



Résumé de l'enquête

Dossier de la SiRT n° 2026-0068

Renvoi de la

Division J de la GRC

Le 17 mai 2026

Erin E. Nauss
Directrice
August 25, 2026

MANDAT DE LA SiRT

La Serious Incident Response Team (SiRT), soit l'équipe d'intervention en cas d'incident grave, a le mandat d'enquêter sur toutes les affaires de décès, de blessures graves, d'agression sexuelle et de violence entre partenaires intimes ou sur d'autres affaires d'intérêt public pouvant découler des actes posés par un agent de police en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick. Ce mandat englobe les incidents qui se produisent pendant les heures de service ou en dehors de celles-ci, afin d'éviter tout parti pris réel ou perçu de la part de policiers enquêtant sur d'autres policiers.

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

Mandat invoqué : La présente enquête a été autorisée en vertu de l'article 24.6 de la *Loi sur la police* du Nouveau-Brunswick en raison de la blessure grave qu'a subie la partie concernée.

Échéancier : La SiRT a amorcé son enquête le 17 mai 2026. Celle-ci s'est conclue le 8 juillet 2026.

Terminologie : Le présent résumé emploie les termes ci-dessous, conformément aux règlements pris en application de la *Loi sur la police*, afin de protéger la vie privée des parties concernées.

« **Partie concernée/PC** » désigne la personne décédée ou gravement blessée à la suite d'un incident grave.

« **Témoin civil/témoin civile/TC** » désigne toute personne n'appartenant pas à la police qui a été témoin d'un incident grave ou qui dispose d'importants renseignements à ce sujet.

« **Agente témoin/agent témoin/AT** » désigne toute agente ou tout agent qui a été témoin d'un incident grave, ou qui dispose d'importants renseignements à ce sujet.

« **Agent impliqué/agente impliquée/AI** » désigne l'agent ou l'agente qui fait l'objet d'une enquête ou dont les actions peuvent avoir entraîné un incident grave.

Éléments de preuve : La décision résumée dans le présent rapport se fonde sur les éléments de preuve recueillis et analysés pendant l'enquête, dont les suivants :

1. le dossier du service de police;
2. les échanges radio entre policiers;
3. les images des caméras d'intervention;
4. les images filmées par des civils;
5. les images de vidéosurveillance d'entreprises locale;
6. l'analyse et le rapport de l'analyste ou reconstitutionniste en reconstitution de collision;
7. les données GPS;
8. la déclaration de la personne concernée;
9. les dossiers médicaux de la partie concernée.

RÉSUMÉ DE L'ENQUÊTE

Le 17 mai 2026, la SiRT a été informée d'une collision entre un véhicule automobile et un véhicule de la GRC survenue à Hartland, au Nouveau-Brunswick. L'agent impliqué (l'« AI »), membre de la GRC, conduisait un véhicule de police (une Chevrolet Silverado 2024) alors qu'il répondait à un appel au 911 concernant un homme inconscient sur un sentier boisé. La personne concernée (la « PC »), un pompier volontaire, se rendait au même incident à bord d'un véhicule côte à côte Polaris Ranger 570 2019 (le « VTT »). Les deux véhicules circulaient à proximité de l'intersection du chemin Rockland et de la rue Clark, où ils sont entrés en collision. Le VTT s'est renversé sur le côté et la PC a été transportée à l'hôpital, où on lui a diagnostiqué une fracture du poignet, une blessure à la tête et des lacerations. D'autres premiers intervenants, qui n'étaient pas en cause dans la collision, se sont rendus sur les lieux où se trouvait l'homme inconscient.

Partie concernée

Le 25 mai 2026, l'enquêteur de la SiRT a obtenu une déclaration de la PC. Il a déclaré être pompier volontaire et que, le 17 mai 2026, à 18 h 17, il a reçu un appel l'invitant à intervenir dans le cadre d'un « sauvetage hors route. » Il s'est rendu sur les lieux à bord de son VTT personnel, lequel n'était équipé d'aucun dispositif d'urgence. Il a indiqué qu'il n'avait pas l'habitude de répondre à un appel avec son VTT, mais qu'il est courant que les pompiers volontaires utilisent leur véhicule personnel lorsqu'il s'agit du moyen de transport le plus accessible. La PC a déclaré qu'elle circulait sur la route, qu'elle portait un casque de sécurité, mais qu'elle ne portait pas sa ceinture de sécurité. Alors qu'il circulait sur la rue Orser, il a aperçu un autre véhicule qui arrivait. Il a donc attendu qu'il passe avant de tourner sur le chemin Rockland. Il a précisé qu'il n'avait aperçu aucun autre véhicule à ce moment-là. Il a ensuite

circulé du côté droit du chemin Rockland et a ralenti afin de tourner à gauche pour emprunter le sentier menant au lieu de l'intervention. Il a déclaré qu'au moment où il amorçait son virage à gauche, il a été percuté par le véhicule de la GRC.

