

Rapport d'investigation du coroner

Loi sur les coroners

POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de

2025-00520

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 Valérie Morin
Coroner

BUREAU DU CORONER

2025-01-17

Date de l'avis

2025-00520

N° de dossier

IDENTITÉ

Prénom à la naissance

67 ans

Âge

Montréal

Municipalité de résidence

Nom à la naissance

Masculin

Sexe

Québec

Province

Canada

Pays

DÉCÈS

2025-01-21

Date du décès

Montréal

Municipalité du décès

Hôpital du Sacré-Cœur-de-Montréal

Lieu du décès

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. [REDACTED] est identifié visuellement par un membre de sa famille en cours d'hospitalisation.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Les circonstances du décès sont établies à partir des informations contenues aux rapports produits par les agents du poste 10 du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), et par l'agent-enquêteur collision du Module enquêtes collisions.

Le 15 janvier 2025, vers 18 h 29, le service 911 reçoit des appels signalant une collision survenue entre un piéton, lequel sera identifié comme M. [REDACTED], et un camion cube à devant plat de marque Hino, à l'intersection de la rue De Salaberry et de la rue Grenet à Montréal.

Rapidement, les policiers arrivent sur les lieux à 18 h 35, suivis des techniciens ambulanciers paramédics, à 18 h 37, qui prennent en charge M. [REDACTED]. Il est conscient, mais sa respiration est très difficile et il émet un râlement. Il saigne de l'oreille gauche et il y a présence d'une blessure derrière la tête. Les techniciens ambulanciers paramédics le transportent à l'Hôpital du Sacré-Cœur-de-Montréal où l'équipe médicale prend le relais des soins.

Les examens radiologiques démontrent un polytraumatisme, dont un traumatisme craniocérébral majeur et un hématome sous-dural aigu, pour lequel une craniotomie d'urgence est réalisée.

Peu de temps après, l'examen neurologique suggère rapidement la possibilité d'une atteinte cérébrale irréversible. Étant donné le pronostic de rétablissement très limité, il est convenu avec la famille de M. [REDACTED] de cesser les traitements visant à maintenir ses fonctions vitales.

M. [REDACTED] est décédé le 21 janvier 2025 à 16 h 46, tel que constaté par un médecin de l'Hôpital du Sacré-Cœur-de-Montréal, le même jour.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Les conditions qui ont entraîné le décès de M. [REDACTED] sont suffisamment documentées dans son dossier clinique de l'Hôpital du Sacré-Cœur-de-Montréal. Aucun examen supplémentaire ou autopsie n'est ordonné aux fins de la présente investigation.

Des échantillons de liquides biologiques prélevés après l'arrivée de M. [REDACTED] à l'urgence de l'Hôpital du Sacré-Cœur-de-Montréal sont analysés au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. Les analyses toxicologiques n'ont pas mis en évidence la présence de substances dans les milieux biologiques analysés dans les limites des méthodes effectuées. Aucun éthanol (l'alcool) n'a été détecté dans le sang.

ANALYSE

M. [REDACTED] n'a aucun antécédent médical pertinent.

L'accident est survenu à l'intersection de la rue De Salaberry, qui compte deux voies dans chacune des directions alors que la rue Grenet est à voie simple, à contre sens. Il s'agit d'une intersection en croix gérée par des feux de circulation et dont toutes les traverses possèdent des têtes de feux piétonnes. Les vitesses affichées sont de 50 km/h sur la rue De Salaberry et de 40 km/h sur la rue Grenet. De plus, la collision est survenue en début de soirée, en janvier, il y a donc présence d'une situation nocturne et la chaussée est mouillée.

Lors des événements, le conducteur du camion cube termine sa journée de travail, après avoir complété les livraisons pour la compagnie qu'il l'emploie. Alors qu'il se dirige en direction nord, sur la rue Grenet, il s'immobilise à un feu rouge, au croisement de la rue De Salaberry. Lorsque son feu devient vert, il s'engage dans l'intersection, en effectuant un virage à gauche, en direction ouest, sur la rue De Salaberry. Au même moment, M. [REDACTED] marche sur la rue De Salaberry, du sud vers le nord et il s'engage dans l'intersection, alors que son feu de circulation est également vert.

