

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE DÉONTOLOGIE POLICIÈRE

MONTRÉAL

DOSSIER : **C-2022-5409-1** (20-1841)

LE 19 JUILLET 2024

**SOUS LA PRÉSIDENTE DE EDITH CREVIER,
JUGE ADMINISTRATIF**

LA COMMISSAIRE À LA DÉONTOLOGIE POLICIÈRE

c.

L'agent **MATHIEU CARON**, matricule 14663
Membre de la Sûreté du Québec – MRC Antoine-Labelle

DÉCISION

NOTE : EN VERTU DE L'ARTICLE 229 DE LA *LOI SUR LA POLICE* (RLRQ, c. P-13.1), LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE DÉONTOLOGIE POLICIÈRE A RENDU UNE **ORDONNANCE DE NON-DIFFUSION ET DE NON-PUBLICATION** À L'ÉGARD DES PIÈCES **C-19** À **C-22**.

[1] En répondant à un appel urgent visant à amener un défibrillateur auprès d'un homme en arrêt cardiorespiratoire, l'agent Mathieu Caron perd la maîtrise de son autopatrouille par aquaplanage dans une courbe sur la route. L'autopatrouille dérape et heurte deux véhicules arrivant en sens inverse, entraînant le décès d'un automobiliste.

[2] Trois facteurs indissociables ont contribué à l'accident :

- 1) La vitesse de l'autopatrouille;
- 2) La présence d'accumulation d'eau dans des ornières¹ sur la chaussée;
- 3) L'usure avancée des pneus de l'autopatrouille.

¹ Trace creusée dans le sol des chemins par les roues des véhicules.

[3] L'agent Caron est cité en vertu de l'article 11 du *Code de déontologie des policiers du Québec*² (Code) pour ne pas avoir conduit son autopatrouille avec prudence et discernement.

[4] En l'espèce, l'agent Caron a été surpris par l'état d'usure avancée des pneus arrière de l'autopatrouille ayant compromis l'adhérence attendue dans ces conditions météorologiques difficiles.

[5] Pour les motifs qui suivent, le Tribunal administratif de déontologie policière (Tribunal) conclut que l'agent Caron n'a pas enfreint ses obligations déontologiques.

CONTEXTE

[6] Le matin du 13 octobre 2020, il pleut depuis plusieurs heures dans le secteur de Mont-Laurier³.

[7] En début de quart de travail ce jour-là, l'agent Caron assiste à une réunion syndicale en compagnie de ses collègues. Son poste d'attache à Mont-Laurier couvre un vaste territoire.

[8] À 8 h 29, un appel se fait entendre sur les ondes radio⁴ : un homme de 67 ans est inconscient et ne respire pas. Une assistance policière avec défibrillateur « DEA »⁵ est requise à Rivière-Rouge, soit à plus de 55 km du poste⁶.

[9] Bien qu'une ambulance soit aussi assignée à l'appel, il est d'usage que soient dépêchées des autopatrouilles équipées du défibrillateur. Ceci, comme l'expliquent le sergent Alexandre Marcoux et l'agent Vincent Bolduc, afin de palier à toute éventualité sur le vaste territoire desservi – comme d'autres appels d'urgence pour les ambulanciers, un incident en chemin ou un problème de circulation.

[10] Ainsi, l'appel est assigné et traité en priorité 1 par les policiers.

[11] Le sergent Francis Pilote assigne sur-le-champ l'appel à l'agent Caron ainsi qu'à son collègue, l'agent Bolduc. En raison du type d'appel et considérant que les lieux à atteindre sont isolés, deux autopatrouilles sont envoyées.

[12] Sur les ondes radios, l'agent Caron demande que les ambulanciers les avisent lors de leur arrivée sur les lieux. Cette information permet de décider, notamment, s'il doit maintenir un déplacement d'urgence ou si la présence des autopatrouilles est toujours requise.

² RLRQ, c. P-13.1, r. 1.

³ Pièce P-4, p. 16.

⁴ Pièce C-10 – Ondes radio; Pièce C-2 – Carte d'appel.

⁵ **D**éfibrillateur **E**xterne **A**utomatisé.

⁶ Pièce C-3 – Plan.

[13] Les agents Caron et Bolduc se dirigent vers un tableau au mur où se trouvent accrochées les clés des autopatrouilles. Pour chaque autopatrouille disponible, le tableau fait mention d'éléments d'intérêts, telles les déficiences.

[14] L'agent Caron choisit l'autopatrouille 7085 et l'agent Bolduc l'autopatrouille 7104, pour lesquelles aucune déficience n'est inscrite.

[15] Alors qu'ils s'apprêtent à quitter à 8 h 34, l'agent Bolduc informe l'agent Caron d'un contretemps sur les ondes radio, puisqu'il doit récupérer son bloc-notes. L'agent Caron lui demande de ramasser le sien par la même occasion. L'agent Caron quitte donc le poste peu avant l'agent Bolduc.