La PC a indiqué qu'elle ignorait que le véhicule de la GRC se trouvait derrière elle. Il a dit qu'il n'avait entendu aucune sirène et qu'après s'être relevé à la suite de la collision, il n'avait vu aucun gyrophare allumé sur le véhicule de police. Il a précisé que son VTT est muni d'un rétroviseur, mais qu'il n'y avait rien remarqué avant la collision. Il a ajouté que s'il avait entendu des sirènes d'urgence, il se serait rangé sur le côté de la route et n'aurait pas tenté d'amorcer son virage.

À la suite de l'incident, la PC a été transportée à l'hôpital, puis y est retournée le lendemain afin de consulter un chirurgien. La PC a déclaré qu'elle avait subi une fracture du poignet accompagnée d'une lésion du cartilage, une lacération au front ainsi que de multiples éraflures causées par le contact avec la chaussée. Il a dû subir une intervention chirurgicale au poignet à la suite de l'incident. La PC a consenti à ce que la SiRT obtienne son dossier médical, lequel a confirmé les blessures subies.

Agent impliqué

Les agents impliqués ne sont pas tenus par la loi de fournir une déclaration ni de remettre leurs notes ou rapports dans le cadre d'une enquête de la SiRT. En l'espèce, l'AI n'a pas consenti à fournir ces documents à la SiRT.

Images des caméras d'intervention.

Les images de la caméra d'intervention de l'AI ainsi que ceux d'autres agents témoins arrivés sur les lieux après la collision ont été obtenus par la SiRT.

Les images de la caméra d'intervention de l'AI le montrent au volant du véhicule de la GRC. En raison de l'emplacement de la caméra, les images ne montrent que le volant et le tableau de bord. Avant la collision, aucune image ne permet de voir la chaussée du point de vue de l'AI. Les images montrent l'AI en train de conduire, puis celui-ci tourne brusquement le volant vers la droite. La vidéo est alors secouée avant que l'AI immobilise le véhicule et en descende (*Remarque de la directrice* : aucune piste audio n'est disponible durant cette partie de l'enregistrement. L'enregistrement sonore de la caméra d'intervention ne s'active que 30 secondes après le début de l'enregistrement.) L'AI sort du véhicule et la PC est visible debout sur le trottoir. Le VTT de la PC est renversé sur le côté, à cheval sur la chaussée et le trottoir. Lorsque l'enregistrement sonore débute, on entend le moteur du VTT tourner. On entend l'AI demander par radio l'intervention des Services médicaux d'urgence (SMU) et demander à la PC si elle va bien. Il retourne ensuite à son véhicule de police pour y chercher une trousse de premiers soins. Les images montrent que les gyrophares du véhicule de police étaient activés,

puisque'ils sont toujours en fonction. L'AI remonte dans le véhicule de police, le déplace sur le côté de la route, puis en descend afin de se diriger vers la PC pour évaluer ses blessures. Un autre policier arrive ensuite sur les lieux. L'AI discute avec un témoin, également pompier volontaire, qui lui demande ce qui s'est passé. L'AI lui explique qu'il remontait la route et, au moment où le VTT s'est rangé sur le côté, qu'il a tenté de le dépasser. L'AI retourne ensuite auprès de la PC afin de recueillir certains renseignements et de lui administrer les premiers soins.

Environ 12 minutes après la collision, les SMU arrivent sur les lieux pour évaluer l'état de la PC. La caméra d'intervention enregistre également une conversation entre l'AI et un autre policier. L'AI déclare avoir heurté l'arrière du VTT. Au cours de cette conversation, il indique également qu'il circulait avec les gyrophares et la sirène activés et que le VTT ne possédait aucun équipement d'urgence en fonction.

Les images de la caméra d'intervention du deuxième policier arrivé sur les lieux montrent un casque de sécurité au milieu de la chaussée, près du VTT. Ce deuxième policier a également interrogé un témoin. Cette entrevue a été enregistrée par sa caméra d'intervention. Il a déclaré qu'il n'avait pas vu la collision, mais qu'il avait observé le VTT circuler dans la voie de droite tandis que le véhicule de police s'était engagé dans la voie de gauche afin de tenter de le dépasser (*Remarque de la directrice : l'enquêteur de la SiRT a tenté de communiquer avec ce témoin afin d'obtenir une déclaration, mais sans succès*). Le policier a ensuite effectué un porte-à-porte dans le voisinage afin de déterminer si d'autres personnes avaient été témoins de l'accident. Toutefois, personne n'avait vu la collision. Certaines personnes ont indiqué avoir entendu un gros bruit depuis leur résidence.

