

Décision

[Télécharger la décision](#)

[Retour à la liste des résultats](#)

R. c. Bélec

2009 QCCQ 632

COUR DU QUÉBEC

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
LOCALITÉ DE MONTRÉAL
« Chambre criminelle et pénale »

N° : 500-01-019149-050

DATE : Le 20 janvier 2009

SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE CLAUDE LEBLOND, J.C.Q.

LA REINE

Poursuivante

c.

ANDRÉ BÉLEC

Accusé

JUGEMENT

[1] L'accusé a subi son procès sur trois chefs d'accusation lui reprochant la conduite dangereuse d'une automobile causant la mort de deux personnes et des lésions corporelles à une troisième.

[2] Il s'agit d'une collision entre deux véhicules sur le pont Le Gardeur le 15 mai 2005 à 3 h 18.

THÈSES DE LA POURSUITE ET DE LA DÉFENSE

[3] La thèse de la poursuite est à l'effet que l'accusé a conduit son véhicule Pontiac Sunfire dans la voie inverse avant d'être impliqué dans une collision avec l'automobile des victimes, une Honda Civic, qui roulait dans cette voie. La thèse de la tentative de suicide est avancée. La drogue et la colère y auraient aussi joué un rôle.

[4] La thèse de la défense est à l'effet qu'il n'a pas été prouvé hors de tout doute raisonnable que l'accusé a conduit de façon dangereuse. De plus, le lien de causalité entre la conduite de l'automobile de l'accusé et la mort et les lésions corporelles des victimes n'est pas admis.

ADMISSIONS

[5] La défense admet que le 15 mai 2005 l'accusé conduisait son véhicule Pontiac Sunfire sur le pont Le Gardeur en direction de Repentigny vers 3 h 15 et que son automobile est entrée en collision avec la Honda des victimes.

LA QUESTION EN LITIGE

[6] Les seules questions en litige sont de savoir si l'accusé a conduit dangereusement et s'il y a un lien de causalité suffisant avec la mort et les lésions corporelles des victimes.

DESCRIPTION DES LIEUX ET CONSTATATIONS PAR L'EXPERT EN ANALYSE DE COLLISION

[7] Pascal Quiles a été déclaré expert en analyse de collision. Il a témoigné et son rapport a été déposé sous la cote P-7. Ce dernier relève les éléments suivants :

« Le pont Le Gardeur relie Montréal et Repentigny. La collision a lieu dans la partie de Montréal.

Le pont est dans un axe est-ouest. Il est bordé du côté nord par une rampe de protection. Du côté sud il y a une piste cyclable et elle est protégée par une rampe des deux côtés.

Les deux directions sont séparées par une ligne double de couleur jaune. Dans chaque direction, il y a deux voies qui sont séparées par une ligne pointillée blanche.

L'éclairage est assuré par des lampadaires simples du côté nord.

Le revêtement du pont est en asphalte peu usé et en très bon état.

Il y a un panneau de signalisation dans chaque direction qui indique la limite de vitesse à 50 km/h en début de tablier et cela devient 70 km/h par la suite. La collision a eu lieu 119 mètres à l'intérieur de cette dernière zone.

Cette nuit-là il pleuvait et la température était d'environ 8 Celsius.

À mon arrivée sur la scène la circulation est interdite, et il est environ 5 h 21.

Je débute mon examen de la scène au début du tablier du côté de Montréal, soit Sherbrooke et la 100e avenue.

J'ai examiné la direction est en marchant jusqu'au lieu de l'impact. Il n'y avait aucune trace de freinage, aucune trace de frottement et ni aucune trace de dérapage.

Sur la zone d'impact, j'ai retrouvé les deux véhicules qui étaient à 2,78 mètres l'un de l'autre.

J'ai continué mon examen de la chaussée en marchant vers l'est. Lorsque je suis arrivé à la limite entre Montréal et Repentigny, je n'ai retrouvé aucune trace.

Je reviens vers le lieu de la collision en examinant la direction ouest jusqu'aux véhicules. Il n'y avait aucune trace de freinage, de dérapage ou de frottement.

