

# COUR D'APPEL

CANADA  
PROVINCE DE QUÉBEC  
GREFFE DE MONTRÉAL

N° : 500-10-006373-177  
(550-01-073957-138)

DATE : 2 novembre 2018

---

**CORAM : LES HONORABLES ALLAN R. HILTON, J.C.A.  
JACQUES J. LEVESQUE, J.C.A.  
MARIE-JOSÉE HOGUE, J.C.A.**

---

**FRANÇOIS LAURIN**  
APPELANT - accusé

c.

**SA MAJESTÉ LA REINE**  
INTIMÉE - poursuivante

---

MOTIFS DE L'ARRÊT PRONONCÉ SÉANCE TENANTE  
LE 2 NOVEMBRE 2018

---

[1] L'appelant se pourvoit contre un jugement rendu le 27 janvier 2017 par la Cour du Québec, district de Gatineau (l'honorable Maurice Parent), lequel le déclare coupable de conduite dangereuse causant la mort (paragr. 249(4) *C.cr.*) et de conduite dangereuse causant des lésions corporelles (paragr. 249(3) *C.cr.*)<sup>1</sup>.

[2] Après avoir rappelé les principes dégagés par la Cour suprême en matière de conduite dangereuse<sup>2</sup>, le juge de première instance débute son analyse en précisant que peu importe le niveau d'urgence d'une situation donnée, un policier n'est jamais autorisé à conduire dangereusement. Il ne se prononce pas sur la question de savoir si les circonstances entourant la deuxième demande d'assistance de l'agent Chouinard

---

<sup>1</sup> *R. c. Laurin*, 2017 QCCQ 224 [Jugement entrepris].

<sup>2</sup> *Id.*, paragr. 82-83, référant à l'arrêt *R. c. Roy*, [2012] 2 R.C.S. 60, 2012 CSC 26.

justifiaient que l'appelant se déplace en conduite d'urgence : même si le prévenu était en danger, une conduite dangereuse ne saurait être justifiée<sup>3</sup>.

[3] Le juge reconnaît ensuite que la vitesse en elle-même ne constitue pas une preuve de conduite dangereuse. Par contre, il estime que le fait de conduire à une très grande vitesse, soit 182 km/h dans une zone de 90 km/h, « sur une route de campagne à 2 voies, bordée de maisons et de commerces et qui en plus d'être sinueuse dans une certaine mesure »<sup>4</sup> est un « exercice comportant une marge d'erreur nulle »<sup>5</sup> et constitue un « écart marqué par rapport à la conduite qu'aurait appliqué [sic] une personne raisonnable dans la même situation »<sup>6</sup>.

[4] Il conclut ainsi que « la poursuite s'est déchargée de son fardeau de démontrer hors de tout doute raisonnable que "la façon de conduire de l'accusé était dangereuse pour le public, eu égard aux circonstances, y compris la nature et l'état du lieu, l'utilisation qu'en est faite ainsi que l'intensité de la circulation à ce moment ou raisonnablement prévisible dans ce lieu" »<sup>7</sup>.

[5] Quant à la *mens rea*, il considère « qu'une personne raisonnable, dans les mêmes circonstances, aurait prévu le risque et adapté sa conduite à la situation pour l'éviter dans toute la mesure du possible »<sup>8</sup>.

[6] Selon le juge, la cause de l'accident ne peut se rattacher uniquement à la manœuvre effectuée par le conducteur de la Mazda. En outre, il rejette l'opinion de l'expert de la défense selon laquelle « même si [l'appelant] avait circulé plus lentement, la collision se serait quand même produite »<sup>9</sup>. En effet, le juge conclut plutôt que « la très grande vitesse à laquelle [l'appelant] circulait a très certainement contribué de manière importante, à tout le moins de façon appréciable à la collision »<sup>10</sup>.

[7] En terminant, le juge ajoute :

[97] On ne pourra jamais savoir si monsieur Rompré a aperçu l'auto-patrouille de l'agent Laurin dans ses rétroviseurs. Mais une chose est certaine, l'agent Laurin, lui, a vu l'auto de monsieur Rompré devant lui et il n'a pas adapté sa conduite aux circonstances, en réduisant sa vitesse vertigineuse.<sup>11</sup>

---

<sup>3</sup> *Id.*, paragr. 85-87.

<sup>4</sup> *Id.*, paragr. 88.

