

COUR DU QUÉBEC

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE ROBERVAL
LOCALITÉ DE ROBERVAL
« Chambre criminelle »

N° : 155-01-000925-164

DATE : 19 décembre 2018

SOUS LA PRÉSIDENTENCE DE MONSIEUR LE JUGE PIERRE SIMARD

LA REINE

Plaignante

c.

MAXIME GOBEIL

Prévenu

JUGEMENT

INTRODUCTION

[1] Le 18 juillet 2015, l'agent Maxime Gobeil, qui est alors en devoir, répond à un appel d'urgence provenant d'une dame en détresse dans un contexte de violence

conjugale. Circulant à haute vitesse sur le boulevard Dequen à Dolbeau-Mistassini, il heurte violemment un véhicule de marque Kia qui sort du stationnement d'une maison pour retraités, le Foyer St-Michel. Les trois occupants du véhicule Kia décèdent à la suite de l'impact.

[2] Le ministère public, considérant que la conduite de Maxime Gobeil est blâmable, dépose à son encontre trois chefs d'accusation de conduite dangereuse ayant causé la mort, soit l'infraction prévue aux paragraphes 249 (1) et 249 (4) du *Code criminel*.

[3] La litige concerne la vitesse du véhicule conduit par Maxime Gobeil ; constitue-t-elle un écart marqué par rapport à la norme de diligence que respecterait une personne raisonnable dans la même situation ?

LE CONTEXTE

[4] Dès le début du procès, les parties ont déposé des admissions (P-1) permettant d'encadrer la trame factuelle du dossier. En voici les principaux éléments :

- le 18 juillet 2015, l'agent Maxime Gobeil est le conducteur d'un véhicule semi-identifié Dodge Charger;
- à cette même date, Georges Martel est le conducteur d'un véhicule Kia Rondo;
- vers 13 h 26, sur le boulevard Dequen (route 169), le Dodge Charger conduit par Maxime Gobeil est impliqué dans une collision avec le Kia conduit par Georges Martel près de l'intersection de la rue Beaulac;

- Louiselle Laroche et Cécile Lalancette sont passagères du Kia lors de la collision survenue avec le Dodge Charger;
- les décès de Georges Martel, Louiselle Laroche et Cécile Lalancette sont le résultat de la collision survenue entre le Dodge Charger et le Kia;
- au moment de la collision, l'agent Maxime Gobeil répondait à un appel de priorité de niveau 1 qui nécessite l'assignation immédiate d'un policier ou une assignation à l'intérieur d'une période de 30 minutes;
- l'appel de priorité 1 a été reçu par le centre de gestion des appels (CGA) de la Sûreté du Québec à 13 h 18 le 18 juillet 2015;
- en matière de violence familiale, l'intervention policière requiert minimalement deux policiers pour en assurer la sécurité;
- le superviseur de relève doit assigner les effectifs nécessaires à l'intervention en matière de violence familiale.

[5] La preuve présentée par les parties permet d'étoffer la trame factuelle.

[6] Ainsi, tôt le matin du 18 juillet 2015, Maxime Gobeil se présente au poste de la Sûreté du Québec de la MRC du Lac-St-Jean pour le quart de travail de 7 h à 19 h. Au total, quatre agents de la paix sont prévus devoir être en fonction pour cette journée, soit le superviseur de relève, le sergent Alain Brassard et, outre Maxime Gobeil, les agents Sylvain Bergeron et Mathieu Perron.

[7] Le territoire couvert par le poste de la MRC du Lac-St-Jean est divisé en quatre secteurs : le secteur nord, le secteur Dolbeau, le secteur Mistassini et le secteur sud.

[8] Au début de la journée, les quatre secteurs sont distribués, le sergent de relève s'attribuant lui-même un de ceux-ci. La première assignation vaut jusqu'à 13 h et à 13 h chacun des agents change de secteur. Le 18 juillet 2015, Maxime Gobeil est affecté au secteur Dolbeau jusqu'à 13 h et, à partir de 13 h, au secteur sud.

[9] En même temps que les secteurs sont distribués, chacun des agents prend possession d'un véhicule automobile dans lequel il patrouille seul. Les agents Bergeron et Perron reçoivent chacun un véhicule régulier de la Sûreté du Québec avec lettrage, gyrophares et équipement de sirènes. Quant à Maxime Gobeil, il reçoit un véhicule semi-identifié ou encore banalisé.

[10] Contrairement à un véhicule régulier, le véhicule banalisé a une peinture particulière qui fait que l'identification du véhicule sur la carrosserie n'est visible que sous un certain angle et sous un certain éclairage. Il n'a pas de gyrophare sur le toit. Toutefois, il est muni d'un système de lumières DEL clignotantes qui permet d'être visible lorsque le conducteur le met en fonction. Pour quelqu'un qui examine le véhicule de face, les lumières DEL sont dans la partie haute du pare-brise côté passager. Le véhicule est aussi muni d'équipement de sirènes.

[11] Pendant l'heure de diner, les agents Bergeron et Perron sont en intervention dans un salon de quilles de Dolbeau-Mistassini où le système d'alarme s'est déclenché. Le sergent Brassard est au poste de même que l'agent Maxime Gobeil. Ce dernier rencontre un citoyen à qui il avait donné rendez-vous.

[12] À 13 h 18, le CGA¹ de la Sûreté du Québec reçoit un appel d'une dame de Ste-Jeanne-d'Arc qui est une petite municipalité située à une vingtaine de kilomètres de Dolbeau-Mistassini. Presque immédiatement, la répartitrice du CGA s'aperçoit qu'il s'agit d'une dame en pleurs au cœur d'une chicane de famille présentant des épisodes de violence. L'appel est immédiatement classé comme un appel de priorité 1.

