

**SiRT**

**SERIOUS INCIDENT  
RESPONSE TEAM**

Résumé de l'enquête

Dossier de la SiRT n° 2024-048

Renvoi de la

Division J de la GRC

Le 3 juillet 2024

Erin E. Nauss

Directrice

Le 10 janvier 2025

## **MANDAT DE LA SiRT**

La *Police Act* de la Nouvelle-Écosse et la *Loi sur la police* du Nouveau-Brunswick, en vertu d'une entente, confèrent à la Serious Incident Response Team (SiRT), soit l'équipe d'intervention en cas d'incident grave, le mandat d'enquêter sur toutes les affaires de décès, de blessure grave, d'agression sexuelle et de violence entre partenaires intimes ou sur d'autres questions d'intérêt public pouvant découler des actes posés par un agent de police en Nouvelle-Écosse ou au Nouveau-Brunswick.

À la conclusion de chaque enquête, la directrice de la SiRT doit déterminer si les actes de l'agent de police doivent donner lieu à des accusations criminelles. Si aucune accusation criminelle n'est justifiée, la directrice publie un résumé de l'enquête qui expose les motifs de sa décision en indiquant au minimum les renseignements prescrits par règlement. Ce résumé public est rédigé dans le but de fournir des renseignements suffisants pour permettre au public de comprendre le raisonnement et les conclusions de la directrice.

**Mandat invoqué** : La présente enquête est autorisée en vertu de l'article 24.6 de la *Loi sur la police* du Nouveau-Brunswick, en raison des blessures graves subies par la partie concernée (PC) ou, autrement dit, la personne blessée.

## **INTRODUCTION**

Le 3 juillet 2024, la SiRT a été informée par la GRC d'une collision frontale survenue sur la route 105, à l'extérieur de Perth-Andover, entre une voiture de police identifiée et un véhicule tout-terrain (VTT). Ce jour-là, un agent de la GRC conduisant une voiture de police banalisée a vu la PC commettre plusieurs infractions à la *Loi sur les véhicules à moteur* à bord d'un VTT. Cette information a été transmise à d'autres agents dans des voitures de police identifiées, par l'intermédiaire de la radio policière. L'agent visé par l'enquête, communément appelé l'agent impliqué (AI), conduisait une voiture de police identifiée et a tenté d'arrêter le VTT, ce qui a entraîné une collision frontale. La PC a subi une fracture du pied et a été transportée à l'hôpital.

**Chronologie et retards** : La SiRT a amorcé son enquête le 3 juillet 2024. La préparation du rapport du spécialiste en reconstitution d'accidents a pris plus de temps que prévu. En conséquence, l'enquête a été finalisée le 13 décembre 2024.

**Preuve** : La décision résumée dans le présent rapport est fondée sur les éléments de preuve recueillis et analysés pendant l'enquête, dont les suivants :

1. les déclarations des témoins civils (3);
2. la déclaration de la partie concernée;
3. le dossier médical de la partie concernée;
4. les notes et les rapports des agents témoins (4);
5. les échanges radio entre policiers;
6. les images de vidéosurveillance;
7. le rapport de l'expert en reconstitution d'accidents, y compris les photos de la scène.

### **RÉSUMÉ DE L'INCIDENT**

Le 2 juillet 2024, l'agent témoin 1 (AT1) était en service et conduisait une voiture de police banalisée. Vers 20 h 30, il circulait à Perth-Andover, au Nouveau-Brunswick, lorsqu'il a remarqué que la PC conduisait un VTT à grande vitesse. La PC ne s'est pas arrêtée à un panneau d'arrêt et a dépassé l'AT1 alors qu'il immobilisait son véhicule sur le côté de la chaussée. Malgré le fait qu'un sentier était disponible, la PC a continué de rouler sur la route 105 en direction de la Première Nation de Tobique. À ce moment-là, l'AT1 a communiqué par radio avec d'autres agents en service dans le secteur pour leur faire part de la direction dans laquelle la PC se déplaçait ainsi que des infractions à la *Loi sur les véhicules à moteur* qu'il avait observées. L'AT1 a continué de suivre la PC à distance, mais n'a pas été en mesure d'allumer les feux et les sirènes étant donné qu'il se trouvait dans un véhicule banalisé. Pendant qu'il suivait la PC, l'AT1 a vu la PC dépasser des véhicules sur une ligne jaune continue à deux reprises. Chaque fois, cette information a été communiquée par radio aux autres membres. L'AT1 roulait à 70 km/h dans une zone de 80 km/h. Il a estimé que la PC se déplaçait à une vitesse plus élevée, étant donné qu'il y avait une certaine distance entre eux. L'AT1 a perdu de vue la PC lorsque cette dernière a accéléré en gravissant une colline. Peu de temps après, l'AT1 a entendu l'AI communiquer par radio qu'il avait été impliqué dans une collision avec un véhicule à moteur et que les coussins gonflables de son véhicule avaient été déployés. L'AT1 est arrivé sur les lieux et a constaté qu'il y avait eu une collision entre l'AI et la PC. La PC se plaignait d'une douleur à la jambe.