Un troisième policier est arrivé sur les lieux après la collision. Les images de sa caméra d'intervention montrent les échanges entre les policiers et les civils présents sur les lieux. Il a également effectué un porte-à-porte dans le voisinage afin de déterminer si quelqu'un avait été témoin de l'incident. Il n'a toutefois été en mesure de retrouver aucun témoin.

Autres images vidéo

À la suite de l'incident, un civil qui possédait un enregistrement vidéo de l'incident capté par une caméra installée sur sa propriété a communiqué avec la SiRT. La vidéo dure 25 secondes. À la sixième seconde, on entend la sirène du véhicule de police. À la dixième seconde, on voit le VTT circuler sur le chemin Rockland, puis ralentir près de l'entrée du sentier. À la douzième seconde, le véhicule de la GRC est vu en train de rouler. À la treizième seconde, la vidéo capte le bruit de pneus qui crissent suivi de celui de la collision. La collision entre les deux véhicules est visible sur les images, bien qu'une partie de la vue soit obstruée par les arbres.

Données GPS et communications radio

Les données GPS du véhicule de police ont été fournies à l'enquêteur de la SiRT. Les heures et vitesses enregistrées pour le véhicule de police sont les suivantes :

- 18 h 14 min 54 s – le véhicule de police circulait à 93 km/h;
- 18 h 15 min 09 s — le véhicule de police était immobilisé *[Remarque de la directrice : selon les communications radio, cette heure correspond au moment de la collision];*
- 18 h 18 min 09 s — le véhicule de police circulait à 6 km/h *[Remarque de la directrice : selon les images de la caméra d'intervention, cette heure correspond au moment où l'AI a déplacé le véhicule sur le côté de la chaussée].*

Les communications radio confirment qu'à 18 h 15 min 30 s, l'AI a demandé par radio l'intervention des SMU à son emplacement, indiquant qu'il venait d'être impliqué dans une collision.

Analyse et reconstitution des collisions

Un analyste-reconstitutionniste de collisions de la GRC s'est rendu sur les lieux. S'il faut recourir à des services spécialisés, la SiRT fait généralement appel à un service de police autre que celui auquel appartient l'agent impliqué. Dans ce cas-ci, au moment où le dossier a été confié à la SiRT, l'analyste de collisions de la GRC était déjà en route vers les lieux. Compte tenu de l'heure de la journée et du temps de déplacement pour s'y rendre, il a été décidé que l'analyste de la GRC poursuivrait son intervention afin que le processus d'enquête puisse débiter avant la tombée de la nuit et que des éléments de preuve ne soient perdus. L'Équipe d'analyse judiciaire des collisions de la GRC est indépendante des divisions opérationnelles régulières et agissait, dans ce dossier, sous la direction de la SiRT.

Le reconstitutionniste a rédigé un rapport détaillé, accompagné des documents justificatifs, lequel a été remis à l'enquêteur de la SiRT. Voici les conclusions du reconstitutionniste, fondées sur les éléments de preuve :

...une Chevrolet Silverado 2024 (le véhicule de police) circulait vers l'est dans sa voie de circulation sur le chemin Rockland, à Hartland, Nouveau-Brunswick. À l'approche du 115, chemin Rockland, et de l'intersection avec la rue Clark, la Chevrolet Silverado s'est engagée dans la voie de circulation opposée afin de dépasser un Polaris Ranger 570 2019 (le VTT), qui circulait également vers l'est dans la voie est. Alors qu'il était en train d'être dépassé, le Polaris Ranger 570 a brusquement tourné à gauche, quittant la voie en direction est pour traverser vers la voie en direction ouest, directement devant la Chevrolet Silverado. Le véhicule de police identifié a ensuite effectué un freinage d'urgence maximal et, peu après, est entré en collision avec le Polaris Ranger 570. Il

s'agissait d'un impact oblique sur le côté rapproché, de type arrière latéral, entre la partie avant centrale de la camionnette et la roue arrière gauche du VTT...

Le reconstitutionniste a également établi que le point d'impact entre les deux véhicules se trouvait près du milieu de la voie de circulation en direction ouest. Au moment de la collision, ni l'AI ni la PC ne portaient leur ceinture de sécurité. La limite de vitesse affichée sur cette route était de 50 km/h. Selon l'analyse effectuée, il est estimé que le véhicule de police circulait entre 92 km/h et 99 km/h au moment de l'impact.

DISPOSITIONS LÉGISLATIVES PERTINENTES

Code criminel :

Art. 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.