[16] Les agents savent qu'une longue route les sépare du lieu où le défibrillateur est attendu. Ils estiment qu'il faudra entre 40 et 45 minutes pour atteindre leur destination. Ils empruntent la route 117 direction sud, sinueuse par endroits.

[17] L'agent Caron connaît bien cette route sur laquelle il a circulé à de nombreuses reprises en contexte d'urgence dans les deux années depuis lesquelles il est alors patrouilleur au poste de Mont-Laurier.

[18] Pendant qu'il est en chemin, l'agent Caron demande à nouveau sur les ondes radios si l'ambulance est arrivée sur les lieux de l'appel. Le répartiteur l'avise qu'il s'informerait.

[19] Il est alors 8 h 42.

[20] Sur la route 117, à l'entrée nord du village de Lac-des-Écorces, soit environ 10 km en direction sud depuis le poste, l'agent Caron affirme que la pluie s'intensifie. Il perçoit que son autopatrouille traverse une zone d'accumulation d'eau au sol. De l'eau s'évacue au niveau des ailes de part et d'autre de son véhicule et il constate une restriction du mouvement de son volant.

[21] L'agent Caron témoigne que son premier réflexe est de ralentir et d'adapter sa conduite.

[22] Son second réflexe est de prendre le temps d'aviser son partenaire sur les ondes radios de la présence d'eau au sol⁷. L'agent Bolduc l'en remercie.

[23] Il est alors 8 h 43.

[24] L'agent Caron traverse sans heurts la municipalité de Lac-des-Écorces. Il utilise des tonalités de sirène différentes aux intersections ou lors de dépassements, et ses gyrophares sont en fonction.

⁷ Pièce C-9, à 08h43 et 17 secondes : « Il y a vraiment beaucoup d'eau dans le coin de Lac des écorces, fais attention. ».

[25] À la sortie du village, la vitesse permise est de 90 km/h.

[26] L'agent Bolduc réussit à se rapprocher suffisamment de l'autopatrouille de l'agent Caron pour l'apercevoir au loin lorsque la route est droite. Il estime sa propre vitesse entre 100 km/h et 125 km/h, sans toutefois pouvoir être définitif puisqu'il ne regarde pas son indicateur de vitesse.

[27] Monsieur Claude Boulianne circule sur la route 117 en direction nord pour se rendre au travail. Il estime sa propre vitesse à environ 100 km/h. Proche de Lac-des-Écorces, il croise une autopatrouille dans une courbe, dont il estime la vitesse entre 100 km/h et 120 km/h. Il se tasse vers l'accotement pour lui laisser plus d'espace.

[28] Au sud de Lac-des-Écorces, une courbe abrupte (« la courbe abrupte ») se trouve à la croisée de la Montée McGuire⁸. L'agent Caron ralentit et négocie le virage sans difficultés. À la sortie de cette courbe abrupte, l'agent Caron accélère dans un tronçon de route droite d'environ 1,4 km.

[29] Devant lui, deux autres courbes se dessinent :



[Image tirée de la pièce C-28, en p. 7. Le cercle rouge identifie le lieu de la collision.]

[30] Avant de s'engager dans la courbe #1 (ci-après « la première courbe »), l'agent Caron ralentit. Il s'y engage et la franchit sans heurts. Il accélère jusqu'à environ 130 km/h à 133 km/h.

⁸ Voir sur le croquis en pièce C-31, la courbe sur la 117 à la croisée de la « Mtee McGuire » surlignée en rose, soit entre l'indication du Marché aux puces (KM208) et l'indication du lieu de l'accident.

[31] Devant lui, la courbe #2 s'amorce (ci-après « la seconde courbe »). Il la connaît et il la sait plus douce. Il l'a déjà négociée à des vitesses supérieures et dans diverses conditions. Il ne ralentit donc pas⁹.

[32] Madame Blanche-Mathilde Moreau-Lépine circule sur la route 117 en direction nord pour se rendre au travail. Elle conduit une Volkswagen Golf grise. Elle croise le Chemin des Quatre-Fourches¹⁰, croise la borne kilométrique 202 et s'avance dans une courbe. Elle estime sa propre vitesse entre 90 km/h et 100 km/h.

[33] À bord de son véhicule Toyota Corolla, monsieur Michael Bédard circule derrière la voiture de madame Moreau-Lépine. Il souhaite rentrer chez lui à Amos¹¹.

[34] À la sortie de la seconde courbe, l'agent Caron sent ses roues arrière « décrocher » de la route. Le derrière de l'autopatrouille glisse vers la droite et le nez, vers la gauche¹². Sentant son autopatrouille glisser dans la voie inverse, il tente de redresser son véhicule.

