

Rapport d'investigation du coroner

Loi sur les coroners

POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de

2024-09053

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-Kim Godin
Coroner

BUREAU DU CORONER		
2024-11-27 Date de l'avis	2024-09053 N° de dossier	
IDENTITÉ		
██████████ Prénom à la naissance	██████████ Nom à la naissance	
51 ans Âge	Masculin Sexe	
Longueuil Municipalité de résidence	Québec Province	Canada Pays
DÉCÈS		
2024-11-27 Date du décès	Montréal Municipalité du décès	
Station de métro (Champs-de-Mars) Lieu du décès		

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. ██████████ a été identifié à l'aide d'une pièce d'identité comportant une photographie.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Le 27 novembre 2024, vers 17 h 40, M. ██████████ s'est rendu sur le quai de la station de métro Champ-de-Mars (direction Montmorency) et a attendu en retrait, derrière de nombreuses personnes. À l'arrivée du métro, il s'est rapidement déplacé et a sauté sur les rails à 17 h 45, où il a alors été percuté par un wagon entrant en station.

Des témoins ont immédiatement avisé la centrale 9-1-1. Des premiers répondants et des ambulanciers sont rapidement arrivés sur les lieux. Ils ont désincarcéré M. ██████████ et l'ont remonté sur le quai. Ils ont observé qu'il présentait un traumatisme crânien de même qu'une activité électrique sans pouls. Des manœuvres de réanimation ont ensuite été débutées.

M. ██████████ a été transporté par ambulance au Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM), où les manœuvres ont été poursuivies. En dépit des soins prodigués, aucun pouls n'a été retrouvé. Le décès de M. ██████████ a été constaté à 18 h 27 par un médecin du CHUM.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Un examen externe a été effectué le 28 novembre au CHUM. Il a permis de confirmer la présence d'un polytraumatisme contondant.

Des liquides biologiques ont été prélevés et analysés au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. Ces analyses ont démontré la présence d'éthanol (alcool) sanguin à une concentration de 134 mg/dL. À titre de référence, la limite légale pour la conduite d'un véhicule à moteur est de moins de 80 mg/dL.

Aucune autre substance n'a été décelée (drogue ou médicament).

ANALYSE

Portrait de M. [REDACTED]

M. [REDACTED] semblait en bonne forme physique et n'avait pas d'antécédents médicaux notables. Cependant, il n'était pas enclin à consulter un médecin ou tout autre professionnel de la santé.

Homme aux multiples talents, il s'est illustré dans plusieurs domaines.

Maître-malteur d'expérience et directeur de production dans une entreprise de maltage depuis plus d'une vingtaine d'années, il était profondément attaché à sa profession. Il l'exerçait avec passion et rigueur, et en retirait une grande fierté. Il était apprécié de ses collègues et reconnu pour sa bienveillance, sa gentillesse, son souci des autres et son éthique professionnelle exemplaire. Sa profession occupait une très grande place dans sa vie.

Il était un poète et slameur reconnu à travers la francophonie. Il avait publié plusieurs recueils de poèmes et s'était illustré tant au Québec qu'à l'international. Il avait abordé de diverses manières à travers les années les thèmes du désespoir, de la solitude et du suicide. Ses œuvres et son talent ont été récompensés par de nombreux prix et honneurs.

Il fut aussi cofondateur d'une maison d'édition spécialisée en poésie, où il s'y investit avec intensité pendant plus d'une décennie. Il accompagna avec générosité et passion de nombreux poètes. Selon ceux qui l'entouraient, il était très fier du travail qu'il accomplissait et de la capacité de sa maison à fonctionner de manière indépendante, sans recourir aux subventions.

Selon son entourage, il était une personne d'une grande intensité, habitée depuis des années par un côté sombre et une grande mélancolie.

Malgré les encouragements de son entourage et de ses collègues, il avait toujours refusé de consulter un professionnel de la santé ou de bénéficier du programme d'aide aux employés en lien avec son état psychologique.

Selon l'information portée à ma connaissance, son mal-être s'est accentué à partir de 2018, à la suite notamment d'un échec amoureux. Malgré le soutien de ses proches et de ses amis, il s'est subséquentement replié sur lui-même et s'est retiré de la scène artistique ainsi que de sa maison d'édition. Il a coupé presque tous les ponts avec son réseau social et de soutien. Il semblait également avoir une consommation d'alcool significative.