[13] Le système de communication de la Sûreté du Québec permet aux différents agents qui ont à leur portée leur équipement d'entendre les commentaires de la répartitrice et des différents intervenants. Ainsi, les agents Bergeron et Perron terminent rapidement leur vérification de l'alarme au salon de quilles et s'assignent immédiatement sur l'appel de Ste-Jeanne-d'Arc. Ils partent en vitesse, l'un en arrière de l'autre, et se déplacent en conduite d'urgence avec gyrophares et sirènes.

[14] Pendant ce temps, au poste, le sergent Brassard assigne également Maxime Gobeil à l'événement : d'ailleurs, la municipalité de Ste-Jeanne-d'Arc fait partie du secteur sud assigné à Maxime Gobeil depuis 13 h. Ce dernier se rend à son véhicule et quitte le poste de police en direction de Ste-Jeanne-d'Arc. Le départ immédiat des agents Bergeron et Perron les fait passer devant le poste de la Sûreté du Québec avant que Maxime Gobeil ne puisse lui-même le quitter. Dès le départ, Maxime Gobeil se met en conduite d'urgence et pour ce faire allume les gyrophares et met en fonction la sirène du véhicule.

[15] La route pour se rendre à Ste-Jeanne-d'Arc à partir du poste de police de la Sûreté du Québec, débute au cœur du secteur Dolbeau, emprunte le boulevard des

¹ Centre de gestion des appels.

Pères et se rend au secteur Mistassini. Après un bref passage sur le boulevard Panoramique, la route à partir de l'intersection Dequen et de l'Église devient rectiligne et relativement plane sur plusieurs kilomètres. Les agents Bergeron et Perron sont donc en tête de file suivis par Maxime Gobeil.

[16] Sur le boulevard des Pères, une ambulance conduite par les techniciens ambulanciers François Perron et Alexandre Biron se fait dépasser par deux véhicules standards de la Sûreté du Québec, alors qu'elle est elle-même en déplacement régulier. Elle se fait également dépasser près de 15 à 20 secondes plus tard par un troisième véhicule, soit un véhicule banalisé de la Sûreté du Québec. Les trois véhicules patrouille viennent rapidement hors de vue des deux techniciens ambulanciers. La route que ces derniers suivent se trouve à être la même que celle empruntée par les trois véhicules policiers. C'est ainsi que sans même avoir reçu un appel formel, ils arriveront sur les lieux de l'accident à peine quelques instants après l'impact.

[17] À la lumière du croisement Dequen/de l'Église, Maxime Gobeil, après un arrêt pratiquement complet, accélère, malgré la circulation, jusqu'au foyer St-Michel qui est une maison pour retraités et qui est à une distance d'environ un kilomètre. Un témoin civil, Gilles Simard, circulait sur cette portion de route et a été dépassé par le véhicule de Maxime Gobeil à peu de distance du lieu de l'impact. Au Foyer St-Michel, un véhicule de marque Kia, conduit par Georges Martel, s'approche du boulevard Dequen dans le but évident de quitter le stationnement du foyer et ainsi emprunter le boulevard. Un autre témoin civil, Dominic Simard, circulant en sens inverse de Maxime Gobeil a croisé ce dernier dans les quelques secondes qui ont précédé l'impact.

[18] Après un arrêt et après avoir laissé passer un véhicule circulant en sens contraire de Maxime Gobeil, le Kia s'engage sur le boulevard Dequen pour procéder à son virage dans le but de prendre la direction nord : il coupe donc la route de Maxime Gobeil. Malheureusement, l'impact ne peut être évité et il est violent : le Charger de Maxime Gobeil frappe avec son devant le côté gauche du Kia. Les trois passagers du Kia décèdent à la suite de l'accident.

[19] Lorsque Maxime Gobeil s'aperçoit de la manœuvre du Kia, il applique les freins : à ce moment sa vitesse est alors de 137 kilomètres-heure. Au moment de l'impact, la vitesse du Charger est encore de près de 100 kilomètres-heure.

[20] Par la suite, les ambulanciers Perron et Biron arrivent sur les lieux. Un cinquième agent, Jimmy Plourde, qui n'était pas en fonction la journée du 18 juillet 2015, se rapporte au travail dans le but d'aider ses collègues dont deux sont à Ste-Jeanne-d'Arc et Maxime Gobeil qui n'est pas, en raison de l'accident, en état d'intervenir. La scène de l'accident est préservée.

[21] En raison des conséquences tragiques qui sont rapidement constatées, la charge de l'enquête est confiée à un autre corps de police, en l'espèce le SMVQ², qui dépêche l'agent Denis Turcotte qui est expert en reconstitution de collisions. Celui-ci soumet en collaboration avec l'ingénieur Éric Abraham un rapport détaillé sur les circonstances entourant l'accident, ce qui inclut également l'analyse des senseurs électroniques contenus dans le Dodge Charger conduit par le défendeur Gobeil.

L'ANALYSE

² Sûreté municipale de la ville de Québec.

LES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES PERTINENTES

[22] Le *Code* criminel canadien énonce ce qui suit :

249 (1) Commet une infraction quiconque conduit, selon le cas :

- a) un véhicule à moteur 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.

[...]

Conduite de façon dangereuse causant ainsi la mort

- (4) Quiconque commet une infraction mentionnée au paragraphe (1) et cause ainsi la mort d'une autre personne est coupable d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement maximal de quatorze ans.

[23] Sont également pertinentes les dispositions suivantes du *Code de la sécurité routière*³ :

4. Dans le présent code, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par les mots:

[...]

«véhicule d'urgence» : un véhicule routier utilisé comme véhicule de police conformément à la Loi sur la police (chapitre P-13.1), un véhicule routier utilisé comme ambulance conformément à la Loi sur les services préhospitaliers d'urgence (chapitre S-6.2), un véhicule routier de service de sécurité incendie ou tout autre véhicule routier satisfaisant aux critères établis par règlement pour être reconnu comme véhicule d'urgence par la Société;

[...]

