

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE DÉONTOLOGIE POLICIÈRE

MONTREAL

DOSSIER : **C-2023-5454-1** (20-1916-1)

LE 8 AOÛT 2025

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

LA COMMISSAIRE À LA DÉONTOLOGIE POLICIÈRE

c.

L'agent **NICOLAS TREMBLAY**, matricule 13665
Membre de la Sûreté du Québec

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 REND UNE ORDONNANCE DE NON-DIVULGATION, NON-DIFFUSION ET NON-PUBLICATION À L'ENDROIT DES PIÈCES C-20 ET C-21. LE TRIBUNAL REND ÉGALEMENT UNE ORDONNANCE DE HUIS CLOS, DE NON-DIVULGATION, NON-DIFFUSION ET NON-PUBLICATION À L'ÉGARD DES ENREGISTREMENTS DU 27 JANVIER 2025 ENTRE 16 H 24 MIN 12 S ET 16 H 35 MIN 12 S, ET ORDONNE QUE CES ENREGISTREMENTS SOIENT BIFFÉS DE TOUTES NOTES STÉNOGRAPHIQUES, PUISQUE CES ENREGISTREMENTS NE FONT PAS PARTIE DES DÉBATS.

APERÇU

[1] Trois motocyclistes décident d'échapper à l'autopatrouille de l'agent Nicolas Tremblay qui tente de les intercepter. Le fuyard à l'avant du petit peloton décide de faire une manœuvre hautement dangereuse et inattendue : il traverse l'autoroute de droite à gauche, réduit drastiquement sa vitesse et s'engage dans le terre-plein central de l'autoroute réservé aux véhicules autorisés. Il est suivi par ses deux comparses.

[2] Pour éviter l'impact avec les trois motocyclettes qui entravent son chemin à basse vitesse, l'agent Tremblay freine et bifurque à gauche dans l'espace gazonné. Son autopatrouille dérape sur le gazon.

[3] Un impact survient entre l'autopatrouille et la moto de monsieur Bahjat Al-Koutsi. Ce dernier subit des blessures à une jambe pour lesquelles il a dû être opéré et subir des traitements.

[4] La Commissaire à la déontologie policière (Commissaire) reproche à l'agent Tremblay d'avoir manqué à son obligation d'utiliser son véhicule avec prudence et discernement, dérogeant ainsi à l'article 11 du *Code de déontologie des policiers du Québec*¹ (Code).

[5] Pour les motifs qui suivent, le Tribunal administratif de déontologie policière (Tribunal) conclut que l'agent Tremblay n'a pas commis de faute déontologique.

CONTEXTE

[6] Le 2 mai 2020, un groupe d'amis de Gatineau décide d'aller faire une balade en motocyclette vers Calabogie en Ontario, en empruntant l'autoroute 50 Ouest. La cohorte compte quelque 10 à 15 motocyclistes.

[7] Monsieur Al-Koutsi fait partie de ce groupe. Il est un motocycliste chevronné et expérimenté sur piste de course. Il chevauche une puissante moto sportive penchée de marque et modèle BMW S1000 2016. Cet engin, qu'il prétend être le sien, est plutôt immatriculé au nom de Maxime Chartrand, un ami et membre du même groupe de motocyclistes.

[8] Monsieur Shawn Robinson, un ami de monsieur Al-Koutsi, fait également partie du groupe de motocyclistes. En raison de procédures judiciaires criminelles en cours, monsieur Al-Koutsi est visé par une ordonnance lui interdisant de contacter monsieur Robinson.

[9] Ce jour-là, messieurs Al-Koutsi et Robinson choisissent d'en faire fi.

[10] L'agent Tremblay et plusieurs de ses collègues sont alors assignés à une opération spéciale visant à vérifier la légitimité des déplacements essentiels entre les provinces, en raison de la pandémie mondiale de COVID-19. Ils sont déployés sur le pont Macdonald-Cartier, reliant Gatineau à Ottawa, accessible depuis l'autoroute 50 jusqu'à l'autoroute 5. Ils vérifient si les déplacements entre les provinces sont des « déplacements essentiels ».

¹ En vertu de l'article 11 du *Code de déontologie des policiers du Québec*, RLRQ, c. P-13.1, r. 1. Voir la citation en annexe aux présentes.

[11] Ce jour-là, bien que la balade des motocyclistes ne soit manifestement pas un déplacement essentiel, ils choisissent d'en faire fi.

[12] Aux alentours de 11 h 30, l'agent Tremblay et ses collègues débutent leur période de dîner et mettent en pause leur opération. Par un curieux hasard, c'est ce très exact moment que choisit le groupe de motos pour s'engager sur l'autoroute 50 Ouest vers Ottawa, depuis la hauteur de l'aéroport de Gatineau. Quelques 20 kilomètres les séparent de la frontière ontarienne qu'ils cherchent à atteindre.