Son univers s'est recentré autour de ses activités à l'usine de maltage. Il s'y consacra sans relâche.

Période entourant son décès

Dans les semaines ayant précédé son décès, il a traversé des événements marquants sur le plan professionnel, qui l'ont profondément bouleversé et confronté à ses valeurs personnelles.

Il continuait néanmoins à assumer ses responsabilités professionnelles et s'acquittait des gestes de la vie quotidienne. Il avait même pris le soin de faire des emplettes en prévision des Fêtes, ce qui témoignait d'une certaine projection vers l'avenir.

Par ailleurs, il avait récemment été approché pour contribuer à un événement artistique d'envergure, dans le cadre d'un projet qui semblait l'animer. Selon son entourage, il était sur le point d'accepter cette invitation, qui aurait marqué son retour sur la scène artistique.

M. [REDACTED] a passé une partie de la journée du 27 novembre à son lieu de travail. Au cours de l'après-midi, il a échangé avec une amie et s'est rendu dans une brasserie. Il a vraisemblablement consommé de l'alcool, puisque la présence d'éthanol a été détectée lors des analyses toxicologiques.

Puis, vers 17 h, il s'est rendu dans un commerce afin d'accomplir certaines tâches professionnelles.

M. [REDACTED] avait l'habitude de prendre les transports en commun pour regagner son domicile. C'est vraisemblablement dans ce contexte qu'il s'est rendu en fin de journée à une station de métro des environs.

Les enregistrements vidéo captés par les caméras de surveillance ont été visionnés et ont permis de confirmer que M. [REDACTED] s'est engagé seul sur les rails. Il n'a pas été poussé, ni tombé accidentellement ou par inattention. Bien qu'aucun écrit d'adieu n'ait été retrouvé, ses gestes suggèrent une intention claire.

Les informations recueillies mettent en évidence les multiples dimensions de son parcours et de sa situation, nous rappelant que le suicide est le plus souvent un phénomène complexe et multifactoriel.

Réflexions sur la prévention du suicide

Entre 2015 et 2023, le Bureau du coroner a dénombré jusqu'à maintenant 92 suicides dans le métro de Montréal, soit une moyenne de 10 suicides par an.

Pour l'année 2024, la Société des transports de Montréal (STM) a comptabilisé 25 interruptions de service pour une « tentative de mort violente ». À ceci s'ajoutent 340 interruptions de service pour des personnes sur la voie, et 181 interruptions de service pour des personnes en tunnel.

À la lumière des données disponibles, il apparaît que les tentatives de suicide sur les voies du métro entraînent plus fréquemment des blessures physiques que des décès.

Il convient aussi de souligner que les tentatives de suicide, tout comme les suicides complétés dans le métro, peuvent entraîner des effets indésirables, dont des traumatismes psychologiques, sur les personnes qui sont exposées à ces événements. Cela inclut non seulement les usagers du métro, mais également les employés du transport en commun (conducteurs, chefs d'intervention, constables spéciaux, ambassadeurs de sûreté, opérateurs, employés à la salle de contrôle, dépanneurs de voie, personnel de nettoyage, etc.) et des services d'urgence (pompiers, policiers, techniciens ambulanciers paramédics, professionnels de la santé). Ces expositions peuvent parfois entraîner des arrêts de travail prolongés, plus particulièrement chez les employés directement confrontés à la scène ou à ses conséquences immédiates.

À la suite du décès de M. [REDACTED] et de l'étude des données récentes sur les suicides dans le métro, il m'est apparu essentiel d'examiner plus en profondeur comment les stratégies de

prévention du suicide dans le métro de Montréal peuvent être bonifiées afin de prévenir des décès et mieux assurer la sécurité et le bien-être de ses usagers et employés.

En collaboration avec des collègues coroners aussi chargés d'investiguer des décès par suicide survenus dans le métro, j'ai eu l'opportunité d'échanger avec plusieurs acteurs de la STM, notamment les équipes du service juridique, de la sécurité et des opérations.