378. Le conducteur d'un véhicule d'urgence ne doit actionner les feux clignotants ou pivotants ou les avertisseurs sonores ou un dispositif de changement des signaux lumineux de circulation visés à l'article 255 dont est muni son véhicule que dans l'exercice de ses fonctions et si les circonstances l'exigent.

³ *Code de la sécurité routière*, RLRQ c. C-24.2.

Il n'est alors pas tenu de respecter les dispositions de l'article 310, du premier alinéa de l'article 326.1 et des articles 328, 342, 346, 347, 359, 360, 364, 365, 367, 368, 371, 381 à 384 et 386.

1986, c. 91, a. 378; 1990, c. 83, a. 147⁴.

LA NOTION DE CONDUITE DANGEREUSE

[24] Les arrêts de la Cour suprême Beatty⁵ et Roy⁶ exposent les éléments essentiels de la conduite dangereuse.

[25] Quant à l'actus reus, il consiste au fait de conduire un véhicule d'une façon dangereuse pour le public eu égard aux circonstances. Il s'agit d'une appréciation objective axée sur les risques créés pour le public.

[26] Quant à la mens rea, il s'agit de savoir si la façon dangereuse de conduire résulte d'un écart marqué par rapport à la norme de diligence que respecterait une personne raisonnable dans la même situation. Dès lors, deux questions peuvent se poser.

[27] D'abord une personne raisonnable, compte tenu de tous les éléments de preuve pertinents, aurait-elle prévu le risque et pris les mesures pour l'éviter si possible. Ensuite, l'omission de l'accusé de prévoir le risque et de prendre les mesures pour l'éviter si possible constitue-t-elle un écart marqué par rapport à la norme de diligence que respecterait une personne raisonnable dans la même situation que l'accusé.

⁴ Le texte de l'arti. 378 est celui qui était en vigueur au moment de l'accident.

⁵ [2008] 1 RCS 49.

⁶ R. c. Roy (C.S. Can., 2012-06-01), 2012 CSC 26.

[28] En résumé, le ministère public doit prouver hors de tout doute raisonnable que la manière de conduire de l'accusé constitue un comportement objectivement dangereux eu égard aux circonstances. Cette conduite doit représenter un écart marqué par rapport à la norme de diligence qu'aurait observée la personne raisonnable placée dans la même situation et non pas un simple écart par rapport à cette norme. Il faut différencier la conduite dangereuse de la simple faute civile pouvant par exemple résulter d'une erreur d'inattention ou d'une erreur de jugement.

[29] Quant à la notion de personne raisonnable, il est important de rappeler que Maxime Gobeil est un agent de la paix et que la conduite qu'on lui reproche est survenue alors qu'il était en fonction et qu'il répondait à un appel d'urgence. Dans un tel cas, la norme de diligence que doit observer un conducteur est celle d'un agent de la paix raisonnable placé dans une même situation.

L'APPLICATION AUX PRÉSENTES ACCUSATIONS

[30] Pour déterminer la responsabilité criminelle de Maxime Gobeil, le juge du procès doit effectuer l'analyse de tous les faits spécifiques au dossier. Le Tribunal résumera d'abord la preuve de la défense qui est constituée du témoignage de Maxime Gobeil lui-même et de l'expert en conduite de véhicule automobile Yves Bissonnette.

[31] Par la suite, le Tribunal procédera à l'analyse de la conduite de Maxime Gobeil et des circonstances qui entourent celle-ci, ce qui amènera le Tribunal à scruter plus attentivement certains éléments apportés par divers témoins. Ainsi, la description de la scène, la vitesse du véhicule Charger, la conduite antérieure de Maxime Gobeil, la manœuvre du Kia et la notion d'appel d'urgence seront l'objet de l'attention du Tribunal.

[32] Par la suite, à la lumière des circonstances ainsi dégagées, il s'agira de déterminer si la poursuite a prouvé hors de tout doute raisonnable la commission par Maxime Gobeil de l'actus reus de l'infraction de conduite dangereuse ayant causé la mort de trois personnes et, le cas échéant, si ce dernier avait alors la mens rea requise.

▪ **LA PREUVE DE LA DÉFENSE**

- **LE TÉMOIGNAGE DE MAXIME GOBEIL**

[33] Maxime Gobeil a témoigné. Il n'a pas véritablement contredit les éléments de preuve apportés par la demande. Il s'est plutôt efforcé d'expliquer sa conduite. Il a également produit le témoignage d'un expert en technique de déplacement d'urgence.

[34] Maxime Gobeil rappelle qu'il était en conduite d'urgence. Sur le boulevard Dequen, dans les quelques instants avant l'accident, la voie était libre devant lui et il était par conséquent en phase d'accélération. Il conduisait selon les techniques qu'on lui avait apprises lors de ses formations.

[35] Le défendeur a vu le Kia immobilisé aux abords du boulevard Dequen. Cet arrêt était nécessaire en raison du trafic alors existant : des véhicules automobiles circulaient et forçaient le Kia à attendre leur passage pour qu'il puisse éventuellement intégrer le boulevard.

[36] Puisque lui-même pouvait voir le véhicule Kia, Maxime Gobeil avait la certitude d'avoir été vu par le conducteur de ce véhicule. De toute évidence, le défendeur a cru que le Kia lui cédait le passage.

[37] Malheureusement, une fois que le trafic se soit libéré devant le Kia blanc, celui-ci s'est engagé sur le boulevard Dequen coupant ainsi le passage à Maxime Gobeil qui arrivait à haute vitesse. L'impact fut violent. Maxime Gobeil est incapable de fournir une évaluation précise de la vitesse de son véhicule. En effet, il était concentré sur la route et ne regardait pas l'odomètre. Toutefois, il précise qu'il ne conteste pas les données du module de contrôle des coussins gonflables analysées par l'expert Abraham.