[13] L'agent Stéphan Filiatreault se rend dîner à la maison en empruntant l'autoroute 50 Est après avoir participé à l'opération routière COVID-19. Tout proche de la sortie de l'aéroport, il croise le groupe de motocyclistes circulant en direction ouest. Il aperçoit deux motos faire un *wheelie*. Il estime alors leur vitesse entre 120 et 125 km/h.

[14] À 11 h 37, l'agent Filiatreault avise ses collègues sur les ondes radios qu'il vient de croiser une série de motos sport *qui roulent en tabarouette* et dont deux faisaient des *wheelies*². Il précise que l'un des conducteurs ayant fait un *wheelie* portait un casque gris. Le sergent Stéphane Cousineau répond qu'il va s'installer dans le demi-tour (qui est situé au centre de l'autoroute) à la hauteur de la Montée Paiement et qu'il va y attendre les motos.

[15] L'agent Pierre Bourque, qui se trouve sur le viaduc du boulevard Lorrain surplombant l'autoroute 50, sait que les motos croiseront son chemin sous peu. Sur les ondes radios, il avise le sergent Cousineau qu'il va les *capter au laser* – c'est-à-dire capter leur vitesse avec un cinémomètre.

[16] À 11 h 38, l'agent Bourque informe ses collègues que les premières motos ont été captées à 103 km/h, mais que d'autres circulaient à 125 km/h, et qu'elles avaient l'air d'avoir *slacké pas mal* – d'avoir diminué leur vitesse. Le sergent Cousineau demande à l'agent Bourque s'il est en mesure *de partir après* le motocycliste avec le casque gris, car il veut essayer de l'intercepter.

[17] C'est alors que l'agent Tremblay informe le sergent Cousineau qu'il ira s'installer après la sortie Paiement et annonce qu'il veut *boxer* les motocyclistes avec lui.

[18] Sur les ondes radios, le sergent Cousineau demande à l'agent Filiatreault s'il peut se rapprocher, car il va essayer de *monter en avant le plus possible*. Dans son témoignage, le sergent Cousineau précise qu'il entend ainsi se positionner à l'avant du groupe de motos.

[19] À 11 h 39, l'agent Bourque prend les ondes radios pour mentionner que, à la hauteur du viaduc Lorrain, le motocycliste de derrière (soit celui au casque gris) est passé à l'avant et qu'il a *comme rebranché* – entendant qu'il a réaccélééré.

² Pièce P-8, p. 3.

[20] Le sergent Cousineau annonce qu'ils vont *essayer d'intercepter le plus possible*. Il mentionne qu'il fera un *pack patrol*³ pour les *tasser* et leur *faire une petite morale* ainsi que toutes les vérifications, *pour les calmer*.

[21] Le sergent Cousineau s'adresse à l'agent Tremblay pour lui demander de venir le rejoindre. Le sergent Cousineau dit qu'il tentera de faire ralentir les motos.

[22] L'agent Tremblay confirme s'être placé dans un passage central autoroutier en forme de X en amont du sergent Cousineau. Puisque les motos passeront devant l'agent Tremblay en premier, il compte les intercepter plus loin, à la hauteur du sergent.

[23] Sur les ondes à 11 h 40 min 19 s, le sergent Cousineau demande à l'agent Tremblay de quitter son emplacement *avant* les motos pour qu'il *commence à les faire ralentir*. Ils pourront ensuite *les faire tasser* à deux. Il sait que l'agent Bourque arrive derrière les motos et il croit que les motocyclistes ne *feront plus de vitesse*.

[24] Au même moment, le sergent Cousineau s'engage dans le demi-tour situé environ à 1 km à l'ouest de l'emplacement de l'agent Tremblay. Ils attendent l'arrivée des motocyclistes.