<sup>5</sup> *Id.*, paragr. 88.

<sup>6</sup> *Id.*, paragr. 89.

<sup>7</sup> *Id.*, paragr. 95.

<sup>8</sup> *Id.*, paragr. 96.

<sup>9</sup> *Id.*, paragr. 93.

<sup>10</sup> *Id.*, paragr. 93. Voir aussi paragr. 98.

<sup>11</sup> *Id.*, paragr. 97.

[8] L'appelant fait valoir 3 moyens de droit qui peuvent se formuler de la façon suivante :

- 1) Est-ce que le juge de première instance a erré dans l'analyse de l'*actus reus*?
- 2) Est-ce que le juge de première instance a erré dans l'analyse de la *mens rea* et du moyen de défense relatif à l'erreur de fait raisonnable?

[9] L'intimée est plutôt d'avis que le jugement entrepris ne révèle aucune erreur, lorsque lu globalement et en tenant compte du résumé des faits, tant à l'égard de l'analyse relative à l'*actus reus* qu'à celle concernant la *mens rea*. Elle fait ainsi valoir, quant à la défense d'erreur de fait raisonnable, que le juge n'a commis aucune erreur en ne la considérant pas.

[10] Dans l'arrêt *Roy*<sup>12</sup>, le juge Cromwell, reprenant les principes déjà exposés dans l'arrêt *Beatty*<sup>13</sup>, rappelle l'analyse qu'il y a lieu de faire en regard de l'*actus reus* et de la *mens rea* relativement à une accusation de conduite dangereuse :

(3) L'*actus reus*

[33] Selon l'arrêt *Beatty*, l'*actus reus* de la conduite dangereuse est celui décrit à l'al. 249(1)a) du Code, c'est-à-dire conduire « 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" » (par. 43).

[34] Pour déterminer si l'*actus reus* a été établi, il faut déterminer si la façon de conduire était objectivement dangereuse pour le public dans les circonstances. L'enquête doit être axée sur les risques créés par la façon de conduire de l'accusé, et non sur les conséquences, comme un accident dans lequel il aurait été impliqué. Comme l'a déclaré la juge Charron au par. 46 de *Beatty*, « [l]e tribunal ne doit pas tirer de conclusion hâtive au sujet de la façon de conduire en se fondant sur la conséquence. Il doit procéder à un examen sérieux de la façon de conduire » (je souligne). Une façon de conduire peut à juste titre être qualifiée de dangereuse lorsqu'elle met en danger le public. L'élément pertinent, c'est le risque de dommage ou de préjudice qu'engendre la façon de conduire, non les conséquences d'un accident ultérieur.

(4) La *mens rea*

[36] L'analyse relative à la *mens rea* doit être centrée sur la question de savoir si la façon dangereuse de conduire résultait d'un **écart marqué** par rapport à la

---

<sup>12</sup> *R. c. Roy*, [2012] 2 RCS 60, 2012 CSC 26.

<sup>13</sup> *R. c. Beatty*, [2008] 1 RCS 49, 2008 CSC 5.

norme de diligence que respecterait une personne raisonnable dans la même situation (*Beatty*, par. 48). **Il est utile d'aborder le sujet en posant deux questions. La première est de savoir si, compte tenu de tous les éléments de preuve pertinents, une personne raisonnable aurait prévu le risque et pris les mesures pour l'éviter si possible. Le cas échéant, la deuxième question est de savoir si l'omission de l'accusé de prévoir le risque et de prendre les mesures pour l'éviter si possible constitue un écart marqué par rapport à la norme de diligence que respecterait une personne raisonnable dans la même situation que l'accusé.**

[...]

[38] L'exigence minimale en matière de faute réside dans l'écart marqué par rapport à la norme de diligence que respecterait une personne raisonnable dans la même situation — un critère objectif modifié. L'application de ce critère objectif modifié signifie que, bien que la personne raisonnable soit placée dans la situation de l'accusé, la preuve des qualités personnelles de l'accusé (telles que son âge, son expérience et son niveau d'instruction) n'est pas pertinente, sauf si elles visent son incapacité d'apprécier ou d'éviter le risque (par. 40). Certes, la preuve d'une *mens rea* subjective — c'est-à-dire, conduire délibérément de façon dangereuse — justifierait une déclaration de culpabilité pour conduite dangereuse, mais cette preuve n'est pas requise (la juge Charron, par. 47; voir aussi la juge en chef McLachlin, par. 74-75, et le juge Fish, par. 86).

