pour limiter la congestion routière, celle-ci demeure inévitable lors de grands chantiers. Je note qu'une des mesures les plus efficaces pour diminuer le transit de véhicule dans les quartiers demeure d'en limiter l'accès par une reconfiguration du sens de ses rues. La circulation de transit est alors redirigée vers les artères limitant le nombre de véhicules dans les quartiers. Cette mesure a été appliquée à la rue Parthenais, en inversant son sens trois mois après le décès de [REDACTED]. Aucune collision touchant un piéton n'a été rapportée depuis dans ce secteur. Des mesures semblables affectent parfois la mobilité des résidents de ces quartiers se déplaçant avec leur véhicule et peuvent aussi entraîner des congestions sur les artères principales, particulièrement aux heures de pointe. Tenant compte de la vulnérabilité des piétons en milieu urbain, la sécurité de ces derniers doit prévaloir sur la facilité des déplacements des véhicules. Plusieurs programmes¹¹ concernant la sécurité des piétons ont été adoptés par les conseils d'arrondissement et la ville centre à Montréal. Plusieurs mesures d'apaisement de la circulation ont été mises en place dans le cadre de ces programmes. Ces mesures sont susceptibles d'améliorer la sécurité des piétons et doivent se poursuivre.

Lors de la présente investigation, un policier affecté à la sécurité routière dans le quartier où l'accident est survenu m'a confié être particulièrement préoccupé par les cyclistes empruntant la voie cyclable du côté ouest de la rue Fullum. Une école primaire est située à l'intersection de la rue Rouen et de nombreux élèves la traversent pour avoir accès à leur école. Les cyclistes qui se dirigent vers le sud descendent la pente souvent trop vite et omettent d'arrêter à cette intersection. Selon l'agent, il ne s'agit que d'une question de temps avant qu'un accident ne s'y produise. Selon ce dernier, un simple aménagement physique pour ralentir les cyclistes à l'approche de l'intersection pourrait sécuriser les piétons la traversant. Je n'en fais pas une recommandation puisque cette mesure n'est pas en lien avec le décès de [REDACTED], mais je le mentionne afin que l'arrondissement puisse être informé de ce risque et qu'il puisse intervenir s'il le juge à propos.

À la lumière de mon investigation et dans le but d'une meilleure protection de la vie humaine, je formulerai des recommandations dont j'ai eu l'opportunité de discuter avec les instances concernées.

CONCLUSION

L'enfant [REDACTED] est décédée d'un polytraumatisme consécutivement à une collision routière.

Il s'agit d'un décès accidentel.

¹⁰ La compagnie Google collabore déjà avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable avec l'équipe « Affaire gouvernementale et politique publique »

Notamment « Plan d'action vision zéro décès et blessé grave » (adopté en 2016 et débuté en 2018) et le « programme de sécurisation aux abords des écoles » PSAE (adopté en 2020)

RECOMMANDATIONS

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

- [R-1] Revoie les aménagements physiques à l'approche de toute intersection à haute densité de circulation dans les corridors et zones scolaires de chaque arrondissement afin d'assurer en priorité la sécurité des piétons;
- [R-2] Multiplier les actions et initiatives prévues aux programmes concernant la sécurisation des piétons, notamment le programme de sécurisation aux abords des écoles (PSAÉ).

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

- [R-3] Diversifie ses efforts de sensibilisation auprès de la population concernant spécifiquement la sécurité des piétons dans leur milieu de vie et en incluant la sécurité dans les zones scolaires.

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

- [R-4] Établisse un délai en collaboration avec les principaux partenaires concernés par un projet de réfection routier majeur sur le territoire de la ville de Montréal avant le début de ces travaux afin d'établir des plans de circulation de transit sécuritaires pour tous les usagers du réseau routier ;
- [R-5] Collabore étroitement avec les compagnies propriétaires des applications de déplacement avant l'ouverture de chantiers majeurs afin de limiter la circulation de transit dans des quartiers résidentiels ;
- [R-6] Revoie et mette à jour le « guide d'organisation d'une brigade scolaire » et d'y intégrer, dans la section « quatrième étape », le critère de la baisse de la visibilité causée par un éblouissement dû au soleil.

Je recommande que le **Service de police de la Ville de Montréal** :

- [R-7] Augmente les opérations policières visant à faire respecter le code de sécurité routière pour les automobilistes circulant dans les zones scolaires de chaque arrondissement en ciblant des moments de l'année propices à de telles opérations ;
- [R-8] Procède à l'évaluation des nouvelles demandes de postes de brigadiers en conformité avec l'ajout à la section "quatrième étape" du guide d'organisation d'une brigade scolaire concernant les demandes qui traitent du critère de la baisse de visibilité causée par un éblouissement dû au soleil.

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 12 novembre 2025.

Me Éric Lépine, coroner