[35] Madame Moreau-Lépine aperçoit l'autopatrouille devant elle. Elle a le sentiment que l'autopatrouille se rapproche de la ligne médiane et de son véhicule. Trop tard, elle essaie de tendre son volant vers la droite. L'autopatrouille et le Volkswagen se frottent. Le rétroviseur côté conducteur et une partie du parechoc arrière de la Volkswagen sont partiellement arrachés et des traces de frottement sont laissées sur son véhicule¹³. Elle immobilise sa voiture sur l'accotement.

[36] L'agent Caron braque son volant vers la droite, dans une ultime tentative d'éviter l'impact avec la voiture de monsieur Bédard¹⁴. Ce dernier applique les freins, et tente de diriger sa voiture à droite pour éviter l'autopatrouille.

[37] En vain.

[38] L'autopatrouille se retrouve dans la voie inverse, face au véhicule de monsieur Bédard¹⁵. L'impact est d'une violence telle que la voiture en mouvement de monsieur Bédard recule de plus de 13 m, pour s'enfoncer dans le fossé en bord de route.

⁹ Voir la pièce P-4, p. 4. La « Figure #1 » illustre par image drone une vue aérienne de la section de route. On aperçoit également, à la « Photo #1 » de la même page, la vue qu'a l'agent Caron de ladite courbe. Un autre point de vue peut être consulté à la pièce C-28, p. 8. Enfin, les coordonnées satellites 46°32'30.0"N 75°16'46.6"W situent l'endroit de l'accident, et l'on peut apercevoir « la seconde courbe » croisant un sentier.

¹⁰ Voir sur le croquis en pièce C-31 la courbe sur la 117 à la croisée de « ch. Des Quatres-Fourches KM201.5 » surlignée en rose.

¹¹ Pièce C-1.

¹² Voir la pièce P-5, l'image « Vue intervals mesures ».

¹³ Voir C-28, les photos aux p. 12, 13, 14, 15, 32, 33, 34 et 35.

¹⁴ Pièce C-24, p. 8.

¹⁵ Pièce P-5, photo « Vue intervals mesures rapprochées ».

[39] Messieurs Jasmin Auclair et Mathieu Houde-Lessard arrivent sur les lieux quelques instants après l'accident. Ils sont rapidement rejoints par madame Valérie Guénette, infirmière, qui demeurera auprès de monsieur Bédard¹⁶. Celui-ci ne survivra pas à cet accident.

[40] Messieurs Auclair et Houde-Lessard vont à l'autopatrouille où l'agent Caron est coincé. Ils remarquent une blessure apparente à sa jambe. Il semble en panique et en pleurs. Il tente de s'enquérir de l'état de l'autre conducteur, mais sachant le portrait sombre, messieurs Auclair et Houde-Lessard gardent leurs réponses vagues.

[41] L'agent Bolduc se rend éventuellement auprès de l'agent Caron toujours coincé dans son véhicule, qui lui dit avoir fait de l'aquaplanage dans la courbe. L'agent Bolduc vérifie visuellement l'état des pneus de l'autopatrouille, et trouve qu'ils ont l'air usés à l'arrière. L'agent Caron s'enquiert à nouveau de l'état de l'autre conducteur.

[42] Monsieur Francis Gagnon, qui vaquait à une livraison, arrive sur les lieux peu après la survenance de l'accident. Il se rend auprès de l'agent Caron. Il remarque que les pneus de l'autopatrouille lui semblent « maganés » et, à l'arrière du côté conducteur, il remarque de l'usure.

[43] Dans les heures qui suivent, des enquêteurs mandatés par le Bureau des enquêtes indépendantes (BEI) sont dépêchés sur les lieux. Une inspection mécanique¹⁷, une analyse et reconstitution de la collision ainsi qu'une analyse du module de contrôle des coussins gonflable sont demandées¹⁸.

[44] Le jour même, l'agent Bolduc rédige sa portion de complément d'un rapport d'événement¹⁹. Il y mentionne la présence de « *deux traces ayant la largeur d'un véhicule* » qui « *sont enfoncées dans la chaussée et sont remplies d'eau* », qu'il voit en s'approchant des véhicules accidentés immobilisés.

[45] Le lendemain, l'agent Bolduc fait une déclaration aux enquêteurs du BEI²⁰. Il y explique notamment avoir remarqué, lors de l'accident, que les pneus arrière de l'autopatrouille de l'agent Caron semblaient usés. Il déclare également travailler souvent avec l'agent Caron et l'avoir toujours trouvé « *très prudent* » dans sa façon de conduire, pour laquelle il a d'ailleurs une excellente réputation.

¹⁶ Pièce C-12.

¹⁷ Pièce C-18.

¹⁸ Pièce C-28.

¹⁹ Pièce P-1.

²⁰ Pièce P-2 – Déclaration BEI Vincent Bolduc.

[46] Il fait un croquis de la scène où il indique clairement la présence de « lignes d'eau »²¹ dans la chaussée à l'endroit où l'agent Caron aurait perdu la maîtrise de son autopatrouille.

[47] L'agent Caron est hospitalisé plusieurs jours et subira des interventions chirurgicales.