Les communications radio de la police ont été obtenues par la SiRT, ce qui a permis de confirmer l'exactitude de l'information communiquée par l'AT1 aux autres agents. Dans les appels, l'AT1 a déclaré que le VTT n'avait pas de plaque d'immatriculation et qu'il pouvait avoir été volé. Un agent non identifié a déclaré que le VTT n'allait pas s'arrêter et que deux voitures de police pourraient bloquer la route.

Des images de vidéosurveillance ont été obtenues par la SiRT auprès du village de Perth-Andover et d'une entreprise locale. Elles montrent le VTT roulant sur la route principale et ne s'arrêtant pas à un panneau d'arrêt. Elles montrent aussi le VTT dépassant un véhicule sur une ligne continue dans le village. Les images obtenues auprès de l'entreprise locale montrent également le VTT

dépassant un véhicule sur une ligne continue. La conduite filmée correspond à la description transmise par radio par l'AT1 aux autres agents.

L'agent témoin 2 (AT2) s'est rendu sur les lieux de l'accident. Il était en train de patrouiller lorsqu'il a entendu l'AT1 à la radio parler des infractions à la *Loi sur les véhicules à moteur* commises par la PC. Peu après, il a entendu l'AI demander de l'aide par radio, car il était entré en collision avec un VTT et les coussins gonflables de son véhicule avaient été déployés. L'AT2 est arrivé sur les lieux et a vu la PC, à moitié assise sur le sol, qui criait et semblait bouleversée. Il a parlé à la PC, qui s'est plainte d'un pied cassé. La PC a dit à l'AT2 qu'elle venait tout juste de quitter le sentier, ce à quoi l'AT2 lui a répondu que ce n'était pas vrai, car il savait que l'AT1 la suivait. L'AT2 a remarqué que le VTT se trouvait dans la voie en direction du sud et qu'il y avait des traces de dérapage derrière le VTT. Il a également remarqué que le véhicule de police se trouvait principalement dans la voie en direction du sud.

Des témoins civils ont vu la PC conduire le VTT sur la route. La témoin civile 1 (TC1) se dirigeait vers le nord sur la route 105 lorsqu'elle a remarqué un VTT qui s'approchait d'elle par l'arrière. Elle s'est souvenue que le VTT conduisait à une vitesse élevée. Elle a déclaré que, au moment où le VTT l'a dépassée, la PC avait enlevé son casque et se tenait debout sur le VTT. Elle a reconnu la PC. Lorsque la PC l'a dépassée, elle roulait à 70 km/h. Peu après, elle a perdu la PC de vue et n'a pas vu la collision avec un véhicule de police.

Le témoin civil 2 (TC2) tournait sur la route 105, roulant à environ 40 km/h, après le passage d'une voiture de police. Le TC2 se trouvait à environ 200 mètres derrière la voiture de police, qui a allumé ses phares lorsqu'elle est arrivée dans une section avec quelques virages. Le TC2 a cru que le policier devait avoir vu quelque chose sur la route et a perdu de vue la voiture de police pendant quelques instants. Lorsqu'il a revu le véhicule de police, celui-ci avait été impliqué dans une collision et la PC était couchée au sol derrière le véhicule de police. Le TC2 n'a pas été témoin de la collision.

La PC a d'abord fourni une déclaration après mise en garde à la GRC et une déclaration supplémentaire à la SiRT. La PC a admis qu'elle conduisait son VTT sur la route, car le réseau de sentiers du Nouveau-Brunswick ne lui permettait pas d'aller là où elle le souhaitait. La PC a déclaré que tout le monde emprunte la route. La PC a indiqué qu'elle avait tous les documents nécessaires pour le VTT et qu'elle était en possession légale de celui-ci. Dans sa déclaration à la GRC, la PC a indiqué qu'elle n'avait dépassé les véhicules que lorsqu'elle était autorisée à le faire et qu'elle n'avait brûlé aucun panneau d'arrêt. La PC a reconnu avoir croisé la TC1 alors qu'elle roulait à 80 km/h en gravissant une colline. Alors qu'elle gravissait la colline, la PC a vu une voiture de police, phares allumés, qui se dirigeait vers elle. La PC s'est souvenu que le véhicule de police se trouvait initialement dans la voie de droite, mais qu'il a fait une embardée vers elle dans la voie de gauche. Pour éviter la voiture de police, la PC a dit qu'elle a dû faire une embardée dans l'autre

voie, mais la voiture de police est retournée dans la voie de gauche. La PC a déclaré qu'elle a verrouillé les freins pour éviter de heurter le véhicule de police, mais qu'elle n'a pas pu empêcher la collision et qu'elle est entrée en collision frontale avec le véhicule de police. La PC ne se souvenait pas de beaucoup de détails après la collision. Cependant, dans sa déclaration à la GRC, la PC a indiqué qu'un agent lui criait de rester au sol et que, peu de temps après, deux autres agents de police étaient arrivés sur les lieux. La SiRT a obtenu le dossier médical de la PC, où il est fait mention d'une légère fracture au pied gauche.