[11] Puis, traitant de la notion de « l'écart marqué » comme élément de faute, il ajoute :

[39] Des inférences tirées à partir de l'ensemble des circonstances permettront généralement de déterminer si la faute a été prouvée. Comme l'a dit la juge Charron dans *Beatty*, le juge des faits doit examiner la totalité de la preuve, **y compris les éléments de preuve relatifs à l'état d'esprit véritable de l'accusé** (par. 43).

[40] De façon générale, l'existence de la *mens rea* objective requise peut s'inférer du fait que l'accusé a conduit d'une façon qui constituait un *écart marqué* par rapport à la norme. Toutefois, **même si la façon de conduire constitue un écart marqué par rapport à une façon de conduire normale, le juge des faits doit examiner toutes les circonstances pour déterminer s'il convient de conclure, de la façon de conduire, à la présence d'un tel comportement de l'accusé.** La preuve peut soulever un doute sur la question de savoir s'il convient, dans un cas en particulier, d'inférer de la façon de conduire un écart marqué par rapport à la norme de diligence. La prémisse sous-jacente permettant de conclure à une faute en raison d'une façon de conduire objectivement dangereuse constituant un écart marqué par rapport à la norme est qu'une personne raisonnable dans la même situation que l'accusé aurait été

consciente du risque créé par la façon de conduire en cause, et elle ne se serait pas livrée à l'activité : *Beatty*, par. 37.

[...]

[42] La façon de conduire qui, d'un point de vue objectif, est simplement dangereuse ne permettra pas à elle seule de conclure qu'elle constitue un écart marqué par rapport à la norme de diligence que respecterait une personne raisonnable dans la même situation (la juge Charron, par. 49; voir aussi la juge en chef McLachlin, par. 66, et le juge Fish, par. 88). **Autrement dit, la preuve de l'*actus reus* de l'infraction ne permet pas, à elle seule, de conclure raisonnablement à l'existence de l'élément de faute requis.** La conduite constituant un écart marqué par rapport à la norme est le seul facteur qui peut étayer raisonnablement cette conclusion.<sup>14</sup>

[Soulignements dans l'original; caractères gras ajoutés]

[12] Dans l'arrêt *Beatty*, la juge Charron rappelle que :

[38] [...] Dans le même ordre d'idées, une erreur de fait raisonnable peut constituer un moyen de défense suffisant si, compte tenu de la perception raisonnable des faits par l'accusé, son comportement était conforme à la norme de diligence requise. Il est donc important d'appliquer le critère objectif modifié dans le contexte des événements entourant l'incident. [...]<sup>15</sup>

[13] Le premier juge a procédé à son analyse à la lumière des enseignements qui se dégagent des arrêts précités.

[14] En ce qui a trait à l'*actus reus*, il écrit, entre autres :

[88] Conduire à 182km/h dans une zone où la vitesse maximale permise est de 90 km/h, sur une route de campagne à 2 voies, bordée de maisons et de commerces et qui en plus est sinueuse dans une certaine mesure, constitue un exercice comportant une marge d'erreur nulle. Le moindre incident est susceptible de tourner à la catastrophe.

[15] Lorsqu'il traite de la *mens rea* nécessaire, il ajoute :

[89] La vitesse seule n'est pas nécessairement une preuve de conduite dangereuse. Mais une très grande vitesse (plus du double de la vitesse maximale permise), dans les circonstances mentionnées au paragraphe précédent,

---

<sup>14</sup> *R. c. Roy, supra*, note 12, paragr. 33-34, 36 et 38-42.

<sup>15</sup> *R. c. Beatty, supra*, note 13, paragr. 37-38.

m'apparaît constituer un écart marqué par rapport à la conduite qu'aurait appliqué [sic] une personne raisonnable dans la même situation.

[...]