[48] Quelques jours plus tard, à la suite de son hospitalisation, il rencontre les enquêteurs du BEI. Il fait notamment des croquis du trajet²² ainsi que de la scène²³ de l'accident.

QUESTIONS EN LITIGE

[49] Le Tribunal doit décider si l'agent Caron a manqué de prudence et de discernement en circulant sur la route 117 sud, le 13 octobre 2020.

ANALYSE ET MOTIFS

Le droit

[50] L'article 11 du Code prévoit notamment que « *le policier doit utiliser une arme et toute autre pièce d'équipement avec prudence et discernement* ». Son application s'est étendue, au fil de la jurisprudence, à l'usage de l'autopatrouille.

[51] Cet article n'édicte pas une norme spécifique, mais se base plutôt sur un comportement général. En somme, le Tribunal doit évaluer la conduite de l'agent par rapport au standard classique du policier prudent et prévoyant placé dans les mêmes circonstances²⁴.

[52] *Agir avec prudence*, c'est adopter une attitude qui consiste à réfléchir à la portée et aux conséquences de ses actes, à prendre ses dispositions pour éviter tout danger, toute erreur, tout risque inutile²⁵. *Agir avec discernement*, c'est l'action de différencier par l'esprit, de discriminer, mais aussi une disposition à juger et à apprécier avec justesse²⁶.

²¹ Selon la description offerte en précision, en haut à droite de la pièce P-2 « BEI croquis agent Bolduc ». Ces lignes d'eau apparaissent dans la courbe et à sa sortie, en bas du croquis, au milieu de la voie empruntée par l'autopatrouille.

²² Pièce C-31.

²³ Pièce C-32.

²⁴ *Commissaire à la déontologie policière c. Tondreau*, 1992 CanLII 12902 (QC TADP).

²⁵ Antidote 10 version 3 pour Windows, logiciel de correction grammaticale, « *prudence* ».

²⁶ *Id.*, « *discernement* ».

[53] Une erreur simple ou un écart de comportement ne sont pas nécessairement considérés comme une faute déontologique, et cette dernière doit être distinguée de l'erreur technique pouvant entraîner une responsabilité civile. La faute déontologique est un comportement qui s'écarte de façon marquée de la norme ou qui fait état d'une incompétence grossière de la part du policier²⁷.

[54] Sauf transgression d'une norme de comportement spécifique, l'erreur devra être grave, compte tenu des standards moyens requis d'un professionnel. La maladresse hors de l'ordinaire, l'ignorance outrée, l'insouciance impardonnable et le laxisme sont de cet ordre²⁸.

[55] Certains articles du *Code de la sécurité routière*²⁹ (CSR) sont pertinents aux fins de l'analyse. L'article 378 prévoit que le conducteur d'un véhicule d'urgence peut être dispensé de respecter certaines règles du CSR, notamment, afin de circuler à une vitesse supérieure à la limite de vitesse prescrite :

« **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.

Il n'est alors pas tenu de respecter les dispositions des articles 299, 303.2, 310 et 312, du premier alinéa de l'article 326.1, des articles 328, 329, 335 et 342, du paragraphe 2° de l'article 345 et des articles 346, 347, 359, 360, 361, 364, 365, 367, 368, 371, 372, 381 à 384, 386, 406.2, 415 à 417, 496.4 et 496.7. Dans chacune des situations visées à ces articles, il doit toutefois s'assurer que le non-respect de la règle prescrite peut se faire sans danger. » (Soulignement du Tribunal)

[56] L'article 327 prévoit que « *toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée* ». Rappelons à cet égard que, en vertu de l'article 11 du Code, les policiers doivent conduire leur véhicule de patrouille « *avec prudence et discernement* ».

[57] Les agents sont aussi liés par certains guides et certaines politiques internes, soulignant la nécessité de conduire prudemment et avec discernement.

²⁷ *Commissaire à la déontologie policière c. Simard*, 2022 QCCDP 39 (CanLII).

²⁸ Mario GOULET, *Le Droit disciplinaire des corporations professionnelles*, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 1993, p. 65-66; *Commissaire à la déontologie policière c. Côté*, 2018 QCCDP 4 (CanLII), par. 133-134.

²⁹ RLRQ, c. C-24.2.

La preuve

[58] L'agent Caron témoigne sans réserve qu'il connaît bien les lieux de l'accident. Il a déjà été appelé à y circuler en urgence dans des conditions diverses, parfois même à des vitesses supérieures à la limite permise. Voilà pourquoi, le matin des événements, considérant son expérience en conduite d'urgence à cet endroit et la pluie qui tombe, l'agent Caron estime qu'il peut négocier la seconde courbe à environ 130 km/h.