L'accident a lieu alors que le conducteur effectue sa manœuvre de virage vers la gauche et que M. [REDACTED] est engagé dans la traverse de piéton. À la suite de l'impact, il est projeté au sol et le conducteur s'immobilise et demeure sur les lieux, jusqu'à l'arrivée des policiers.

Selon l'enquête policière, la cause de cette collision est attribuable à un facteur humain. En effectuant son virage à une vitesse évaluée à environ 38km/h, le conducteur s'est trouvé à couper le passage de piéton prématurément, à quelques mètres de la ligne médiane.

Le conducteur du camion cube mentionne aux policiers ne jamais avoir vu M. [REDACTED] avant la collision. Cependant, l'enquête policière a démontré que rien n'obstruait la vue du conducteur.

Une inspection mécanique du camion cube a été effectuée par des contrôleurs routiers et qui ont également procédé à la vérification des documents du conducteur. Ils n'ont relevé aucune anomalie majeure et le conducteur respecte les normes. Selon les vérifications des experts, le champ de vision du conducteur à bord du camion cube est bon puisqu'il a une grande surface vitrée à l'avant et que le devant du véhicule est plat.

Le feu de piéton à l'intersection autorise M. [REDACTED] à traverser et il a même attendu sur le trottoir sa priorité avant de commencer à traverser.

La Ville de Montréal est dotée d'une équipe d'analyse postcollision mortelle, chargée d'évaluer les infrastructures routières où surviennent des collisions mortelles et de proposer des solutions pour améliorer, le cas échéant, la sécurité à l'endroit concerné. Cette équipe s'est penchée sur l'accident lors de laquelle M. [REDACTED] a perdu la vie. L'organisme est appuyé dans sa démarche par une firme spécialisée en sécurité routière.

Cette étude a déterminé quelques causes possibles de collision qui pourraient être reliées à des éléments d'infrastructures et d'aménagement.

Bien qu'il ait été analysé que l'éclairage de l'intersection est considéré comme conforme aux exigences, le niveau d'intensité de l'éclairage à l'intersection y serait variable, ce qui peut avoir nui à la capacité du conducteur à détecter le piéton avant l'impact, d'autant plus que la chaussée mouillée tend à accentuer les contrastes. L'étude recommande donc une bonification de l'éclairage.

Également, il est noté à cette étude que les virages à gauche constituent des manœuvres plus complexes à réaliser, en l'absence d'une voie dédiée et de phase de feu exclusive. Ceci s'explique par le fait que le conducteur doit traiter plusieurs informations rapidement, soit de vérifier l'absence de véhicules venant en sens inverse, la présence de piétons engagés tout en veillant à ne pas obstruer la voie de circulation. Ce sentiment d'urgence peut inciter les conducteurs à précipiter leur virage dès qu'un créneau devient possible, ce qui hausse les risques de heurter un piéton.

L'étude mentionne une autre recommandation afin d'améliorer la sécurité routière, soit de réduire la distance de traversée des piétons de l'axe De Salaberry par l'ajout d'avancées de trottoir.

À la lumière des informations recueillies dans le cadre de l'investigation, je considère donc qu'il y a un enjeu de sécurité pour les piétons qui décident de traverser à cette intersection.

Mesures correctives mises en place depuis le décès :

D'après mes discussions avec une personne en autorité au Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal, il est déjà prévu d'effectuer des interventions à ce croisement. Récemment, le 8 octobre 2025, les mesures correctrices suivantes ont été mises en place, soit :

- Des modifications ont été apportées aux feux de circulation. La phase exclusive pour les piétons a été mise en place.

Également, la Ville de Montréal projette de bonifier l'éclairage à cette intersection pour l'année 2028.

Ainsi, à la lumière de mon investigation et dans le but d'une meilleure protection de la vie humaine, je formulerais seulement une recommandation en lien avec l'éclairage de cette intersection, dont j'ai eu l'opportunité de discuter avec les instances concernées.

CONCLUSION

Le décès de M. [REDACTED] est attribuable aux conséquences d'un traumatisme craniocérébral sévère, après avoir été heurté par un camion cube alors qu'il était piéton.

Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATION

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

- [R-1]** Devance la bonification de l'éclairage de l'intersection de la rue De Salaberry et de la rue Grenet, à Montréal, et ce dans les plus brefs délais.

Je soussignée, coroner, reconnaiss 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 Beloeil, ce 14 novembre 2025.

Me Valérie Morin, coroner