Un spécialiste en reconstitution d'accidents d'un service de police externe (c.-à-d. non associé à la GRC) a procédé à un examen des lieux, conformément aux instructions de la SiRT. Pour tirer ses conclusions, il a examiné les éléments de preuve recueillis sur les lieux et les données du véhicule de police.

Il a été conclu que le VTT roulait dans la voie de circulation opposée et qu'il a dévié vers la droite avant d'entrer en collision frontale avec le véhicule de police. La PC (c.-à-d. le conducteur du VTT) a été éjectée et s'est retrouvée sur la route, derrière le véhicule de police. Selon les données du module de commande des coussins gonflables, l'AI a tourné à droite dans la courbe de la route, alors qu'il se déplaçait vers le sud. Trois secondes avant la collision, l'AI a tourné le volant vers la gauche, en direction du centre de la route, puis l'a tourné rapidement vers la droite tout en appuyant fermement sur la pédale de freinage. Après la collision, il a été constaté que le véhicule de police se trouvait sur la ligne jaune centrale de la route. L'examen des éléments de preuve matérielle recueillis sur les lieux (c.-à-d. l'absence de marques sur la route, les débris limités de véhicules, les dommages mineurs aux véhicules et les blessures subies par la PC, qui n'était pas retenue sur le VTT et a été éjectée) a poussé le spécialiste en reconstitution d'accidents à conclure qu'il s'agissait d'une collision à faible vitesse. Les données du véhicule de police ont enregistré une vitesse de 58 km/h, 5 secondes avant l'accident, l'AI freinant à 1 km/h au moment de l'impact, lorsque les coussins gonflables se sont déployés. La vitesse affichée à l'endroit de la collision est de 80 km/h.

Des photos ont été prises dans le cadre de la reconstitution de l'accident. Elles montrent le véhicule de police dont les deux roues latérales dépassent la ligne centrale et sont orientées vers la voie de circulation appropriée. Au moment de la collision, le VTT se trouvait entièrement dans la voie en direction du sud, qui était la voie de circulation opposée.

## **DISPOSITIONS LÉGISLATIVES PERTINENTES**

*Code criminel* du Canada

Article 320.13 – Conduite dangereuse

- (1) Commet une infraction quiconque conduit un moyen de transport d'une façon dangereuse pour le public, eu égard aux circonstances.
- (2) Commet une infraction quiconque conduit un moyen de transport d'une façon dangereuse pour le public, eu égard aux circonstances, et cause ainsi des lésions corporelles à une autre personne.

*Loi sur les véhicules à moteur* du Nouveau-Brunswick

Article 147

- (1) Nul conducteur ne doit conduire un véhicule de telle façon que tout ou partie de ce véhicule se trouve à gauche de la ligne centrale de la chaussée.
- (2) Le conducteur d'un véhicule doit garder sa droite quand il approche d'un autre véhicule se déplaçant en sens inverse et le dépasse.

Article 110

- (1) Le conducteur d'un véhicule de secours autorisé, pendant qu'il donne suite à un appel de secours, pendant qu'il est à la poursuite d'un contrevenant réel ou présumé ou pendant qu'il donne suite à une alerte d'incendie, mais non pas pendant son retour des lieux d'une telle alerte, peut exercer les droits que lui accorde le présent article sous réserve des conditions qui y sont énoncées.
- (2) Le conducteur d'un véhicule de secours autorisé peut
  - a. garer ou immobiliser son véhicule nonobstant les dispositions de la présente loi,
  - b. ne pas s'arrêter à un feu rouge ou un panneau ou signal d'arrêt, mais ne passer qu'après avoir ralenti dans la mesure nécessaire pour passer sans danger,
  - c. dépasser la vitesse limite maximale dans la mesure où cela ne met pas de vie ni de biens en danger, et
  - d. ne pas tenir compte des règlements régissant le sens de la circulation ou les virages dans des directions déterminées.
- (3) Sous réserve des paragraphes (3.1) et (3.2), les privilèges énoncés au présent article ne s'appliquent que lorsque le conducteur du véhicule de secours autorisé fait retentir une cloche, une sirène ou un sifflet d'échappement pendant que le véhicule est en marche et lorsque le véhicule est équipé d'au moins un clignotant rouge en fonctionnement dont la lumière est visible dans des conditions atmosphériques normales à une distance de cent cinquante mètres en avant du véhicule.