- LE TÉMOIGNAGE DE L'EXPERT BISSONNETTE

[38] Yves Bissonnette est instructeur en conduite de véhicule automobile à l'École nationale de police du Québec. Le programme de conduite des jeunes aspirants policiers comporte 40 heures d'enseignement consacrées entre autres aux techniques de conduite; les étudiants ont accès à un circuit routier fermé où ils peuvent bénéficier de périodes de pratique concrète de conduite à haute vitesse.

[39] Parmi les éléments enseignés, le témoin a expliqué la notion des préceptes visuels Smith. Ce sont des principes qui doivent être respectés en conduite préventive. En conduite d'urgence, ces préceptes prennent une importance cruciale. Ils sont les suivants :

1. regarder haut et loin,
2. les yeux doivent toujours être en mouvement,
3. le policier doit conserver un large champ de vision,
4. le policier doit s'assurer d'être vu en tout temps,

5. le policier doit se ménager une issue.

[40] Selon l'expert Bissonnette qui a entendu le témoignage de Maxime Gobeil, ce dernier a respecté les enseignements qui lui ont été prodigués. Il souligne quant au cinquième précepte, que plus la vitesse est élevée, plus la possibilité de se ménager une issue diminue et peut même devenir impossible, ajoutant que plus on circule vite, plus les dangers arrivent rapidement.

[41] En ce qui concerne la vitesse, il n'y a dans l'enseignement prodigué aux jeunes policiers aucune directive ou recommandation précise. Ce qui est important, selon les formateurs, c'est que le conducteur soit toujours en contrôle de son véhicule automobile : il doit éviter dérapages et sorties de route. À ce sujet, l'expert Bissonnette réfère au témoignage du reconstitutionniste et de l'expert Abraham à l'effet qu'il n'y avait pas eu de dérapage. Sa conclusion est que la conduite de Maxime Gobeil était conforme aux enseignements de l'École de police.

▪ **CONDUITE DE MAXIME GOBEIL ET LES CIRCONSTANCES L'ENTOURANT**

- LA RECONSTITUTION DE LA SCÈNE

[42] La description du lieu de l'accident a été l'objet d'un rapport volumineux de Denis Turcotte, rapport qu'il a expliqué lors de son témoignage. Ses observations sont minutieuses et sont supportées par photos et vidéos permettant de visualiser le trajet de l'agent Gobeil, le lieu d'impact et les véhicules impliqués. Certaines observations et conclusions de l'agent Turcotte sont marquantes.

[43] Ainsi, l'infrastructure routière à proximité du lieu d'impact n'est pas un facteur important. L'asphalte est récent et il y a absence d'élément extérieur qui mettrait en danger la sécurité des véhicules automobiles. Quant à l'état mécanique des deux véhicules, il n'est pas en cause.

[44] L'accident est arrivé dans un quartier résidentiel et commercial. Les photos et vidéos permettent de constater, aux abords du lieu d'impact, du moins depuis l'intersection de l'Église/Dequen, la présence continue de résidences et de commerces tous accompagnés d'entrées donnant un accès direct à la route. La route elle-même est indifféremment appelée boulevard Dequen ou route 169. Elle est droite et plane et son axe est nord/sud. La travée ouest de cette route est réservée aux véhicules circulant en direction sud : c'est cette direction qu'empruntait le défendeur Maxime Gobeil. La section est de la route 169 était par conséquent réservée aux véhicules circulant en direction nord. C'est cette dernière direction que le Kia désirait prendre lorsqu'il est sorti de l'entrée du Foyer St-Michel.

[45] Sur la presque totalité du trajet emprunté par Maxime Gobeil, y compris aux abords immédiats de l'accident, les panneaux de circulation limitent la vitesse des véhicules automobiles à 50 kilomètres-heure.

[46] Le lieu d'impact a été établi par le reconstitutionniste Turcotte. Il est à proximité de la ligne centrale, face à la sortie du Foyer St-Michel. Dans les derniers instants de la collision, Maxime Gobeil a initié une manœuvre vers la gauche qui a eu comme conséquence que les deux roues gauches de son véhicule ont dépassé la ligne centrale et conséquemment empiété sur la travée est de la route 169.

[47] Il y a absence de trace de freinage sur les lieux de l'impact, ce qui est expliqué par le reconstitutionniste Turcotte et l'expert Abraham par le fait que les freins ont parfaitement fonctionné sans que les roues ne perdent leur adhérence avec la chaussée, performance qui a été entre autres possible grâce aux freins ABS qui sont entrés en fonction dans les derniers dizaines de mètres avant l'impact.

[48] En ce qui concerne l'intensité du trafic sur les lieux de l'impact, une caméra installée sur le coin extérieur du commerce Nissan qui fait face du Foyer St-Michel nous montre la zone post impact de l'accident. Le visionnement de la vidéo déposée en pièce P-11 au dossier de cette cour a permis aux policiers de constater le passage de 99 véhicules en une demi-heure, soit environ trois véhicules à chaque minute.

[49] En tant que tel le climat n'a pas eu d'impact réel sur les circonstances de l'accident bien que la chaussée ait été mouillée. Des tests faits par le reconstitutionniste Turcotte ont permis de constater que l'impact sur le coefficient de friction entre les pneus et l'asphalte était non pas inexistant mais de peu d'importance. Une chaussée sèche aurait possiblement permis de diminuer la vitesse du Charger au moment de l'impact d'environ cinq kilomètres, ce qui est évidemment fort peu par rapport à la vitesse lors de l'impact soit 97 kilomètres-heure⁷.

[50] Il ressort de l'ensemble de la preuve présentée par le reconstitutionniste que la bonne compréhension de l'accident et de ses causes repose principalement sur deux facteurs, soit la vitesse du véhicule Charger et la manœuvre du véhicule Kia, conclusion que le Tribunal partage.