En raison de leurs expertises, nous avons également consulté le Centre de prévention du suicide de Montréal, le titulaire de la Chaire de recherche du Canada sur l'intelligence artificielle pour la prévention du suicide et la directrice associée du Centre de recherche et d'intervention sur le suicide, enjeux éthiques et pratiques de fin de vie.

Ces échanges ont permis de mettre en relief que la prévention des blessures graves et mortelles dans le métro nécessite une approche multidimensionnelle, fondée sur un éventail de mesures, à la fois structurelles, humaines, technologiques et de sensibilisation.

Mesures structurelles : la réduction de l'accès aux rails

Selon les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), limiter l'accès aux moyens de suicide est une mesure universelle et essentielle dans la prévention du suicide. De même, la Stratégie nationale de prévention du suicide 2022-2026 insiste sur la nécessité de restreindre l'accès aux moyens afin de donner aux individus en détresse le temps de surmonter la crise sans passer à l'acte fatal.

Des études révèlent également que le laps de temps entre la décision de passer à l'acte et la tentative de suicide peut être aussi court que 5 à 10 minutes. De plus, plusieurs recherches ont permis d'établir que, lorsqu'un moyen de se suicider est difficile d'accès ou indisponible, la personne en détresse ne cherchera pas nécessairement une alternative. En restreignant l'accès aux moyens et en augmentant le délai entre la prise de décision et l'acte, il est possible de prévenir des suicides.

Ainsi, une des solutions les plus efficaces à long terme consiste à restreindre l'accès aux rails, en installant des barrières physiques, telles que les portes palières. Ces barrières physiques, déjà mises en place avec succès dans le Réseau express métropolitain (REM) dans le Grand Montréal et dans plusieurs réseaux de transport à travers le monde, permettent non seulement de prévenir les chutes et les intrusions sur les voies de personnes et d'objets, mais également les décès par suicide. Elles permettent aussi de réduire drastiquement les arrêts de service.

Bien que cette mesure implique un investissement financier et des défis techniques considérables, elle représente l'une des meilleures options pour prévenir le passage à l'acte. De plus, la configuration des nouvelles stations en construction permettrait d'envisager l'installation future de portes palières.

Il serait ainsi essentiel de devancer l'échéancier de l'étude de mise en place de portes palières au niveau des quais du réseau de métro, actuellement prévu pour 2033 dans le Plan des immobilisations 2024-2033 de la STM, afin de prioriser les efforts de prévention du suicide.

Mesures humaines : la présence d'intervenants formés

En complément des mesures structurelles, il est primordial de renforcer la présence de personnels formés à la prévention du suicide dans le métro. La STM a débuté en janvier 2024 le déploiement d'une équipe de six ambassadeurs de sûreté pour offrir davantage de présence

de vigilance sur les quais, repérer les situations à risque ou potentiellement dangereuses et renforcer le sentiment de sécurité. Cette initiative est un pas important dans la prévention des blessures graves ou mortelles et mérite d'être bonifiée pour couvrir efficacement l'ensemble du réseau du métro.

Il est donc crucial de rehausser cette présence en augmentant le nombre d'ambassadeurs de sûreté et d'employés (comme des constables spéciaux) ayant la responsabilité de repérer les personnes en détresse, d'intervenir utilement et de prévenir ultimement les tentatives de suicide. Il faut s'assurer que chaque station soit adéquatement desservie pendant les heures d'ouverture, afin d'intervenir en temps utile auprès des personnes en détresse.

Ces ambassadeurs et autres employés qui travaillent dans les stations doivent évidemment être formés en prévention du suicide, pour repérer rapidement les signaux d'alarme et être outillés pour prévenir une tentative de suicide jusqu'à l'arrivée des secours.

Par ailleurs, en 2018, la STM a établi un partenariat avec le Centre de prévention du suicide de Montréal. Cette collaboration a permis de former des employés-cadres et de premier contact avec la clientèle pour qu'ils détectent et interviennent lorsqu'une personne en détresse s'apprête à faire une tentative de suicide. Cette formation mérite d'être offerte à tous les employés susceptibles d'être en contact avec une personne en détresse, dont les ambassadeurs de sûreté.