Les deux véhicules ont subi d'énormes dommages. La Honda Civic pointait vers l'ouest légèrement vers la ligne pointillée. La Pontiac Sunfire pointait vers l'est à cheval sur la ligne pointillée.

De chaque côté de la Honda, il y avait les corps du conducteur et du passager avant.

Les corps étaient recouverts d'une toile.

Il y avait des débris de véhicule en grand nombre au sol. L'asphalte était recouvert d'huile. Il m'a été impossible de déterminer un point précis d'impact.

J'ai continué dans la direction ouest jusqu'à la fin du tablier et je n'ai retrouvé aucune trace.

Véhicule 1

J'ai commencé l'examen du Pontiac Sunfire par l'habitacle. La ceinture de sécurité du conducteur a été coupée de façon nette. La boucle était encore dans le réceptacle. Il y avait des traces de tissu brûlé sur la boucle du haut, signe que la ceinture s'est étirée sous une forte pression. Il n'y avait aucune trace d'impact de corps à l'intérieur du véhicule.

Le dossier du siège arrière a pénétré l'espace de l'habitacle. Il y avait une caisse de résonance qui a poussé sur le dossier.

Les coussins gonflables ont été déployés. Il y avait un peu de sang sur celui du conducteur.

Le moteur et tout ce qui est sous le capot se sont retrouvés reculés vers l'habitacle de plusieurs centimètres. Il y a eu intrusion dans l'espace vital du conducteur. Les pédales de freins et d'accélérateur ont reculé de plusieurs centimètres.

L'angle d'impact sur la Pontiac Sunfire était très près de 180 degrés.

Véhicule 2

Le moteur et le reste de ce qu'il y a sous le capot ont été repoussés vers l'habitacle de façon importante. L'angle d'impact est pratiquement à 180 degrés.

L'intrusion a été d'une telle ampleur qu'il restait une quinzaine de centimètres entre les trois pédales et le siège du conducteur. Il restait à peu près le même espace du côté du passager. »

[8] Puis, dans le même rapport, M. Quiles énonce différentes particularités de cette scène de collision :

« -Il n'y a aucune trace de freinage, de frottement ou de dérapage du côté de la Pontiac.

-Il n'y a aucune trace de freinage, de frottement ou de dérapage du côté de la Honda.

-Les ampoules de freinage des deux véhicules ne présentent aucune déformation incandescente.

-La collision a lieu du côté nord, soit du côté des lampadaires qui éclairent le pont.

-Tous les lampadaires fonctionnent bien.

-Les angles d'impact sur les véhicules sont à peu près droits (face à face).

-La Pontiac et la Honda ont des enfoncements qui dénotent une vitesse élevée. »

PRÉCISIONS APPORTÉES PAR M. QUILES DANS SON TÉMOIGNAGE

[9] Le témoin Quiles apporte dans son témoignage les précisions suivantes : Il s'est situé à partir du premier joint d'expansion pour mesurer ses distances. Il a constaté qu'il n'y avait pas de trace sur le pavé pour établir le point d'impact de façon précise, il a plutôt déterminé une zone d'impact en fonction des débris.

[10] Il se sert de la pièce P-4 qui est un schéma sur trois grandes feuilles numérotées de 1 à 3. L'orientation ouest-est pour le pont y est indiquée.

[11] La ligne double sur le pont était jaune et en bonne condition. La zone d'impact se situe entre les lampadaires numéros 127 et 128 en direction ouest, soit en direction de Montréal. La zone d'impact est à 13 mètres à l'est du lampadaire 128.

[12] La Honda est sur la voie en direction de Montréal. À 2,78 mètres de la Honda, il y a la Sunfire à cheval sur la ligne pointillée séparant les deux voies. La Sunfire pointe vers Repentigny alors que la Honda pointe vers Montréal.

[13] Les débris sont dans un schéma circulaire entre les deux véhicules automobiles, il s'agit de plastique, de métal, de verre, de liquide et d'huile de refroidissement.