⁷ Selon l'évaluation d'Éric Abraham.

- LA MANŒUVRE DU KIA

[51] L'issue tragique de l'accident du 18 juillet 2015 nous prive de la version du conducteur du Kia. Toutefois, certains éléments ressortent inévitablement.

[52] D'abord, la manœuvre pour tourner à gauche entreprise par le véhicule Kia implique qu'il devait nécessairement couper la trajectoire du véhicule patrouille. La manœuvre entreprise par le Kia n'a manifestement pas pu être complétée et en raison de la vitesse du Charger l'impact latéral fut violent. Ces tragiques circonstances amènent toutefois à l'examen d'un élément abordé par la poursuite, soit la visibilité du véhicule banalisé de la Sûreté du Québec.

[53] On a fait état que la hauteur des lumières DEL installées sur le véhicule de patrouille était plus basse de plusieurs dizaines de centimètres que la hauteur normale d'un gyrophare sur un véhicule régulièrement balisé de la Sûreté du Québec. On a tenté d'en tirer l'inférence que le véhicule était nécessairement moins visible. Je ne crois pas que cette affirmation ait un impact réel dans le présent dossier. D'abord l'inférence qu'en raison de la hauteur des lumières DEL le véhicule était moins visible ne m'apparaît pas être prouvée de façon convaincante. Par ailleurs, dans les faits, le véhicule balisé utilisé par Maxime Gobeil était visible. Les techniciens ambulanciers l'ont vu. Les témoins civils qui ont témoigné lors du procès ont facilement localisé le véhicule patrouille. Le témoin Dominic Simard qui a croisé le défendeur quelques secondes avant l'impact localise le véhicule conduit par ce dernier en même temps qu'il voit un petit véhicule qui veut s'envoyer sur la route.

[54] Ainsi, alors que Dominic Simard était beaucoup plus loin de Gobeil que le véhicule Kia, il a pu voir les lumières DEL du véhicule patrouille. À mon avis, la façon dont était balisé le véhicule conduit par Maxime Gobeil n'a pas eu d'impact sur sa visibilité au moment de l'accident. Par ailleurs, je serais plutôt réticent à imputer une responsabilité à Maxime Gobeil si jamais, ce qui à mon avis n'est pas le cas, le véhicule fourni par la Sûreté du Québec à ses agents n'avait pas eu une signalisation adéquate.

[55] L'issue tragique de la collision entre les deux véhicules fait en sorte qu'on ne saura jamais ce que Georges Martel a vu ou n'a pas vu. Toutefois, il est logique de croire que si Maxime Gobeil a vu le véhicule Kia blanc, quoique celui-ci n'avait aucune signalisation particulière, l'inverse est également vrai, soit que le véhicule conduit par l'accusé était visible pour le conducteur du Kia.

- APPEL D'URGENCE

[56] La conduite d'urgence adoptée par le défendeur Maxime Gobeil le 18 juillet 2015 est un élément essentiel à la compréhension des événements. La nature même des fonctions d'un agent de la paix peut le mener à intervenir dans des situations où la sécurité du public est menacée. C'est évidemment le cas où une situation de violence conjugale est signalée, situation d'ailleurs classifiée comme hautement prioritaire par la Sûreté du Québec.

[57] Le défendeur Maxime Gobeil était le troisième véhicule de patrouille qui se dirigeait vers Ste-Jeanne-d'Arc. Le sergent Brassard a expliqué la raison pour laquelle il a affecté un troisième véhicule automobile, soit celui de Maxime Gobeil. Au moment où les assignations sur une telle situation se font alors que les policiers ne sont pas encore

sur place, il est impossible de prévoir s'il devrait y avoir une intervention dans le but de protéger la victime ou même l'assister si elle est blessée. Il est également impossible de savoir si le ou les individus qui perturbent la paix publique seront plus ou moins difficiles à contrôler. Dans de telles situations, si la force d'intervention se limite à deux policiers ceux-ci se retrouvent rapidement débordés. Lorsque le lieu d'intervention se situe à 20 kilomètres, l'arrivée de renfort peut se révéler tardive.

[58] C'est donc avec raison que le sergent Brassard a assigné un troisième véhicule et c'est avec raison que Maxime Gobeil s'est mis en conduite d'urgence dans le simple et unique but d'être sur les lieux de son éventuelle intervention le plus vite possible. Lorsqu'un policier adopte une conduite d'urgence, le législateur a édicté qu'il n'était plus astreint à respecter certains articles du Code de la sécurité routière dont notamment les indications de vitesses sur les voies de circulation publiques.

- LA CONDUITE ANTÉRIEURE DE MAXIME GOBEIL

[59] Entre la centrale policière et l'intersection Dequen/de l'Église, la conduite adoptée par Maxime Gobeil n'a pas fait l'objet d'élément emportant une quelconque désapprobation. En effet, les deux techniciens ambulanciers attestent que le dépassement de leur ambulance par l'accusé s'est fait de façon sécuritaire. Quant à la vitesse adoptée par Maxime Gobeil, les deux techniciens ambulanciers n'ont pas fait de commentaire spécifique à cet égard.

[60] On peut comprendre que c'est à partir de l'intersection Dequen et de l'Église que Maxime Gobeil a, sur une distance d'un kilomètre, accéléré vigoureusement la conduite de son véhicule.

[61] Un témoin, Gilles Simard, relate s'être fait dépasser par le véhicule banalisé de la Sûreté du Québec sur cette section de rue. La manœuvre n'a pas amené de commentaire négatif de la part du témoin. Il relate toutefois qu'après avoir été doublé par Maxime Gobeil, ce dernier s'est retrouvé ralenti par un véhicule qui ne s'est guère empressé à céder la priorité au véhicule patrouille. Maxime Gobeil a finalement pu dépasser ce véhicule et on comprend qu'à partir de ce moment, l'accélération a été importante telle que l'atteste d'ailleurs le module de contrôle du véhicule qui indique que la pédale d'accélérateur était engagée à plus de 90 %.