[59] Dans les heures suivant l'accident, le reconstitutionniste en scènes de collision Martin Roy³⁰ est mandaté par le BEI pour enquêter. Il se rend d'ailleurs sur les lieux le jour même. Suite à son analyse, il formule cette opinion sur les circonstances de l'accident :

« Après avoir analysé toutes les informations que j'ai recueillies dans l'analyse et l'observation de cette scène, j'en viens à la conclusion que :

Les conditions météorologiques peuvent être un facteur à prendre en considération, car il pleuvait au moment de la collision.

La vitesse élevée au niveau du véhicule de la S.Q. (133 km/h, 2 secondes avant l'impact), combinée avec la chaussée mouillée, ainsi que l'usure des pneus arrière (5/32) sont des facteurs importants à prendre en considération dans cet événement. »

[60] Dans son témoignage, il précise que les trois facteurs précités, soit la vitesse, la chaussée mouillée et l'usure des pneus arrière, sont des facteurs combinés et donc que l'un ne va pas sans l'autre.

[61] Ils sont, pour ainsi dire, indissociables.

[62] Son expertise est extensive, détaillée et appuyée par les divers constats et trouvailles révélés par la scène de l'accident. Il est épaulé dans sa tâche par l'expert-reconstitutionniste et analyste de modules de contrôle des coussins gonflables, Martin Lapierre³¹. Enfin, il considère aux fins de son expertise l'inspection mécanique des véhicules impliqués réalisée par Carl Dufour, reconnu témoin de faits spécialisé en mécanique automobile.

[63] L'expertise de Pierre Bellemare³², reconstitutionniste mandaté par la partie policière, conclut ainsi :

« Dans la journée du 13 octobre 2020, ainsi que pour la journée du 12 octobre 2020, il y a eu des précipitations dans la région où est survenu l'événement;

³⁰ Pièce C-28, conclusions en p. 42.

³¹ Pièce C-24; aussi en C-28 à compter de la p. 44.

³² Pièce P-4, conclusions en p. 14.

Des photos des lieux prises quelques minutes après les événements nous confirment la présence d'accumulation d'eau sur la route 117 directement à l'endroit de l'événement;

Que le véhicule de police Ford Explorer conduit par l'agt Mathieu Caron circulait entre 122 km/h et 132 km/h quelques instants avant la collision;

Que la vitesse avant la perte de contrôle au même endroit lorsque la chaussée est sèche peut se négocier à une vitesse au-delà de 200 km/h;

Que la vitesse avant la perte de contrôle au même endroit lorsque la chaussée est glacée peut se négocier à une vitesse avoisinant ± 133 km/h;

Ainsi nous sommes d'avis qu'en raison de la méconnaissance par l'agt Mathieu Caron de l'usure avancée des certains pneus dont était équipé le véhicule Ford Explorer, ainsi que la présence d'accumulation d'eau sur la chaussée, ont fait en sorte que, l'agt Caron a été piégé par ces deux éléments principaux et ont engendré la perte de contrôle soudaine du véhicule qu'il conduisait. »

[64] Ainsi, l'opinion de l'expert Bellemare rejoint celle de l'expert Roy à l'effet que la chaussée mouillée et l'usure des pneus sont des facteurs contributifs à l'accident. Aux fins de sa mission, l'expert Bellemare va plus loin et s'attarde à mesurer et qualifier la présence d'accumulation d'eau sur la chaussée à l'endroit de l'accident, ainsi que la vitesse de l'agent Caron.

[65] L'expert Bellemare calcule que l'accumulation d'eau sur la chaussée, en outre au lieu de l'accident où se creusaient des ornières de 4 à 5 mm, rendait les conditions de conduite similaires à celles sur une chaussée glacée. S'ensuit conséquemment une perte d'adhérence.

[66] Dans de telles conditions, et en conjuguant l'expertise de monsieur Roy à celle de monsieur Bellemare, la seconde courbe aurait pu se négocier à la vitesse à laquelle circulait l'agent Caron n'eut été du facteur d'usure des pneus.

L'usure des pneus

[67] Une profondeur de rainure adéquate est essentielle pour canaliser et disperser l'eau avec laquelle le pneu entre en contact sur la route. Aussi, il est normalement d'usage pour les agents de faire une inspection visuelle sommaire de leur autopatrouille avant de prendre la route.

[68] Lorsqu'ils prennent place dans leur autopatrouille respective, les agents Bolduc et Caron ne prennent pas le temps d'en faire une inspection visuelle préalable. Dans l'urgence, ils se fient au tableau d'où ils ont pris les clés et sur lequel sont indiquées les déficiences et problématiques connues. Aussi, ils savent que la route sera longue et que la vie d'un individu est en jeu.

[69] L'agent Caron ne voit donc pas l'usure avancée des pneus arrière de son autopatrouille, que d'autres personnes – civils et policiers – remarqueront après son accident.

[70] Mesurée en 32^e de pouce, la profondeur de rainure pour des pneus neufs va généralement entre 10/32 et 14/32³³. Bien que la politique³⁴ de la Sûreté du Québec veut qu'un pneu soit remplacé, notamment, lorsque l'usure des rainures atteint 2/32.