Mesures technologiques : améliorer la surveillance et la détection

L'amélioration des technologies de surveillance et de détection est un autre axe important. La salle de vigie et le système actuel de surveillance virtuelle par caméra dans le métro commencent à être vétustes et nécessitent une mise à jour pour améliorer leur efficacité. L'intégration de nouvelles technologies plus performantes pourrait faciliter la détection de comportements à risque.

De plus, des recherches récentes menées par la Chaire de recherche du Canada sur l'intelligence artificielle (IA) pour la prévention du suicide de l'Université TELUQ mettent en évidence le potentiel de l'intelligence artificielle dans l'identification rapide des comportements suicidaires. L'utilisation d'algorithmes capables de détecter des signaux de détresse à partir des vidéos en temps réel permettrait ainsi de réagir et d'intervenir plus rapidement. Ce système, combiné évidemment à un système de caméras performantes et à une équipe d'intervenants formés et présents en nombre suffisant dans toutes les stations, serait un atout précieux dans la prévention des suicides dans le métro.

Mesures de sensibilisation : promouvoir la santé mentale

À la suite du partenariat entre la STM et le Centre de prévention du suicide de Montréal, des affiches permanentes ont été installées sur les quais afin de faire connaître les services d'aide. Une campagne de sensibilisation annuelle a également été mise sur pied pour outiller les usagers qui connaîtraient des personnes en détresse. Cette campagne est généralement en février de chaque année.

Les stratégies de sensibilisation à la santé mentale et à la prévention du suicide devraient être diversifiées, continues et soutenues dans le temps afin de rejoindre un plus grand nombre d'usagers. Il importe également de sensibiliser les employés à la prévention du suicide tout au long de l'année. En multipliant les stratégies de communication, à la fois en station et via les plates-formes numériques, on peut toucher un public plus large et diversifié.

En conclusion, la prévention du suicide dans le métro de Montréal exige une approche globale et intégrée, qui combine des mesures structurelles, humaines, technologiques et de sensibilisation. Chaque aspect de cette approche a un rôle à jouer, de l'installation de portes palières pour restreindre l'accès aux rails, à l'augmentation de la présence d'intervenants formés, en passant par l'amélioration des technologies de surveillance pour détecter rapidement les comportements à risque. Enfin, la sensibilisation à la santé mentale et à la prévention du suicide est aussi un pilier, qui doit accompagner en continu les usagers et les employés à travers leur parcours dans le réseau du métro.

Je suis convaincue que la mise en place de ces mesures de manière cohérente et coordonnée constitue une réponse efficace pour sauver des vies de même que protéger les usagers et employés du métro.

CONCLUSION

M. [REDACTED] est décédé d'un polytraumatisme consécutivement à une collision avec un wagon de métro.

Il s'agit d'un suicide.

RECOMMANDATIONS

Je recommande que la **Société de transport de Montréal (STM)** :

- [R-1] Devance l'échéancier de réalisation de l'étude de mise en place de portes palières au niveau des quais du réseau de métro, actuellement prévu pour 2033 ;
- [R-2] Rehausse ses capacités de surveillance en recourant à des moyens technologiques et de vidéosurveillance plus performants dans l'objectif de prévenir les tentatives de suicide dans le métro ;
- [R-3] S'assure de la présence d'ambassadeurs de sûreté dans toutes les stations, pendant toutes les heures d'ouverture ;
- [R-4] Accroisse la présence d'employés en station et sur les quais ayant la responsabilité de repérer les personnes en détresse ou présentant des comportements suicidaires, d'intervenir utilement et de prévenir les tentatives de suicide ;
- [R-5] S'assure que tout le personnel susceptible d'intervenir auprès d'une personne en détresse ou ayant des comportements suicidaires soit formé en prévention du suicide notamment afin qu'il soit en mesure de les repérer et d'intervenir utilement ;
- [R-6] Multiplie et diversifie les messages faisant la promotion de la santé mentale et du recours à l'aide et aux services en prévention du suicide.

SOURCES D'INFORMATION

Le présent rapport s'appuie sur plusieurs sources d'information, dont :

- Les dossiers cliniques de M. [REDACTED] ;
- Les rapports d'expertises ;
- Le rapport d'intervention policière.

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 9 octobre 2025.

Me Julie-Kim Godin, coroner

Version anonymisée