Les infractions possibles à la Loi sur les véhicules à moteur du Nouveau-Brunswick ont également été examinées, notamment l'article 110 :

Véhicules de secours

110(1) Le conducteur d'un véhicule de secours autorisé, pendant qu'il donne suite à un appel de secours, qu'il est à la poursuite d'un contrevenant réel ou présumé ou 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.

110(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 à un panneau ou un signal d'arrêt, mais ne passer qu'après avoir ralenti dans la mesure nécessaire pour le faire 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 des virages dans des directions déterminées.

110(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.

110(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.

110(3.2) Le conducteur d'une ambulance n'est tenu de faire retentir une cloche, une sirène ou un sifflet d'échappement que lorsque l'ambulance s'approche d'un véhicule, d'un piéton ou d'un carrefour.

110(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 les personnes et de tous les biens.

QUESTIONS JURIDIQUES ET ANALYSE

Je dois maintenant évaluer les éléments de preuve pour déterminer s'il existe des motifs raisonnables et probables de croire qu'une infraction criminelle a été commise. Les motifs raisonnables et probables constituent une norme inférieure à la prépondérance des probabilités ou au-delà de tout doute raisonnable, et plus qu'un soupçon raisonnable. Elle exige également que le motif soit justifiable d'un point de vue objectif. En d'autres termes, une personne raisonnable doit pouvoir constater l'existence du motif. Pour déterminer s'il y a un motif raisonnable et probable de porter une accusation, toutes les preuves recueillies doivent être prises en compte.

Pour déterminer si les actes de l'AI constituent l'infraction criminelle de conduite dangereuse, je dois examiner les éléments constitutifs de cette 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. Le seul fait qu'un accident se soit produit ne signifie pas nécessairement qu'il y a eu conduite dangereuse. La façon de conduire, et non les conséquences de la conduite, comme les accidents, doit faire l'objet d'une enquête sérieuse. Pour se faire, il faut en premier lieu 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).

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.

En l'espèce, tant la PC que l'AI, dans l'exercice de leurs fonctions de premiers intervenants, répondaient à un incident survenu dans un secteur boisé. La PC utilisait son VTT personnel, qui n'était pas équipé de dispositifs d'urgence. L'AI conduisait son véhicule de police à une vitesse supérieure à la limite permise (environ 90 km/h), avec les gyrophares et la sirène activés.

Selon le rapport de reconstitution de la collision, le véhicule de police et le VTT circulaient dans la même direction et le véhicule de police tentait de dépasser le VTT. Au même moment, le VTT a effectué un virage à gauche en direction d'un sentier boisé. L'AI a freiné, mais est néanmoins entré en collision avec le VTT. Le point d'impact se situait près du centre de la voie de circulation en direction ouest. Les conclusions du reconstitutionniste de la collision sont non seulement étayées par les éléments de preuve recueillis sur les lieux, mais elles concordent également avec les enregistrements vidéo fournis, la déclaration du témoin captée par la caméra d'intervention ainsi que la déclaration de la PC. J'ai également pris en considération l'état de la chaussée et le secteur où circulait le véhicule de police. Les images fournies par le civil ainsi que celles de la caméra d'intervention démontrent qu'il faisait beau et que l'incident est survenu en plein jour. La route est une rue résidentielle où la circulation est peu dense. Au moment de la collision, la circulation était faible.

Dans ce cas-ci, je ne peux conclure que l'AI conduisait la voiture de police de façon dangereuse. L'AI répondait à un appel d'urgence et il était raisonnable qu'il circule à la vitesse à laquelle il roulait, en ayant activé ses dispositifs d'urgence. Les véhicules d'urgence ont priorité sur la chaussée et il était raisonnable que le véhicule de police dépasse le VTT. Une personne raisonnable n'aurait pas prévu le risque que le VTT effectue un virage au moment où le véhicule de police le dépassait.

J'ai également examiné les infractions possibles à la *Loi sur les véhicules à moteur* du Nouveau-Brunswick. À cet égard, j'ai tenu compte de l'article 110 de la *Loi sur les véhicules à moteur* qui

autorise le conducteur d'un véhicule d'urgence, lorsqu'il répond à un appel, à dépasser la limite de vitesse pourvu qu'il ne mette pas en danger des personnes ou des biens, ainsi qu'à déroger aux règles régissant le sens de la circulation ou les virages prescrits. Le conducteur doit toutefois avoir activé ses dispositifs d'urgence (gyrophares et sirène) et demeure tenu de conduire avec toute la prudence voulue afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens.

À la lumière des dispositions législatives applicables et des facteurs mentionnés précédemment, je ne peux conclure que l'AI conduisait son véhicule à moteur d'une manière contraire à la *Loi sur les véhicules à moteur*.

CONCLUSION

Après un examen minutieux des preuves et du droit, j'ai considéré qu'il n'y avait pas de motifs raisonnables de porter des accusations contre l'AI.