[71] En pratique, les pneus sont classés « zone rouge » lorsque l'usure atteint 3/32³⁵. L'expert Roy confirme que les services policiers changent les pneus d'autopatrouilles avant d'atteindre une usure de 2/32, malgré la politique de gestion en matière de pneus précitée.

[72] Pour les pneus d'hiver des véhicules de patrouille, il est plutôt question de les remplacer lorsque l'usure atteint 4/32.

[73] Pourquoi privilégier une plus grande profondeur de rainure en hiver? Apprécier le climat hivernal québécois ne relève pas de l'expertise, et le Tribunal ne s'avance pas très loin dans la connaissance d'office lorsqu'il affirme qu'il est plus fréquent en hiver au Québec de faire face à des conditions humides, mouillées et boueuses.

[74] L'inspection mécanique de l'autopatrouille effectuée par monsieur Dufour à la suite de l'accident, démontre que les rainures des pneus arrière présentaient une usure mesurée à 5/32³⁶ à laquelle s'ajoute une marge d'erreur de 1/32.

[75] Monsieur Dufour est d'avis que les pneus étaient « encore bons », tout en concédant toutefois qu'ils étaient « en fin de vie ».

[76] Quoi qu'il en soit, selon l'expert Roy, l'usure des pneus arrière a contribué à l'accident car elle était suffisamment avancée pour compromettre l'adhérence à la route dans les conditions que l'on connaît. Son opinion rejoint celle de l'expert Bellemare, qui va plus loin lorsqu'il affirme que l'agent Caron a été piégé par l'état d'usure avancé de ses pneus (arrière), suggérant par là que le policier en ignorait le degré d'usure.

[77] La Commissaire à la déontologie policière (Commissaire) souligne que l'inspection des pneus de l'autopatrouille de l'agent Caron a été effectuée quelques jours avant l'accident et qu'ils étaient conforme³⁷. L'inspection complète du véhicule chez le concessionnaire a eu lieu quelques semaines auparavant³⁸.

³³ Témoignage de M. Carl Dufour, témoin de faits spécialisé en mécanique automobile.

³⁴ Pièce C-21 – Politique de gestion en matière de pneus des véhicules.

³⁵ Pièce C-26.

³⁶ Pièce C-18, p. 3.

³⁷ Pièce C-27.

³⁸ Pièce C-26.

[78] Cependant, on ne peut ignorer les témoignages à l'effet que l'inspection visuelle réalisée chaque semaine par les agents n'implique aucune prise de mesure, et que malgré l'inspection chez le concessionnaire, monsieur Dufour trouve des morceaux de métal incrustés dans un pneu³⁹ de l'autopatrouille de l'agent Caron.

[79] Le témoignage de monsieur Jean-François Veillette, responsable syndical du volet santé et sécurité du travail et ressources matérielles⁴⁰, met en lumière de possibles lacunes à l'égard de l'inspection des pneus dans le cadre du programme d'entretien préventif des autopatrouilles. Pour cause, il affirme avoir eu connaissance de plusieurs autopatrouilles récemment inspectées dont les pneus présentaient une usure inacceptable et non-sécuritaire, selon les standards mêmes des politiques en place. Or, il met en évidence le fait indéniable que les policiers ne conduisent pas leur véhicule de la même façon que toute autre personne. Il en va de leur sécurité et de celle du public que les autopatrouilles soient convenablement équipées et inspectées.

[80] L'expert Bellemare témoigne que les normes en matière de changement de pneus usés ne sont pas adaptées pour assurer une sécurité adéquate en conduite d'urgence.

[81] Bien que le sort des politiques administratives ne soit pas du ressort du Tribunal, les témoignages entendus jettent un éclairage sur les conditions difficiles auxquelles font face les policiers en conduite d'urgence ainsi que sur l'importance pour ceux-ci d'avoir une confiance absolue dans les équipements qui sont à leur disposition.

[82] Cet aparté rejoint le cœur de notre affaire, puisqu'une vie aurait possiblement été épargnée si l'autopatrouille de l'agent Caron avait été équipée de pneus arrière moins usés.

[83] Évidemment, la responsabilité déontologique d'un policier n'est pas une affaire mathématique ni tributaire d'une politique en matière de changement de pneus. Le Tribunal doit plutôt se demander si un policier normalement prudent et prévoyant placé dans les mêmes circonstances aurait agi comme l'a fait l'agent Caron.

[84] En l'espèce, le Tribunal retient que l'un des trois facteurs contributifs et indissociables de l'accident, soit l'usure avancée des pneus, était inconnu de l'agent Caron.

³⁹ Pièce C-17 : p. 18, photo DSC_0236; p. 14, photo DSC_0229; p. 15, photo DSC_0230.