[14] Sur la photographie 15 de P-1, les débris délimitent la zone d'impact. Il n'a pas vu de traces de freinage, ni de traces de frottement du métal sur la chaussée suite à la collision.

[15] Il n'y a aucune trace tant vers Repentigny que vers Montréal. Il note à ce moment-là tout ce qui pouvait être relié à l'accident. Il ne voit pas de bosses ni de nids de poules.

[16] Les lampadaires sont situés chacun à une distance de 50-52 mètres de l'autre, ils sont tous allumés et ils sont du côté nord du pont.

[17] La limite de vitesse au début du pont du côté ouest, soit du côté Montréal-Est, est de 50 km/h et change pour 70 km/h sur le pont et le panneau de signalisation qui indique 70 km/h est à 160 mètres du lampadaire numéro 133.

[18] La collision est à 279 mètres à partir du lampadaire 133 et la collision est aussi à 119 mètres du début de la zone 70 km/h.

[19] Du côté du pont d'où l'accusé venait, au moins 200 mètres de ligne droite précèdent le lieu d'impact.

[20] Du côté d'où venait l'automobile des victimes, il y a une ligne droite de 400 mètres précédant le lieu d'impact.

[21] Il faisait 7 degrés Celsius lorsqu'il était là et il y avait une petite pluie. Il a pris des mesures de la scène.

[22] La zone d'impact est près du lampadaire 128 sur la voie qui est à droite de la ligne double jaune en direction de Montréal.

[23] Quant à l'angle d'impact, il n'y en a pratiquement pas, il s'agit d'un face à face franc. Quant à la photographie 14 de P-1, le pare-chocs de la Sunfire est légèrement décalé, ce qui explique le déplacement de la Sunfire suite à l'impact. Le décalage est de 20 centimètres.

[24] La Honda est à 1,50 mètre de la ligne double et la Sunfire à 3 mètres et ce calcul se fait à partir du centre masse de chacun des véhicules automobiles.

[25] La partie avant du Sunfire est enfoncée, reculée vers l'habitacle.

[26] Dans l'automobile Honda, les gens n'avaient pas leurs ceintures de sécurité. Lors de l'impact, les brides à l'intérieur de la colonne de direction ont cédé, ce qui indique que le corps du conducteur a frappé violemment le volant.

[27] Quant au corps du passager arrière de la Honda, il a créé un passage vers l'avant entre les deux sièges. Les deux coussins de la Honda se sont déployés. Donc, aucune des trois personnes dans la Honda n'était attachée.

[28] Quant à la vitesse lors de la collision, à la lumière des dommages sur chacun des

véhicules, il l'établit à 80 km/h minimum pour chacun des véhicules, car il y a peu de dispersion des débris.

[29] Chacun des véhicules se trouvait à distance égale des débris de la zone d'impact, ce qui indique que chacun allait à la même vitesse ou presque. À poids égal et à vitesse égale, les débris sont normalement concentrés, mais les débris concentrés ne sont pas un indicateur comme tel de la vitesse.

[30] Il n'y a pas non plus dans cette affaire de traces indiquant un changement subi de voie pour la Sunfire, ni même pour la Honda. Si un coup de volant est subi, les deux véhicules automobiles ne sont pas alors dans une situation de face à face contrairement à ce que l'on voit dans la présente affaire.

[31] L'expert écarte la suggestion de la défense à l'effet que l'accusé se soit endormi, car rien n'indique une perte de contrôle. S'il s'était endormi, il y aurait eu un angle autre que droit. Il est difficile de changer de voie tout en gardant un angle droit. De plus, s'il se réveille et fait une manœuvre, cela aurait laissé des traces. Finalement, il ajoute qu'il aurait fallu que le conducteur inconscient roule en ligne droite sur 279 mètres, soit 9,2 secondes alors que le temps moyen de réaction est de 1,5 seconde. S'il s'était endormi dans la courbe menant au pont comme le lui suggérait le procureur de l'accusé, il aurait frappé le garde-fou du pont.