- LA VITESSE DU VÉHICULE

[62] La vitesse est un élément essentiel et majeur tant au moment de l'accident que dans les quelques instants qui l'ont précédé. La vitesse précise du Charger dans les secondes avant l'impact est fournie par le module des données du coussin gonflable du véhicule, dont l'analyse a été faite par l'ingénieur Éric Abraham : ses conclusions ont fait l'objet de deux rapports⁸.

[63] Les données recueillies par ce module ont une fiabilité reconnue par le monde scientifique. Elles débutent à la seconde -5 avant l'impact jusqu'à la seconde -0.1 et elles sont saisies à chaque dixième de seconde. Pour une description précise de ces données, le Tribunal réfère au tableau extrait du rapport de M. Éric Abraham et annexé à la présente décision (annexe A).

[64] En résumé, on s'aperçoit que de la seconde -5 à la seconde -3.2 l'agent Gobeil avait le pied sur l'accélérateur. À partir de la seconde -3.1, il a levé le pied : à ce

⁸ Pièces P-15 et D-4.

moment, la vitesse atteinte était de 140 kilomètres-heure. Les freins ont été en fonction à partir de la seconde -1.7. Le système ABS est entré en fonction à la seconde -0.9 et les données enregistrées ont cessé à la seconde -0.1. Au début du freinage (seconde -1.7), la vitesse du véhicule Charger était de 137 kilomètres-heure. À la seconde -0.1, elle était devenue de 100 kilomètres-heure. À la seconde 0, l'ingénieur Abraham estime que la vitesse du Charger était de 97 kilomètres-heure.

[65] Éric Abraham a également pu déterminer que dans la dernière seconde avant l'impact Maxime Gobeil a eu une manœuvre d'évitement vers la gauche.

[66] Éric Abraham a également calculé le positionnement du véhicule de Maxime Gobeil par rapport à l'impact en fonction du temps avant la collision. Ainsi, à la seconde -1.7, au début du freinage, Maxime Gobeil était à une distance d'environ 58 mètres. Or, à la seconde -1.7 sa vitesse était encore de 137 kilomètres-heure. À une telle vitesse il faut, selon Éric Abraham, une distance de 90 mètres pour pouvoir immobiliser son véhicule.

[67] Les données analysées par l'ingénieur Abraham sont celles du freinage. Le temps de réaction de l'agent Gobeil n'est évidemment pas détecté par le module de contrôle. On ne peut donc que spéculer sur ce dernier élément et selon l'expert Abraham il ressort que si le temps de réaction de l'agent Gobeil a été de 1.5 seconde il aurait parcouru pendant ce laps de temps une distance de 58 mètres. Si le temps de réaction de Maxime Gobeil a été de 2.5 seconde, la distance parcourue aurait plutôt été de 97 mètres.

▪ L'ANALYSE DE L'ACTUS REUS

[68] Selon l'arrêt Roy⁹, déterminer l'actus reus revient à considérer la façon de conduire de l'accusé et à savoir si celle-ci était objectivement dangereuse pour le public selon les circonstances. L'examen doit être axé sur les risques créés par la façon de conduire de l'accusé et non sur les conséquences.

[69] Dans cet examen, il importe de se rappeler que la conduite est une activité fondamentalement dangereuse mais elle n'en est pas moins légale. Les accidents résultant de la matérialisation des risques inhérents à la conduite ne devraient habituellement pas entraîner une déclaration de culpabilité.

[70] Toutefois, il faut considérer la vitesse atteinte par le véhicule automobile de Maxime Gobeil. Cette vitesse était, au moment de la réaction causée par l'apparition du Kia blanc, de près de 140 kilomètres-heure. Il est reconnu qu'une grande vitesse n'est pas nécessairement une conduite dangereuse. Toutefois, elle peut eu égard aux circonstances le devenir. Considérant la configuration des lieux, plus particulièrement le fait que le boulevard Dequen est situé en un milieu urbain, qu'il est bordé de commerces et de résidences, une conduite de 140 kilomètres-heure constitue une conduite objectivement dangereuse pour le public.

▪ **L'ANALYSE DE LA MENS REA**

[71] La notion d'écart marqué est au centre de l'analyse reliée à l'existence d'une mens rea de l'infraction de conduite dangereuse. Savoir si la façon de conduire résulte d'un tel écart nécessite l'accomplissement de l'exercice suggéré par la Cour suprême soit de répondre aux deux questions suivantes :

⁹ Ci-haut cité, note 4.

1. Une personne raisonnable compte tenu de tous les éléments de preuve pertinents aurait-elle prévu le risque et pris les mesures possibles pour l'éviter?
2. L'omission de l'accusé de prévoir le risque et de prendre les mesures pour l'éviter constitue-t-elle un écart marqué par rapport à la norme de diligence que respecterait une personne raisonnable dans la même situation que l'accusé?

[72] Répondre à la première question soulève une difficulté résultant du fait que Maxime Gobeil était en conduite d'urgence et ce dans les circonstances qui ont été ci-dessus décrites. En effet, dans une telle situation un policier n'est pas tenu au respect des vitesses affichées dans les sections de route qu'il parcourt. Cela n'est toutefois pas un mandat en blanc. Malgré que la vitesse maximale d'un véhicule d'urgence ne soit pas quantifiée, son conducteur se doit d'agir de façon à ne pas mettre la vie ou la sécurité d'autrui en danger.¹⁰

[73] À mon avis, une personne raisonnable qui aurait été à la place de Maxime Gobeil aurait le 18 juillet 2015, au moment des tragiques événements qui sont en cause, adopté une conduite d'urgence. Il aurait par conséquent nécessairement dépassé les vitesses limites usuellement prévues pour cette section de route et ce même si l'augmentation des risques est une conséquence inévitable.

