

Rapport d'investigation du coroner

Loi sur les coroners

POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de



2024-09231

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 Marilyn Morin
Coroner

BUREAU DU CORONER		
2024-12-04 Date de l'avis	2024-09231 N° de dossier	
IDENTITÉ		
██████████ Prénom à la naissance 18 ans Âge Montréal Municipalité de résidence	██████████ Nom à la naissance Masculin Sexe Québec Province	Canada Pays
DÉCÈS		
2024-12-04 Date du décès Station de métro (Villa-Maria) Lieu du décès	Montréal Municipalité du décès	

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. ██████████ a été identifié visuellement par un policier à l'aide d'une pièce d'identification comprenant une photographie.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Selon un rapport d'enquête du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), le 4 décembre 2024 vers 1 h 4, un appel est logé au 911 après qu'un homme, M. ██████████, se soit précipité devant un wagon de métro en déplacement à la station de métro Villa-Maria.

Plusieurs équipes de professionnels (Société de transport de Montréal [STM], SPVM et Urgences-santé) sont rapidement déployées sur place.

M. ██████████ est inconscient et se trouve coincé sous le troisième wagon. Il en est extirpé vers 1 h 20.

Les techniciens ambulanciers paramédics sont arrivés auprès de M. ██████████ à 1 h 10. À ce moment, il présentait une asystolie. Les manœuvres de réanimation ont été poursuivies jusqu'à son arrivée à l'urgence de l'Hôpital Royal-Victoria où elles ont finalement été cessées puisque vaines. Le décès de M. ██████████ a été constaté par un médecin à 1 h 59.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Un examen externe a été pratiqué le 4 décembre 2024 par l'équipe d'Héma-Québec. Il a permis de constater la présence de plusieurs lésions traumatiques (abrasions, fractures et saignements) sur l'ensemble du corps.

Des prélèvements effectués lors de l'examen externe ont été analysés au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. Les analyses toxicologiques n'ont pas mis en évidence la présence de drogues usuelles, d'abus et d'alcool dans le milieu biologique examiné, et ce, dans les limites des méthodes effectuées.

ANALYSE

M. [REDACTED] n'avait aucun suivi médical actif. Cependant, le 30 juin 2024, il avait consulté au Site Glen après qu'il eut tenu des propos suicidaires à des copains. En consultation, il avait expliqué regretter ses propos et les avoir tenus impulsivement après s'être chicané avec des proches et vécu une rupture amoureuse. Un filet de sécurité avait été déployé : M. [REDACTED] allait être hébergé chez un proche.

L'enquête policière (visionnement d'un enregistrement vidéo de la station de métro et déclaration de l'opérateur) a permis d'établir que M. [REDACTED] s'est élancé vers le wagon de métro lorsque celui-ci arrivait au quai de la station et qu'il n'y avait pas d'autres individus sur place. On en comprend qu'il ne s'agissait pas d'une chute ou d'un accident.

L'opérateur a tenté de freiner le train en appliquant les freins d'urgence, mais cela n'a pas pu empêcher la collision.

Dans la chambre de M. [REDACTED], quelques lettres d'au revoir adressées à des proches ont été trouvées. La vérification de son cellulaire a dévoilé qu'il avait envoyé des messages d'adieu peu avant son passage à l'acte. De plus, des pages consultées sur un média social sont congruentes avec son état dépressif et l'idée qui l'habitait de passer à l'acte.

Le suicide demeure un tragique phénomène de mortalité à haute prédominance au Québec. Aucune strate d'âge ou genre n'en est épargnée. Concernant précisément les suicides survenus dans le métro de Montréal, le Bureau du coroner en a recensé 92 entre 2015 et 2023, soit une moyenne annuelle de 10.

Pour l'année 2024, la STM a rapporté 25 interruptions de service liées à des « tentatives de mort violente », auxquelles s'ajoutent 340 interruptions de service pour des personnes sur la voie et 181 pour des personnes en tunnel. Selon les données disponibles, il appert que les tentatives de suicide sur les voies du métro entraînent plus fréquemment des blessures physiques que des décès.

Les gestes suicidaires posés dans le métro ont aussi des impacts collatéraux, notamment des traumatismes psychologiques chez les personnes exposées à ces événements. Les usagers du métro peuvent être impactés, 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 lumière des données recueillies dans le contexte de l'investigation du décès de M. [REDACTED], il m'est apparu essentiel d'investiguer de manière plus approfondie le suicide dans le métro de Montréal. D'une part, afin de mieux comprendre le phénomène de mortalité et les conséquences collatérales et, d'autre part, afin de parvenir à formuler des recommandations qui viseraient non seulement la protection de la vie humaine, mais aussi une amélioration de la sécurité et du bien-être des usagers et employés du métro de Montréal.

C'est ainsi qu'en collaboration avec quelques collègues coroners aussi chargés d'investiguer de tels décès, 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.