[32] Sous les véhicules, il n'a pas trouvé d'indice particulier. Il a parlé avec Julien Dufort, ingénieur mécanique. Quant à la boîte du coussin gonflable de la Sunfire, il a obtenu un mandat et a prélevé la boîte sous le siège du passager avant de la Sunfire.

[33] La boîte était en bon état et il l'a dévissée. Dufort a extrait les données sur place. Par la suite il a remis la boîte à l'enquêteur Tapp.

[34] Sans le rapport de Dufort, l'expert dit qu'il n'aurait pu établir de façon précise la vitesse de la Sunfire.

[35] En réponse à la suggestion de la défense à l'effet que la Sunfire ait pu se déplacer après l'impact il dit que si tel avait été le cas, il y aurait eu des traces. Or, il n'en a pas vu. De plus, la distance entre les véhicules et les débris n'aurait pas été la même pour les deux véhicules.

[36] En réponse à la suggestion de la défense à l'effet que l'utilisation des pinces de désincarcération pour couper le toit de la Honda ait pu entraîner le déplacement de ce véhicule, il affirme que l'utilisation de celles-ci ne permet pas de déplacer le véhicule, donc les véhicules sur place n'ont pas été déplacés avant son arrivée.

TÉMOIGNAGE DE JULIEN DUFORT, INGÉNIEUR EN MÉCANIQUE

[37] Il y a eu admission de son expertise en génie mécanique et en interprétation de données de collision.

[38] Il a suivi plusieurs formations en lecture et analyse de module EDR (pour Event Data Recorder) qui est un terme générique. Il s'agit d'un module de contrôle des coussins gonflables, mais aussi un enregistreur de données. Son rapport est déposé en P-8.

[39] La voiture de l'accusé est une Pontiac Sunfire 2000 à transmission automatique.

[40] Ils ont dû démonter le module EDR pour avoir accès aux données. C'est le 18 mai 2005 que le boîtier a été retiré. Le lendemain, il s'est rendu au poste et il a branché son ordinateur au boîtier pour faire la lecture des données. Le module n'était pas endommagé. Le témoin explique que s'il est en mesure de se connecter au boîtier et de lire les données, c'est que le module est fonctionnel.

[41] Les données qu'il a pu retirer du module EDR de la Sunfire sont les suivantes :

[42] À la page 3 de 6 de P-8, il y a cinq colonnes. La colonne 1 concerne les secondes avant le début de l'impact. À la colonne 2, il s'agit de la vitesse du véhicule en MPH. À la colonne 3, ce sont les révolutions du moteur par minute. À la colonne 4, ce sont les pourcentages de l'enfoncement de la pédale d'accélération. À la colonne 5, c'est l'enfoncement de la pédale de freinage. Elle indique « on » ou « off ». Le témoin explique que sur les modèles GM, dès que l'on appuie sur le frein, le module indique « on ».

[43] Quant aux vitesses mentionnées à la colonne 2 pour les cinq secondes précédant la collision, il y a lieu de mentionner les équivalents en kilomètres/heure ainsi que le nombre de mètres à la seconde représenté par ces différentes valeurs.

-5 sec. 63 MPH	101 km/h	28,05 mètres
-4 sec. 70 MPH	110 km/h	29,0 mètres
-3 sec. 69 MPH	114 km/h	30,55 mètres
-2 sec. 71 MPH	117 km/h	31,7 mètres
-1 sec. 69 MPH	114 km/h	30,55 mètres

[44] Quant à la fiabilité des données, il indique qu'il y a un pourcentage maximal d'erreur de 4 %. Pour le « Percent Throttle » le pourcentage maximal d'erreur est de 5 %. C'est donc dire que 95 %, tel qu'indiqué dans cette colonne, peut en fait être 100 %, c'est-à-dire la pédale d'accélération complètement enfoncée.