- (3.1) Un véhicule de secours autorisé, lorsqu'il sert de véhicule de police et qu'il est conduit par un agent de la paix, n'a pas besoin d'être équipé d'un clignotant rouge en fonctionnement ou d'exhiber une lumière rouge visible à distance de l'avant du véhicule et l'agent de la paix, lorsqu'il suit une personne qui a présumément contrevenu à la loi, n'a pas besoin de faire retentir une cloche, une sirène ou un sifflet d'échappement.
- (4) Le présent article n'exempte pas le conducteur d'un véhicule de secours autorisé de l'obligation de conduire en tenant dûment compte de la sécurité de toutes personnes et de tous biens.

### **QUESTIONS JURIDIQUES ET ANALYSE**

Dans cette affaire, il faut se demander si la conduite de l'AI équivaut à une conduite dangereuse causant des lésions corporelles, contrevenant ainsi au paragraphe 320.13(2) du *Code criminel* du Canada. À cette fin, je dois évaluer les éléments de l'infraction.

Dans les arrêts *R. c. Beatty*, [2008] 1 R.C.S. 49 (CSC) et *R. c. Roy*, [2012] 2 R.C.S. 60 (CSC), la Cour suprême a précisé les dispositions de la loi concernant la conduite dangereuse. Tout d'abord, il faut se demander si l'accusé 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 » (*R. c. Beatty, supra*, au paragraphe 43). La Cour suprême du Canada a indiqué qu'un accident ne signifie pas nécessairement une conduite dangereuse. La façon de conduire, et non les conséquences de la conduite (p. ex. un accident), doit faire l'objet d'une enquête sérieuse.

En deuxième lieu, il faut se demander si « la façon dangereuse de conduire résultait d'un écart marqué par rapport à la norme de diligence qu'aurait respectée une personne raisonnable dans la même situation » (*R. c. Beatty, supra*, au paragraphe 48). Dans l'arrêt *R. c. Roy, supra*, au paragraphe 36, la Cour déclare ce qui suit :

36 ... 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.

Dans ce cas-ci, je ne peux conclure que l'AI conduisait la voiture de police de façon dangereuse. L'AI avait des motifs d'arrêter et d'intercepter le VTT pour de multiples infractions routières. L'AI n'est pas tenu par la loi de fournir ses notes ou ses rapports à la SiRT, ni d'assister à une

entrevue. Dans ce cas, l'AI n'a pas participé à l'enquête de la SiRT. Cependant, il est logique de conclure que l'AI était au courant des actions du VTT, puisque l'AT1 transmettait cette information par radio. L'AI avait allumé ses feux de secours et ne se déplaçait pas à grande vitesse. La vitesse maximale à laquelle il roulait est de 58 km/h avant la collision, et le rapport du spécialiste en reconstitution d'accidents a classé l'accident comme une collision à faible vitesse.

Bien que l'AI ait traversé dans l'autre voie, puis soit revenu dans la bonne voie avant de s'arrêter au milieu de la route, je ne peux pas conclure que cette action atteint le niveau criminel de conduite dangereuse. L'AI avait des motifs d'arrêter le VTT et tentait de l'intercepter. Il y avait peu de trafic et aucun autre véhicule susceptible d'être touché. Il est également important de considérer les actions de la PC lors de cette collision. Selon le rapport du spécialiste en reconstitution d'accidents, le VTT circulait dans la voie opposée avant de heurter le véhicule de police. Compte tenu de l'ensemble des éléments de preuve, il est probable que la PC se soit engagée dans cette voie pour éviter une collision. La vitesse du VTT au moment de la collision est inconnue, mais la PC roulait à une vitesse supérieure à 70 km/h avant la collision. Je ne peux pas conclure que l'AI conduisait la voiture de police de manière dangereuse ou qu'il y avait un écart important entre sa conduite et la norme de diligence attendue d'une personne raisonnable dans les circonstances.

J'ai également examiné les dispositions de la *Loi sur les véhicules à moteur*. Pendant que l'AI franchissait la ligne centrale de la route, il a activé ses feux d'urgence et s'est acquitté légalement de ses fonctions en essayant d'intercepter et d'arrêter le VTT. L'article 110 de la *Loi sur les véhicules à moteur* s'appliquerait à l'AI dans ces circonstances. En conséquence, aucune infraction n'a été commise.

## **CONCLUSION**

Mon examen de la preuve révèle qu'il n'y a aucun motif raisonnable de déposer une accusation contre l'AI en lien avec cet incident.