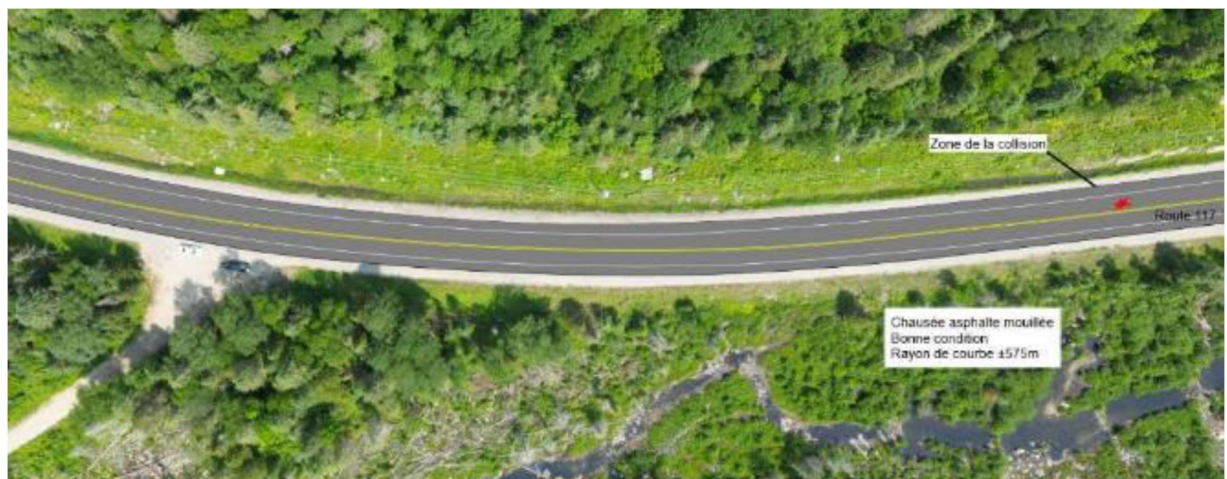
⁴⁰ À titre de vice-président santé et sécurité du travail et ressources matérielles de l'Association des policières et policiers provinciaux du Québec.

La chaussée mouillée

[85] L'expert Bellemare s'est déplacé sur les lieux de l'accident. Partant du « point 0 » de l'accident, il a mesuré sur 250 m en direction nord la profondeur des ornières dans la chaussée où peut se créer des accumulations d'eau accrues. Ces mesures objectives démontrent qu'elles avaient une profondeur variant entre 4 et 5 mm⁴¹.

[86] L'expert Roy appuie par images la présence d'accumulation d'eau dans ces sillons⁴², et ce, bien que ses photographies furent prises plusieurs heures après l'accident, dans des conditions météorologiques plus clémentes que celles qui prévalaient lorsque l'agent Caron y a circulé.

[87] L'expert Bellemare mesure le rayon de la courbe où circulait l'autopatrouille à ± 575 m, et capte une image aérienne de la courbe en question :



[Image « **Figure #1 – Illustration des lieux** » tirée de la pièce P-4, en p. 4]

[88] La seconde courbe où l'agent Caron perd le contrôle est légère, à telle enseigne que l'expert Bellemare calcule qu'elle peut se négocier à plus de 200 km/h sur une chaussée sèche.

[89] Il est d'avis, selon ses calculs, que les conditions d'adhérences avec des pneus à la limite de l'usure sur une chaussée inondée s'apparentent à celles d'une chaussée glacée. Or, dans ces conditions, cette seconde courbe ne pourra se négocier à plus de ± 133 km/h.

[90] La Commissaire affirme que l'agent Caron n'aurait pas dû rouler aussi vite après avoir constaté une zone d'accumulation d'eau importante à l'entrée de Lac-des-Écorces.

⁴¹ Pièce P-4, p. 9.

⁴² Pièce C-28, p. 6, image du bas, et p. 7, image du haut.

[91] Il est cependant en preuve que l'agent Caron a justement adapté sa conduite en ralentissant à l'entrée de Lac-des-Écorces. C'est aussi pourquoi, bien que la seconde courbe aurait pu se négocier à plus de 200 km/h sur une chaussée sèche, l'agent Caron roule significativement moins vite.

[92] Le Tribunal ne peut ignorer que l'agent Caron prend le temps d'aviser l'agent Bolduc sur les ondes radio de la présence d'accumulation d'eau sur la route. Cela démontre, de façon objective et contemporaine, que la prudence et la sécurité – tant la sienne que celle de son partenaire – sont des impératifs pour l'agent Caron.

[93] Ce constat fait écho au témoignage de l'agent Bolduc, lorsqu'il affirme que l'agent Caron a une excellente réputation en matière de prudence au volant, ayant d'ailleurs lui-même circulé dans le même véhicule que l'agent Caron.

[94] Contrairement à l'affaire *Fournier-Langelier*⁴³, n'eut été de l'usure avancée de ses pneus compromettant leur adhérence à la route – ce que l'agent Caron ignorait – la preuve d'expert démontre qu'il aurait pu négocier la seconde courbe à une vitesse avoisinant 133 km/h dans les conditions météorologiques qui prévalaient.