[45] En haut du même tableau à la page 3 de 6, les mots « SIR Warning Lamp Status » à « off », indiquent qu'il n'y a pas eu d'erreur ou trouble de fonctionnement des coussins gonflables. Au même endroit il y a les mots « Driver's Belt Switch Circuit Status » avec la mention « unbuckled ». Cette mention pourrait indiquer que le conducteur n'avait pas sa ceinture de sécurité. Il faut par contre vérifier la preuve physique. Or, dans ce cas-ci, il y a une indication claire que la ceinture était attachée, car celle-ci a été coupée pour sortir l'accusé. Ici le fait que l'« unbuckled » est indiqué alors que la ceinture était visiblement attachée indique qu'il y a eu une perte de courant immédiatement avant la collision ou au début de la collision. Pour le témoin, le boîtier semblait correct et les données aussi. Il n'y a pas d'indice de contamination de celles-ci.

[46] La page 4 de 6 de P-8 indique que la décélération du véhicule Sunfire de 90 km/h à zéro s'est faite en 110 millisecondes. Cette vitesse de décélération est un minimum. Il s'agit d'un changement de vitesse extrêmement sévère.

[47] Le témoin a refait une lecture des données du boîtier avec un logiciel mis à jour le lundi 15 septembre 2008. La lecture est la même sauf que l'on peut ajouter trois secondes de lecture précédant la collision, mais uniquement pour le capteur de frein.

[48] On constate à cette nouvelle lecture, à la page 3 de 6 de ce rapport déposé comme pièce P-12, qu'il n'y a pas de pression sur la pédale de frein dans les huit secondes précédant l'impact, sauf dans la dernière seconde tout comme dans la pièce P-8. Le témoin nous dit qu'à moins 1 seconde, le « percent throttle » est à zéro, le frein était à « on », ce qui permet d'inférer un geste volontaire d'enlever le pied de l'accélérateur et d'appuyer sur les freins, donc l'accusé ne dormait pas.

[49] Le nombre de révolutions du moteur par minute constaté à la page 3 de 6 de P-8 à -5, -4 et -3 secondes est très élevé et près de la zone rouge du compte-tours qui commence à 6500 t/min. Pour le témoin, cela permet d'inférer que la Sunfire était en accélération avec

la pédale d'accélération au plancher depuis plus que les 5 dernières secondes mentionnées dans ce rapport. De plus, étant très élevées, ces révolutions se traduisent par un bruit du moteur plus important. Il s'agit là d'un autre élément de preuve que le conducteur ne dormait pas.

POSITION DE LA DÉFENSE QUANT À LA PREUVE TECHNIQUE ET AUX EXPERTISES

[50] Le procureur de l'accusé a tenté ici et là de mettre en doute la preuve technique et les expertises.

[51] Le Tribunal a déjà mentionné les suggestions faites à M. Quiles. Ce dernier les a toutes rejetées et l'expert n'a pas été contredit sur l'ensemble de son témoignage.

[52] Le procureur de l'accusé a soulevé qu'à la page 1 du rapport produit comme pièce P-8 il est question de limitations quant aux données. Le procureur reproche aux experts de ne pas avoir vérifié si de telles limitations s'appliquaient au présent cas. Cependant, en aucun moment il n'a établi que de telles limitations existaient. Ainsi, il est mentionné à la page 1 de P-8 que l'exactitude des données quant à la vitesse du véhicule peut être affectée si les pneus sur l'automobile ne sont pas de la dimension spécifiée par le constructeur. Or, en aucun moment il n'a été établi que les pneus n'étaient pas conformes. L'accusé n'en a jamais parlé dans son témoignage.

[53] Il en va de même pour le ratio de l'essieu (final drive axle ratio) mentionné à la page 1 du même document. Le document mentionne qu'un changement dans ce ratio peut affecter l'exactitude des données du module quant à la vitesse du véhicule avant l'impact. Or, le procureur de l'accusé n'en parle que lors de sa plaidoirie. Il a évité le sujet lors de son contre-interrogatoire. L'expert n'a jamais expliqué dans quelle mesure cela pouvait affecter l'exactitude de la vitesse enregistrée. Personne n'est venu dire si ce ratio avait été modifié.

[54] Le procureur de l'accusé reproche aussi aux experts de ne pas avoir vérifié si des rappels avaient été faits par la compagnie quant au module de coussins gonflables.