¹⁰ Voir à cet égard l'article 327 du *Code de la sécurité routière*. Voir aussi l'arrêt Romano de la Cour d'Appel d'Ontario, 2017 ONCA 837 ainsi que la décision rendue dans l'affaire R. c. Ouellet, 2018 QCCQ 5055.

[74] L'agent Gobeil avait en effet reçu de son supérieur une assignation de priorité 1. Le système de communication de la SQ a permis à Maxime Gobeil de prendre connaissance des différents échanges intervenus entre la répartition et les policiers du poste de Maria-Chapdelaine sur les ondes radio. Il m'apparaît clairement que Maxime Gobeil était au courant de la nature de l'intervention qu'on lui avait demandé d'effectuer et qu'elle réclamait une mesure urgente. Une personne raisonnable aurait agi de même.

[75] Puisque la conduite d'urgence adoptée par Maxime Gobeil lui était en principe permise, la véritable question n'est pas de déterminer si il était fautif de la part de Maxime Gobeil de circuler à haute vitesse mais plutôt de déterminer s'il a utilisé correctement ce privilège et, s'il s'en est écarté, si cet écart est suffisamment important pour être qualifié de marqué en raison des circonstances, bref de répondre à la deuxième question établie par la Cour Suprême.

[76] L'objectif poursuivi par la Cour suprême dans l'arrêt Roy¹¹ vise essentiellement à s'assurer que la faute d'un conducteur accusé de conduite dangereuse soit établie de façon telle à ce que les conséquences d'une infraction criminelle ne soient pas imputées à des personnes qui ne sont pas moralement blâmables.

[77] C'est la notion d'écart marqué qui permet de délimiter la responsabilité qui pourrait découler d'une simple faute par rapport à celle qui constitue une conduite dangereuse. Essentiellement, l'écart marqué en droit criminel est une question de degré.

¹¹ R. c. Roy, 2012 2 R.C.S.26, par. 30.

[78] L'élément de l'actus reus reproché à Maxime Gobeil est essentiellement sa grande vitesse et c'est cette grande vitesse qui constitue une conduite objectivement dangereuse pour le public. Qu'en est-il maintenant de l'écart marqué? Plusieurs éléments doivent être pris en compte pour évaluer la mens rea de Maxime Gobeil.

[79] En premier lieu, il était sur une assignation d'urgence. Bien sûr, être un policier en devoir n'est pas une défense à une infraction de conduite dangereuse¹². Néanmoins, bien que le statut de policier ne soit pas un moyen de défense, cet élément doit être considéré dans l'appréciation générale de la mens rea.

[80] Dans la recherche des motifs expliquant le comportement de Maxime Gobeil, il m'apparaît clair que le moteur principal de sa prise de décision était une intervention en matière familiale. Il était question d'un contexte de violence. Bien sûr, ce n'est pas toutes les interventions policières de violence conjugale qui impliquent nécessairement un danger pour la sécurité d'un être humain. Toutefois, ce danger est toujours présent. Je réitère donc à nouveau qu'il était normal pour Maxime Gobeil d'adopter une conduite d'urgence et conséquemment d'augmenter la vitesse de son véhicule automobile et je crois qu'un policier raisonnable aurait agi de même.

[81] La motivation qui a guidé l'accusé n'était pas le fruit d'un caprice ni l'expression d'une impulsion triviale. Cet élément est favorable à l'accusé.

[82] En deuxième lieu, les mécanismes d'avertissements réguliers telles les lumières DEL et les sirènes étaient en fonction. C'est pour un conducteur en semblable situation le seul moyen de faire connaître son arrivée.

¹² Voir R. c. Ouellet, 2018 QCCQ 5055, par. 32

[83] En plus, en aucun moment n'a-t-il perdu le contrôle de son véhicule automobile, fait qui a retenu l'attention de l'expert Bissonnette. Selon ce dernier, le comportement de Gobeil était conforme aux enseignements prodigués lors des formations en conduite d'urgence et il a agi selon les principes Smith. Cet élément doit être considéré quoiqu'il n'ait pas une valeur absolue. En effet, quant à la vitesse, les formations données aux policiers ne donnent pas de mesure précise visant à la limiter. Elle est laissée à la discrétion du policier qui doit adopter sa conduite aux circonstances l'entourant.

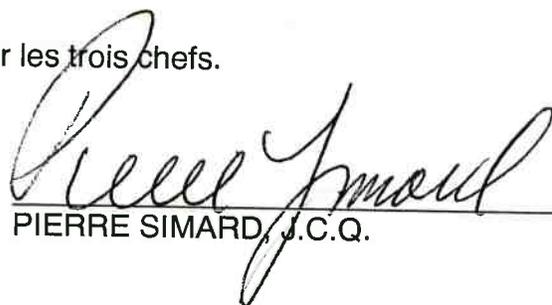
[84] Finalement il faut ajouter que Maxime Gobeil lorsqu'il a aperçu le Kia blanc immobile n'a pas anticipé que celui-ci lui couperait le chemin. Cet élément doit également être examiné. Bien sûr, il faut se rappeler que nous ne faisons pas le procès de M. Georges Martel. Cependant, l'irruption du Kia peut être un élément qui a une influence sur le jugement qui doit être porté sur la conduite de Maxime Gobeil. Ce dernier a été surpris par la manœuvre du Kia.