[95] Malgré la chaussée mouillée, l'agent Caron n'a pas manqué à son devoir de conduire son véhicule avec prudence et discernement. La preuve démontre qu'il était conscient de son environnement tout au long de son trajet et qu'il a tenté d'adapter sa conduite aux conditions existantes.

La vitesse

[96] Selon la Commissaire, n'eut été de la vitesse de l'agent Caron, il n'y aurait pas eu d'accident. Certes, au même titre que l'accident ne serait pas survenu si les pneus n'avaient pas été aussi usés, ou si les ornières n'avaient pas été remplies d'eau.

[97] La question épineuse est réellement de savoir si, dans les circonstances, la vitesse de l'agent Caron entraîne sa responsabilité déontologique.

[98] L'agent Caron témoigne avoir déjà négocié la seconde courbe à des vitesses supérieures dans diverses conditions climatiques.

[99] La preuve d'expert peut s'interpréter simplement : si les pneus arrière de l'autopatrouille n'avaient pas été aux limites de l'usure carrossable, l'accident n'aurait probablement pas eu lieu.

[100] Malgré la chaussée mouillée, la plupart des témoins civils entendus mentionnent avoir eux-mêmes circulé au-delà des limites de vitesses le matin des événements.

⁴³ *Commissaire à la déontologie policière c. Fournier-Langelier*, 2018 QCCDP 19 (CanLII).

[101] Quant à l'agent Bolduc, bien qu'il ait quitté le poste après l'agent Caron, il témoigne avoir eu l'impression de *rattraper* son collègue, puisqu'il a réussi à s'en rapprocher suffisamment pour apercevoir ses gyrophares dans les lignes droites. Il circulait donc aussi vite, sinon plus rapidement, que l'agent Caron.

[102] La Commissaire plaide que l'agent Caron n'aurait pas dû rouler aussi vite, car il savait qu'une ambulance se dirigeait aussi vers l'homme inconscient qui avait besoin d'aide.

[103] Ici, rien ne permet d'écarter l'explication des agents et du sergent Marcoux voulant qu'il s'agissait d'une situation urgente.

[104] L'agent Caron a tenté à deux reprises de savoir si les ambulanciers étaient sur place, justement pour adapter sa conduite en conséquence.

[105] En somme, la preuve administrée ne permet pas au Tribunal de remettre en cause la décision de l'agent Caron de circuler aux vitesses que l'on connaît dans les circonstances que l'on connaît.

* * *

[106] Rien ne démontre un comportement suffisamment grave pour entacher la moralité ou la probité professionnelle de l'agent Caron, ou que ses actions ont constitué un écart marqué par rapport au policier prudent et prévoyant placé dans les mêmes circonstances.

[107] La preuve démontre plutôt que celui-ci a adapté sa vitesse compte tenu des circonstances qu'il connaissait et maîtrisait, soit la configuration de la courbe, l'urgence de la situation ainsi que les conditions météorologiques. Néanmoins, il fut surpris par la perte d'adhérence routière de ses pneus arrière usés dans des ornières d'eau accumulée, ce qu'il ne pouvait raisonnablement prévoir.

[108] Les actes des policiers ne devraient pas être jugés au regard d'une norme de perfection. Ceux-ci accomplissent un travail exigeant et dangereux et ils doivent souvent réagir rapidement à des situations urgentes.

[109] Leurs actes doivent être appréciés selon ce que commande ce contexte difficile⁴⁴.

[110] L'agent Caron n'a pas commis de faute déontologique.

⁴⁴ R. c. *Nasogaluak*, 2010 CSC 6 (CanLII).

[111] **POUR CES MOTIFS**, le Tribunal **DÉCIDE** :

[112] **QUE** l'agent **MATHIEU CARON** n'a pas dérogé à l'article **11** du *Code de déontologie des policiers du Québec* (avoir utilisé une pièce d'équipement [véhicule de police] avec prudence et discernement).

Edith Crevier

M^e Angèle Chevrier
Desgroseilliers, Roy, Chevrier Avocats
Procureurs de la Commissaire

M^e André Fiset
Étude légale André Fiset
Procureurs de la partie policière

Lieu de l'audience : Montréal

Dates de l'audience : 19 au 22 mars, 25 et 26 mars et 3 avril 2024

ANNEXE – CITATION

C-2022-5409-1

« La Commissaire à la déontologie policière cite devant le Comité de déontologie policière l'agent Mathieu Caron, matricule 14663, membre de la Sûreté du Québec MRC Antoine-Labelle:

Lequel, à Lac-des-Écorces, le ou vers le 13 octobre 2020, alors qu'il était dans l'exercice de ses fonctions, n'a pas utilisé une pièce d'équipement (véhicule de police) avec prudence et discernement, commettant ainsi un acte dérogatoire prévu à l'article **11** du *Code de déontologie des policiers du Québec* (chapitre P-13.1, r. 1). »