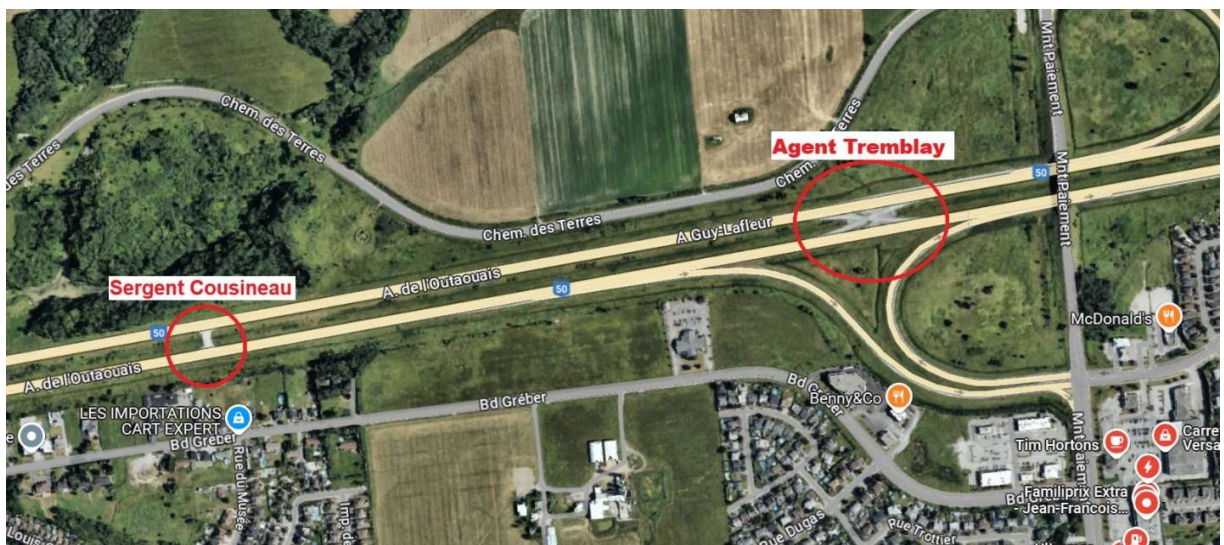


Image tirée de la pièce C-2, avec annotations du Tribunal.

[25] Le plan est ainsi donné : le sergent Cousineau fera un *pack patrol* à l'avant pour ralentir le trafic et, par le fait même, les motos. L'agent Tremblay ira se placer devant les motos pour les faire ralentir jusqu'à ce qu'il rejoigne le sergent Cousineau, où ils seront donc deux pour tasser et intercepter les motocyclistes (ou trois si l'agent Bourque circulant derrière les y rejoint).

³ Aussi appelée « Patrouille de retenue », il s'agit d'une manœuvre qui consiste à circuler en zigzags avec gyrophares, dans le but de ralentir les véhicules derrière l'autopatrouille. Voir la pièce P-10 « Vidéo SQtv ».

[26] À 11 h 40 min 42 s, l'agent Tremblay aperçoit les motocyclistes s'approchant de sa position. Ses gyrophares et sa sirène sont en fonction. Il commence à accélérer et s'engage sur la voie de gauche de l'autoroute.

[27] Il accélère tant bien que mal, mais il est rapidement dépassé de part et d'autre par trois motocyclettes qui se libèrent du peloton et filent devant lui. À 11 h 40 min 52 s, l'agent Tremblay avise ses collègues sur les ondes radios que des motocyclistes *clanchent*.

[28] À 11 h 40 min 55 s, le sergent Cousineau amorce sa sortie du demi-tour vers l'autoroute, et il débute ses manœuvres de patrouille de retenue. Il allume ses gyrophares et sa sirène.

[29] C'est à peu près à ce moment que les trois motocyclistes à l'avant de l'autopatrouille de l'agent Tremblay se mettent à zigzaguer entre les voitures. Deux motos font un dépassement par l'accotement de droite, une autre passe directement sur la ligne médiane entre deux voitures.

[30] L'agent Tremblay poursuit son accélération et circule dans la voie de gauche. Devant lui, une voiture se tasse graduellement dans la voie de droite pour lui libérer le chemin. L'agent Tremblay conserve une bonne distance entre son autopatrouille et cette voiture.

[31] Il perd momentanément la vue de certaines motos, cachées par les voitures.

[32] Lorsque la voiture devant lui se tasse finalement dans la voie de droite, l'agent Tremblay poursuit son accélération. Il se tasse légèrement sur l'accotement de gauche pour dépasser un groupe de voitures, augmentant ainsi la distance entre son autopatrouille et ces véhicules.

[33] Alors que l'agent Tremblay tente de rejoindre le trio, le premier du peloton – monsieur Al Koutsi – choisit de traverser l'autoroute depuis l'accotement de droite jusqu'à celui de gauche où se trouve une aire de demi-tour réservée aux véhicules autorisés sur le terre-plein central.

[34] En quelques secondes à peine, monsieur Al-Koutsi réalise cette diagonale et réduit drastiquement sa vitesse devant l'autopatrouille. Il est imité par ses deux comparses.

[35] L'agent Tremblay amorce un freinage important. Peu d'options s'offrent à lui pour éviter l'impact, la voie de droite étant occupée par une voiture et les trois motos se trouvant directement devant lui.

[36] L'agent Tremblay choisit de faire bifurquer son autopatrouille sur le terre-plein central à sa gauche.

[37] C'est de manière à peu près simultanée que monsieur Al-Koutsi amorce à son tour son virage sur le terre-plein central. Ses comparses sont alors toujours dans la voie de gauche. Tous trois sont directement dans la trajectoire de l'autopatrouille.