[96] La Cour en arrive également à la **conclusion qu'une personne raisonnable, dans les mêmes circonstances, aurait prévu le risque et adapté sa conduite à la situation pour l'éviter dans toute la mesure du possible**. Dans l'arrêt Truchon (op. cit.), la Cour d'Appel du Québec, écrit à son paragraphe 26 :

[26] Cela dit, la façon de conduire un véhicule doit être qualifiée de dangereuse lorsqu'elle met en danger le public. La faute du conducteur négligent réside dans un comportement qui constitue un écart marqué par rapport à la norme de diligence que s'imposerait une personne raisonnable placée dans les mêmes circonstances que ce conducteur. Cette norme est ainsi exprimée par le juge Cromwell dans l'arrêt Roy :

La première [question] est de savoir si, compte tenu de tous les éléments de preuve pertinents, une personne raisonnable aurait prévu le risque et pris les mesures pour l'éviter si possible. Le cas échéant, la deuxième question est de savoir si l'omission de l'accusé de prévoir le risque et de prendre les mesures pour l'éviter si possible constitue un écart marqué par rapport à la norme de diligence que respecterait une personne raisonnable dans la même situation que l'accusé.

[Caractères gras ajoutés]

[16] En ce qui a trait à l'analyse du juge relativement à l'*actus reus*, l'appelant ne démontre pas que celui-ci a commis une erreur de droit en n'exposant pas dans son jugement, tous les éléments qui pouvaient composer l'ensemble des circonstances propres à l'événement. Nous sommes d'avis que le juge a tenu compte des facteurs pertinents et des circonstances appropriées en lien avec l'infraction.

[17] Ce moyen doit donc échouer.

[18] Il n'en va pas de même, en ce qui a trait à l'analyse de la *mens rea* de l'infraction.

[19] Il vaut en effet de rappeler que le degré de faute requis pour la mise en œuvre de la *mens rea* en matière de conduite dangereuse, est celui de l'écart marqué par rapport à la conduite d'une personne raisonnable placée dans les mêmes circonstances. L'analyse porte sur deux aspects qui s'apprécient par les questions auxquelles le juge des faits doit répondre :

« la première est de savoir si, compte tenu de tous les éléments de preuve pertinents, une personne raisonnable aurait prévu le risque et pris les mesures

pour l'éviter si possible. Le cas échéant, la deuxième question est de savoir si l'omission de l'accusé de prévoir le risque et de prendre les mesures pour l'éviter si possible, constitue un écart marqué par rapport à la norme de diligence que respecterait une personne raisonnable dans la même situation que l'accusé »<sup>16</sup>.

[20] Dans l'arrêt *Raïche c. R.*, notre Cour qualifie d'ailleurs ces questions de « démarche indispensable »<sup>17</sup>.

[21] En l'espèce, le juge a inversé l'ordre de ces deux questions sans véritablement procéder à leur analyse. Au paragraphe 89, il répond à la deuxième en établissant que la manière de conduire de l'appelant constitue « un écart marqué par rapport à la conduite qu'aurait appliqué une personne raisonnable dans la même situation ». Puis, un peu plus loin, au paragraphe 96, il répond à la première question en concluant qu'une personne raisonnable « aurait prévu le risque et adapté sa conduite à la situation pour l'éviter dans toute la mesure du possible ».

[22] Le juge n'a tout simplement pas procédé à une analyse sérieuse de l'écart marqué. Pourtant, les arrêts *Beatty* et *Roy* sont clairs sur cette question : « Le juge des faits doit déterminer comment [« *how and in what way* »] l'écart par rapport à la norme se distingue de façon marquée de la simple négligence »<sup>18</sup>. Le récent arrêt *R c. Laverdure* de la Cour d'appel de l'Ontario rappelle d'ailleurs ce principe :

[26] The trial judge's reasons reveal a full appreciation of the evidence and the nature of the *mens rea* requirement for the offence. Unfortunately, the trial judge's relating of the evidence and the facts as he found them to the fault component of the offence, does not provide an explanation for "how and in what way" the nature of the appellant's driving showed the necessary marked departure from the standard of care that a reasonable person would show in the same circumstances.

[27] In some cases, the manner of driving as found by a trial judge will be sufficiently egregious as to permit the finding of the requisite fault element without any additional analysis of the evidence as it relates to the *mens rea*. We cannot, however, say that the evidence in this case reaches that level.

[28] The failure to fully analyze the evidence as it related to the fault component of the offence constitutes an error in law. While the evidence could support a finding of the requisite *mens rea* for dangerous driving, we cannot say that no other conclusion was reasonably available on this evidence.<sup>19</sup>

[Soulignements ajoutés]

<sup>16</sup> *R. c. Roy, supra*, note 12, paragr. 36.