L'Organisation mondiale de la santé (OMS)¹ a clairement déterminé que de limiter l'accès aux moyens de suicide est une mesure universelle et essentielle dans la prévention du suicide. Dans la même foulée, 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.

La revue de pairs Suicide Prevention (ressource for action)² met aussi en évidence que le geste hétéroagressif (suicidaire) peut être impulsif. En effet, 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. Or, il en ressort que lorsqu'un moyen de se suicider est difficile d'accès ou indisponible, la personne en détresse ne cherchera pas nécessairement une alternative. Ainsi, en restreignant l'accès aux moyens (dans ce cas-ci, les rails du métro de Montréal) et en augmentant le délai entre la prise de décision et l'acte, il est donc possible de prévenir des suicides.

Cet allongement du délai peut se traduire par différentes solutions (structurelles, humaines ou technologiques), notamment par l'installation de portes palières, laquelle fait d'ores et déjà partie des réflexions de la STM.

Il est avéré qu'une telle installation implique un investissement financier substantif ainsi que d'importantes modifications physiques des stations. Cette voie de passage est non seulement coûteuse, mais son implantation entraîne une importante logistique en termes de temps et d'impacts sur le réseau du métro de Montréal. Son implantation s'avère assurément plus complexe dans les stations existantes, en raison, notamment, de défis liés à l'espace disponible et à la modernisation des lieux et de la technologie. 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.

Au niveau des ressources humaines, des ambassadeurs de sûreté sont déployés dans le métro de Montréal depuis janvier 2024³. Leur mandat est d'agir comme une présence rassurante pour la clientèle, de répondre à ses questions et de la guider ou de lui donner toutes les informations nécessaires en cas de besoin. Formés à cet effet, ils sont également déployés afin de repérer des situations potentiellement dangereuses et les signaler aux équipes de sécurité. Ce déploiement d'ambassadeurs s'est inspiré de programmes similaires dans d'autres réseaux de métro nord-américains. 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

¹ https://www.afro.who.int/sites/default/files/2022-11/WHO_LiveLife_French_Final.pdf

² <https://www.cdc.gov/suicide/pdf/preventionresource.pdf>

³ <https://www.stm.info/fr/presse/communiqués/2024/la-premiere-cohorte-d-ambassadeurs-de-surete-se-deploie-dans-le-metro>

chaque station soit adéquatement desservie pendant les heures d'ouverture, afin d'intervenir en temps utile auprès des personnes en détresse. 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.

D'un point de vue technologique, il nous a été expliqué que le système de surveillance par caméras actuellement déployé dans le réseau du métro de Montréal est désuet. D'une part, l'installation d'un système plus performant permettrait d'aider à la détection des personnes en situation de détresse et d'intervenir plus efficacement (et rapidement). D'autre part, ce système serait utile à l'intégration et à la performance de l'analyse vidéo intelligente. En effet, un processus de recherche et de développement visant l'utilisation de l'intelligence artificielle à des fins de prévention du suicide, notamment via l'analyse de vidéo intelligente, est en cours et piloté par la Chaire de recherche du Canada sur l'intelligence artificielle pour la prévention du suicide de l'Université TÉLUQ. L'implication et la collaboration de la STM apparaissent comme étant importantes dans les circonstances.

La recherche et le développement se concentrent, entre autres, sur l'élaboration d'un algorithme visant à détecter les comportements préoccupants et suggérant un potentiel risque suicidaire. En repérant ces comportements, des interventions préventives pourront être effectuées auprès des personnes concernées, et ce, de manière plus rapide. Dans cette optique, l'ajout de personnel formé pour ce type d'intervention (à chacune des stations) devient encore plus judicieux. De plus, comme l'effectivité de cet algorithme est notamment tributaire de la qualité des séquences vidéo captées, il apparaît cohérent que l'optimisation du système de vidéosurveillance de la STM soit considérée.

Finalement, la prévention du suicide passe encore et toujours par la sensibilisation de la population, non seulement au thème du suicide en tant que tel, mais aussi de la santé mentale. Certes, des campagnes de sensibilisation se tiennent de manière annuelle, mais j'estime qu'un déploiement constant de diverses mesures visant la sensibilisation devrait être effectué de manière plus soutenue. 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.

En somme, les différentes données obtenues dans le cadre de l'investigation du décès de M. [REDACTED] permettent d'entrevoir différentes avenues visant à réduire les gestes suicidaires dans le métro de Montréal. Ces avenues sont des mesures structurelles, humaines, technologiques et de sensibilisation. Toutefois, leur analyse démontre que leur combinaison, ou leur simultanéité, apparaissent comme étant à favoriser afin d'en tirer le plus grand bénéfice. Tout comme plusieurs de mes collègues, 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 pour protéger les usagers et les employés du métro de Montréal.

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.

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 10 octobre 2025.

Me Marilyn Morin, coroner