[55] Ce que le procureur de l'accusé argumente est donc que les différentes possibilités que l'imagination peut trouver auraient dû faire l'objet de vérifications même si ces possibilités sont non fondées sur la preuve.

[56] Il cherche à soulever des doutes dans la preuve de la poursuite en ne faisant appel qu'à l'imagination.

[57] Il en va ainsi du fait que de l'eau peut s'infiltrer par le toit de la Sunfire qui n'est pas étanche et aboutir sur le siège du passager sous lequel se trouve le module. Une serviette trouvée dans l'automobile peut confirmer ce fait. Même si l'eau qui rentre en contact peut affecter le module à la longue, rien dans la preuve ne permet de dire que tel était le cas pour celui-ci. Au contraire, les deux experts ont confirmé le bon état du module et M. Dufort confirme en plus le bon état des données de celui-ci.

LE TRIBUNAL RETIENT-IL LA PREUVE TECHNIQUE ET LES EXPERTISES QUANT AUX CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT?

[58] L'accusé n'a présenté aucune explication sur les circonstances de l'accident. En fait, il dit qu'il n'a aucun souvenir à partir du moment où il se trouve sur le pont Le Gardeur. L'accusé a subi un traumatisme crânien lors de cet accident et le témoignage du Dr François Crépeau établit qu'un tel traumatisme crée un problème au niveau cognitif. Pour ce témoin, l'amnésie sur les secondes avant l'impact est la norme dans ce cas. Cela rend donc probable l'allégation de l'accusé à l'effet qu'il ne se souvient pas des secondes précédant l'accident.

[59] Le seul témoin de l'accident est M. Laliberté, mais il n'a pas vu le véhicule de l'accusé avant la collision. Chacun des lampadaires sur le schéma déposé en preuve (P-4) porte un numéro. Le témoin dit qu'il était vis-à-vis le lampadaire 118 lorsqu'il a vu un véhicule venant en sens inverse. Il décrit ce véhicule comme étant foncé et de forme assez carrée. Le lampadaire près duquel a lieu la collision est le 128, soit dix lampadaires plus loin. Les lampadaires sont séparés d'environ 50 mètres. Le témoin voit donc ce véhicule alors que ce dernier a dépassé de 500 mètres le lieu de l'accident. Lorsqu'il voit la Honda se soulever sous l'impact, il est alors à deux lampadaires de celle-ci. Il est donc alors à environ huit lampadaires plus loin que celui portant le numéro 118, soit 400 mètres plus loin. Il dit qu'il roule à 65 km/h. À cette vitesse il franchit environ 18 mètres à la seconde. On comprend donc que de nombreuses secondes s'écoulent entre le moment où il voit ce véhicule venant en sens inverse vis-à-vis le lampadaire 118 et la collision. Ce témoin est donc tout à fait crédible lorsqu'il affirme que ce véhicule n'a rien à voir avec l'accident. De plus, il n'a vu aucun autre véhicule venant de Montréal, sur le pont, avant la collision.

[60] La poursuite a mis en preuve une déclaration de l'accusé à l'hôpital à l'effet qu'il avait dû changer rapidement de voie pour éviter une automobile noire à sa droite et que c'est là que l'accident est arrivé. L'accusé nie avoir fait cette déclaration.

[61] De toute façon, le Tribunal ne pourrait retenir cette explication de la collision.

[62] La seule preuve des circonstances de l'accident se trouve donc dans la preuve technique et dans les témoignages des experts Quiles et Dufort, témoins que le Tribunal considère crédibles et fiables.

[63] Contrairement aux allégations de la défense, le fait qu'une des victimes était une connaissance d'un des garçons de l'épouse de l'enquêteur principal au dossier ne change rien quant à la conclusion du Tribunal sur la crédibilité et la fiabilité de la preuve technique et des témoignages des experts que la poursuite a fait entendre.

LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT RETENUES PAR LE TRIBUNAL

[64] Le Tribunal retient donc les circonstances suivantes de l'accident : À 3 h 18 le 15 mai 2005, le véhicule de l'accusé roule sur une ligne droite dans la voie opposée à la sienne pendant au moins cinq secondes avec l'accélérateur complètement ou presque complètement enfoncé, et ce, sur un pont presque désert. La distance ainsi parcourue sur cette voie est d'au moins 149 mètres, soit la distance de trois lampadaires. Il n'applique les freins qu'à la toute dernière seconde avant la collision. Au moment de celle-ci sa vitesse est de 117 km/h. La collision constitue un face-à-face franc avec la voiture des victimes. Les différentes circonstances de l'accident font en sorte que l'accusé ne dormait pas.

LES RAISONS DE LA CONDUITE DE L'ACCUSÉ

[65] La tentative de suicide, la colère aveugle et la drogue sont les raisons que la poursuite a évoquées pour expliquer la conduite par l'accusé de son automobile sur le pont Le Gardeur cette nuit-là.

[66] L'accusé nie chacune de ces raisons. Il a fait une certaine preuve à l'effet qu'il n'était pas suicidaire, qu'il était calme et qu'il n'avait pas consommé de drogue ce soir-là. L'agitation émotionnelle constatée par le constable Santerre à 1 h 15 dans le contexte de sa déclaration à ce moment à l'effet qu'il venait de voir sa copine embrasser quelqu'un à l'intérieur d'un bar ainsi que l'incident sur la route 640 un peu plus tard où il abandonne celle-ci sur le bord de l'autoroute laisse particulièrement songeur sur l'état d'esprit de l'accusé cette nuit-là.

[67] Le partage de la crédibilité des différents témoins sur cette question ne devrait

cependant être fait que si la question avait une incidence sur la question ultime à être déterminée soit, y a-t-il eu conduite dangereuse causant la mort et des lésions corporelles sur le pont Le Gardeur la nuit du 15 mai 2005? Or, la question de la raison pour la conduite automobile ne permet pas de résoudre cette question ultime. Elle ne fait qu'expliquer la raison pour laquelle l'accusé a conduit de cette façon. Comme nous le verrons plus loin le Tribunal peut résoudre la question ultime en ne considérant que les circonstances de l'accident.

LA CONDUITE AUTOMOBILE DE L'ACCUSÉ SUR LE PONT LE GARDEUR CONSTITUE-T-ELLE DE LA CONDUITE DANGEREUSE CAUSANT LA MORT ET DES LÉSIONS CORPORELLES?

Le droit quant à la conduite dangereuse

[68] La Cour suprême du Canada a défini la conduite dangereuse dans R. c. Beatty [1] au paragraphe 43 :

« a) L'actus reus

Le juge des faits doit être convaincu hors de tout doute raisonnable que, du point de vue objectif, l'accusé, suivant les termes de la disposition concernée, conduisait « d'une façon dangereuse pour le public, eu égard aux circonstances, y compris la nature et l'état du lieu, l'utilisation qui en est faite ainsi que l'intensité de la circulation à ce moment ou raisonnablement prévisible dans ce lieu.

b) La mens rea

Le juge des faits doit également être convaincu, hors de tout doute raisonnable, que le comportement objectivement dangereux de l'accusé était accompagné de la mens rea requise. Dans son appréciation, le juge des faits doit être convaincu, à la lumière de l'ensemble de la preuve, y compris la preuve relative à l'état d'esprit véritable de l'accusé, si une telle preuve existe, que le comportement en cause constituait un écart marqué par rapport à la norme de diligence raisonnable que respecterait une personne raisonnable dans la même situation que l'accusé. En outre, si l'accusé offre une explication, il faut alors, pour qu'il y ait déclaration de culpabilité, que le juge des faits soit convaincu qu'une personne raisonnable dans des circonstances analogues aurait dû être consciente du risque et du danger inhérents au comportement de l'accusé. »

[69] Puis la Cour suprême apporte des précisions quant à la *mens rea* au paragraphe 47 :