[85] L'ensemble des points à considérer dans ce dossier nous permet de comprendre la conduite de Maxime Gobeil et l'état d'esprit qui l'habitait. Il s'agit maintenant de la comparer à celle qu'aurait choisie un policier raisonnable dans une situation semblable. Je crois qu'un tel policier aurait adopté une conduite d'urgence et qu'il aurait atteint des vitesses élevées. Je crois aussi que ce policier aurait été surpris par la manœuvre du Kia blanc. Sans doute, une vitesse moins élevée aurait créé une dynamique différente et les conséquences auraient pu ne pas être désastreuses. On peut conclure que Maxime Gobeil a eu un comportement erroné en adoptant une telle vitesse.

[86] C'est l'appréciation de l'écart marqué et de son degré qui dicte l'issue de ce procès. Or la conduite de Maxime Gobeil ne m'apparaît comporter un écart suffisamment marqué pour être le fruit d'un esprit blâmable. Par conséquent, une condamnation de Maxime Gobeil à des infractions de conduite dangereuse doit être écartée.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

ACQUITTE Maxime Gobeil sur les trois chefs.



PIERRE SIMARD, J.C.Q.

M^e FRANÇOIS GODIN
PROCUREUR AUX POURSUITES
CRIMINELLES ET PÉNALES

M^e NADIA TOUMA ET M^e STÉPHANIE LOZEAU
PROCUREURES DE LA DÉFENSE

Date d'audience : 18, 19,20 et 21 septembre 2018
1, 2 et 3 octobre 2018

ANNEXE A

Pre-Crash Data (Most Recent Event - table 1 of 4)
 (the most recent sampled values are recorded prior to the event)

Time Stamp (sec)	Pre-Crash Recorder Status	Speed, Vehicle Indicated (MPH [km/h])	Accelerator Pedal, % Full	Engine Throttle, % Full	Service Brake	Engine RPM	ABS Activity	Stability Control	Steering Input (deg)
-5.0	Complete	81 [130]	97	96	Off	4,249	No	On	-4
-4.9	Complete	81 [130]	97	96	Off	4,241	No	On	-4
-4.8	Complete	81 [131]	97	96	Off	4,263	No	On	-4
-4.7	Complete	82 [131]	97	96	Off	4,261	No	On	-5
-4.6	Complete	82 [132]	96	96	Off	4,296	No	On	-5
-4.5	Complete	82 [132]	96	96	Off	4,307	No	On	-5
-4.4	Complete	82 [133]	96	96	Off	4,324	No	On	-5
-4.3	Complete	83 [133]	95	96	Off	4,334	No	On	-5
-4.2	Complete	83 [134]	94	96	Off	4,334	No	On	-5
-4.1	Complete	83 [134]	91	96	Off	4,366	No	On	-3
-4.0	Complete	83 [134]	91	96	Off	4,373	No	On	-4
-3.9	Complete	84 [135]	89	96	Off	4,373	No	On	-4
-3.8	Complete	84 [135]	88	95	Off	4,402	No	On	-4
-3.7	Complete	84 [136]	87	67	Off	4,405	No	On	-3
-3.6	Complete	84 [136]	86	68	Off	4,410	No	On	-2
-3.5	Complete	85 [137]	84	68	Off	4,440	No	On	-3
-3.4	Complete	85 [137]	81	69	Off	4,454	No	On	-3
-3.3	Complete	85 [137]	81	69	Off	4,449	No	On	-3
-3.2	Complete	86 [138]	80	69	Off	4,481	No	On	-4
-3.1	Complete	86 [138]	77	69	Off	4,490	No	On	-5
-3.0	Complete	86 [139]	74	68	Off	4,497	No	On	-6
-2.9	Complete	86 [139]	68	68	Off	4,497	No	On	-6
-2.8	Complete	87 [140]	44	56	Off	4,535	No	On	-5
-2.7	Complete	87 [139]	4	23	Off	4,468	No	On	-5
-2.6	Complete	86 [139]	0	17	Off	4,497	No	On	-6
-2.5	Complete	87 [139]	0	16	Off	4,487	No	On	-5
-2.4	Complete	86 [139]	0	16	Off	4,472	No	On	-5
-2.3	Complete	86 [139]	0	15	Off	4,460	No	On	-6
-2.2	Complete	86 [138]	0	15	Off	4,423	No	On	-5
-2.1	Complete	86 [138]	0	14	Off	4,440	No	On	-5
-2.0	Complete	86 [138]	0	13	Off	4,458	No	On	-4
-1.9	Complete	86 [138]	0	12	Off	4,382	No	On	-2
-1.8	Complete	85 [138]	0	11	Off	4,182	No	On	-2
-1.7	Complete	85 [137]	0	10	On	3,921	No	On	-2
-1.6	Complete	85 [137]	0	8	On	3,656	No	On	-1
-1.5	Complete	85 [137]	0	7	On	3,408	No	On	-2
-1.4	Complete	84 [135]	0	6	On	3,184	No	On	-3
-1.3	Complete	84 [134]	0	6	On	3,009	No	On	-3
-1.2	Complete	82 [132]	0	5	On	2,990	No	On	-3
-1.1	Complete	81 [130]	0	5	On	2,939	No	On	-6
-1.0	Complete	79 [127]	0	5	On	2,871	No	On	-6
-0.9	Complete	77 [123]	0	5	On	2,805	Yes	On	-5
-0.8	Complete	74 [119]	0	4	On	2,727	Yes	On	7
-0.7	Complete	72 [116]	0	4	On	2,681	Yes	On	10
-0.6	Complete	72 [115]	0	4	On	2,625	Yes	On	25
-0.5	Complete	70 [112]	0	4	On	2,583	Yes	On	64
-0.4	Complete	68 [110]	0	5	On	2,498	Yes	On	96
-0.3	Complete	67 [108]	0	4	On	2,467	Yes	On	45
-0.2	Complete	65 [105]	0	4	On	2,441	Yes	On	8
-0.1	Complete	62 [100]	0	4	On	2,293	Yes	On	0