<sup>17</sup> *Raïche c. R.*, 2012 QCCA 395, paragr. 28.

<sup>18</sup> *R. c. Roy, supra*, note 12, paragr. 30.

<sup>19</sup> *R. v. Laverdure*, 2018 ONCA 614, paragr. 26-28.

[23] Bien que le premier juge ait pu écrire que la conduite adoptée par l'appelant constituait un écart marqué par rapport à la norme, il ne s'est aucunement appliqué à expliquer en quoi cela pouvait être constaté par la preuve soumise.

[24] La façon de faire du premier juge constitue une erreur de droit puisqu'elle se limite simplement à inférer la *mens rea* à partir du caractère objectivement dangereux de la conduite, c'est-à-dire de l'*actus reus*. Cette façon de faire a récemment été proscrite par la Cour<sup>20</sup>.

[25] D'autre part, en ce qui a trait à l'état d'esprit véritable de l'appelant, le juge disposait d'éléments de preuve suffisants pour en faire l'analyse. Il a en effet écrit :

[52] Quand il envisage le dépassement, il voit qu'il n'y a aucun véhicule venant en sens inverse. Il vérifie les entrées, balaie son champ de vision, circulant toujours à 120-130 km/h et se rapproche de la Mazda. Il se déporte à gauche, dans l'autre voie et il appuie à fond sur l'accélérateur. En se déportant vers la gauche, il a vu les feux de freinage de la Mazda s'allumer; il s'est alors dit que le conducteur l'avait vu.

[53] Puis soudainement, la Mazda traverse la ligne médiane. L'accusé lève le pied de l'accélérateur, mais ne peut éviter l'impact.

[54] Quand il vu les feux de freinage, il a cru que la Mazda ralentissait pour le laisser passer, mais il a tourné à sa gauche. Il ne voyait pas pourquoi un véhicule tournerait à cet endroit, un vieux dépôt d'huile désaffecté.

[...]

[57] Quand il a vu les feux de freinage, il s'attendait à ce que la Mazda reste dans sa voie. Par la suite, il n'a pas été possible d'éviter la collision.<sup>21</sup>

[Soulignements ajoutés]

[26] Nous sommes d'avis que cela démontrait la vraisemblance de la défense d'erreur de fait raisonnable qu'avancait l'appelant. Le premier juge aurait donc dû procéder à une analyse de son état d'esprit véritable, ce qu'il n'a pas fait.

[27] Il était en effet possible au premier juge, au vu de la preuve, de déterminer si un policier raisonnable placé dans les mêmes circonstances, aurait été conscient du risque

---

<sup>20</sup> *Graham c. R.*, 2016 QCCA 642, demande d'autorisation d'appel à la Cour suprême rejetée, 12 janvier 2017, n° 37114.

<sup>21</sup> Jugement entrepris, paragr. 52-57.



engendré par sa façon de conduire et s'il aurait pris les mesures pour l'éviter<sup>22</sup>. Il ne s'est malheureusement pas livré à telle analyse.

[28] Nous sommes finalement d'avis qu'un autre procès est rendu nécessaire compte tenu des erreurs constatées et pour permettre à un autre juge d'apprécier à sa juste valeur le fardeau de l'appelant en regard de la défense d'erreur de fait raisonnable qu'il invoque au soutien de l'appréciation de son état d'esprit véritable au moment des événements.

[29] C'est pourquoi, à l'audience, la Cour a accueilli l'appel, annulé les verdicts de culpabilité prononcés contre l'appelant et ordonné la tenue d'un nouveau procès relativement à chacun des chefs d'accusation tels que portés.

  
ALLAN R. HILTON, J.C.A.

  
JACQUES J. LEVESQUE, J.C.A.

  
MARIE-JOSÉE HOGUÉ, J.C.A.

Me Tristan Desjardins  
Carette Desjardins  
Me Nadine Touma  
Me Stéphanie Lozeau  
Les avocats Poupart, Touma  
Pour l'appelant

Me Geneviève Langlois  
Directeur des poursuites criminelles et pénales  
Pour l'intimée

Date d'audience : 31 octobre 2018

<sup>22</sup> *R. v. Hecimovic*, 2014 BCCA 483, paragr. 69-70, confirmé par *R. c. Hecimovic*, [2015] 3 R.C.S. 483, 2015 CSC 54, paragr. 1.