« Autrement dit, le ministère public n'est pas tenu, comme pour les infractions que l'accusé peut commettre seulement s'il a une forme subjective de *mens rea*, de prouver que celui-ci avait un état d'esprit positif tels l'intention, l'insouciance ou l'aveuglement volontaire. Bien entendu, cela ne veut pas dire que l'état d'esprit véritable de l'accusé soit sans pertinence. Par exemple, si on fait la preuve qu'un conducteur a délibérément bifurqué dans la voie d'un véhicule circulant en direction inverse, d'une façon intentionnellement dangereuse, dans le but d'effrayer les passagers de ce véhicule ou d'impressionner par sa bravade une personne se trouvant dans son propre véhicule, l'exigence de la *mens rea* sera aisément remplie. Une façon de considérer la chose serait de dire que la *mens rea* subjective de l'acte consistant à créer intentionnellement un danger pour les autres usagers de la route au sens de l'art. 249 du *Code criminel* consiste en un « écart marqué » par rapport à la norme à laquelle on s'attendrait à voir se conformer un conducteur raisonnablement prudent. »

[70] Et finalement au paragraphe 48 :

« Toutefois, il n'est pas nécessaire de prouver une *mens rea* subjective du type que je viens de décrire pour établir l'infraction, puisque la faute que visait le législateur en adoptant l'art. 249 englobe une gamme plus étendue de comportements. Par conséquent, bien que la preuve de la *mens rea* subjective soit clairement suffisante, elle n'est pas essentielle. Dans le cas d'infractions de négligence comme celle qui nous intéresse, le fait de commettre l'acte interdit, en l'absence de l'état mental de diligence approprié, peut en effet suffire pour constituer la faute requise. On détermine la présence d'une *mens rea* objective en appréciant le comportement dangereux par rapport à la norme que respecterait une personne raisonnablement prudente. Si le comportement dangereux constitue un « écart marqué » par rapport à cette norme, l'infraction sera établie. Comme nous l'avons vu, ce qui constitue un « écart marqué » par rapport à la norme que respecterait un conducteur raisonnablement prudent est une affaire de degré. Le manque de diligence doit être suffisamment grave pour mériter d'être puni. »

Le droit quant au lien de causalité

[71] Il doit y avoir un lien de causalité au-delà d'un lien mineur entre la conduite dangereuse et la mort ou les lésions corporelles[2].

L'application au cas en l'espèce

[72] Le Tribunal a déjà mentionné qu'il conclut au fait que l'accusé ne dormait pas pendant les secondes précédant la collision.

[73] Le Tribunal en vient à la conclusion hors de tout doute raisonnable que l'accusé a conduit de façon objectivement dangereuse sur le pont. Étant éveillé, il a conduit pendant au moins cinq secondes, soit au moins 149 mètres en ligne droite, sur la voie opposée, avec le pied complètement enfoncé ou presque complètement enfoncé sur l'accélérateur. Il s'agit clairement d'un écart marqué par rapport à la conduite d'une personne raisonnable. Il n'y a aucune explication à prendre en considération au sens de l'arrêt *Beatty*[3]. Cette conduite ne peut être le fait d'une inattention momentanée. L'accusé ne pouvait être que conscient du risque qu'il créait. Il s'agit d'un manque flagrant de diligence. Même si l'accusé avait été calme et non suicidaire à ce moment, le Tribunal n'entreprendrait aucun « doute raisonnable relatif à la question de savoir si une personne raisonnable aurait apprécié le risque ou encore aurait pu faire quelque chose pour éviter de créer le danger et l'aurait fait [4]. »

[74] La conduite dangereuse de l'accusé est la cause exclusive de la mort du conducteur et du passager avant de la Honda ainsi que les lésions corporelles du passager arrière de cette voiture.

[75] L'accusé est donc trouvé coupable des trois chefs d'accusation.

CLAUDE LEBLOND, J.C.Q.

Me Sylvie Dulude pour la poursuite

Me Jean Parcigneau pour l'accusé

[1] 2008 CSC 5

[2] R. c. Ewart [1989], 53 C.C.C. (3d) 153

[3] Précité, note 1

[4] *Beatty*, précité par. 37

Ce site est une collaboration de