[38] L'autopatrouille dérape sur la portion gazonnée du terre-plein central, puis l'agent Tremblay en perd le contrôle alors qu'il heurte la butte formée par l'amorce de la portion asphaltée.

[39] Lorsque ses roues se posent sur l'asphalte, un impact survient entre le côté avant droit de l'autopatrouille et le côté arrière gauche de la motocyclette de monsieur Al-Koutsi. Ce dernier est projeté au sol sur une vingtaine de mètres.

[40] Immédiatement après l'impact, l'agent Tremblay sort de son autopatrouille et se rend auprès de monsieur Al-Koutsi qui gît au sol, toujours conscient.

[41] Ses deux comparses motocyclistes, monsieur Robinson et monsieur Stéphane César, terminent leur demi-tour et fuient la scène en empruntant l'autoroute 50 Est. Quant aux autres motocyclistes qui étaient demeurés dans le peloton arrière, ils s'immobilisent sur l'accotement à proximité du demi-tour.

[42] Maxime Chartrand, motocycliste du peloton, s'immobilise et s'élance auprès de monsieur Al-Koutsi. Il reconnaît l'agent Tremblay pour l'avoir vu la semaine précédente lors d'une interception à moto. Il invective l'agent Tremblay, l'accusant d'avoir délibérément embouti monsieur Al-Koutsi.

[43] Quelques secondes plus tard, l'agent Bourque arrive auprès de monsieur Chartrand et tente de le calmer. Il lui demande de quitter en raison de son comportement.

[44] Le sergent Cousineau fait demi-tour et revient vers la scène d'accident en empruntant à contre-sens l'accotement de gauche de l'autoroute 50 Ouest. Il appelle les ambulanciers. À son arrivée sur la scène quelques instants plus tard, il s'affaire à s'assurer que la circulation s'effectue sécuritairement en direction est, où le corps de monsieur Al-Koutsi empiète sur la voie de gauche.

[45] L'agent Tremblay demeure auprès de monsieur Al-Koutsi jusqu'à l'arrivée des ambulanciers. Monsieur Chartrand affirme aux policiers être le frère de monsieur Al-Koutsi, bien que cela ne soit pas le cas, afin de retourner auprès de celui-ci.

[46] Après que monsieur Al-Koutsi fût placé dans une ambulance, monsieur Chartrand se rend discuter avec les policiers. Bien qu'il s'en défende et comme nous le verrons plus après, monsieur Chartrand demande à serrer la main de l'agent Tremblay et lui dit savoir qu'il n'a pas fait exprès (de causer cet accident).

[47] Monsieur Al-Koutsi est conduit à l'hôpital où on lui diagnostique une fracture tibiale gauche pour laquelle il fût opéré, et pour laquelle il subit toujours des traitements.

QUESTION EN LITIGE

[48] Le Tribunal doit répondre à la question suivante :

- **L'agent Tremblay a-t-il conduit son autopatrouille avec prudence et discernement le 2 mai 2020?**

ANALYSE

Le droit

[49] 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.

[50] 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 normalement prudent et prévoyant placé dans les mêmes circonstances⁴.

[51] *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 inutile⁵. *Agir avec discernement*, c'est l'action de différencier par l'esprit, de discriminer, mais aussi une disposition à juger et à apprécier avec justesse⁶.

[52] La simple imprudence et le manque de discernement ne signifient pas automatiquement la commission d'une faute déontologique pas plus que la survenance d'un accident⁷.

[53] Une simple erreur 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 policier⁸.

⁴ *Commissaire à la déontologie policière c. Tondreau*, 1992 CanLII 12902 (QC TADP).

⁵ Antidote 10 version 3 pour Windows, logiciel de correction grammaticale, « *prudence* ».

⁶ *Id.*, « *discernement* ».

⁷ *Commissaire à la déontologie policière c. Hull*, 2015 QCCDP 65.

⁸ *Commissaire à la déontologie policière c. Simard*, 2022 QCCDP 39, conf. par 2023 QCCQ 6469.

[54] Sauf transgression d'une norme de comportement spécifique, l'erreur devra être grave, compte tenu des standards moyens requis d'un policier. La maladresse hors de l'ordinaire, l'ignorance outrée, l'insouciance impardonnable et le laxisme sont de cet ordre⁹.

[55] Certains articles du *Code de la sécurité routière*¹⁰ (CSR) sont pertinents aux fins de l'analyse. L'article 378 du CSR prévoit que le conducteur d'un véhicule d'urgence ne doit actionner les feux clignotants ou les avertisseurs sonores que dans l'exercice de ses fonctions et si les circonstances l'exigent. Dans un tel cas, il peut notamment se soustraire au respect des limites de vitesses indiquées par la signalisation (art. 299 CSR), mais il doit s'assurer que la manœuvre peut être effectuée sans danger.

[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 doivent respecter certains guides et certaines politiques internes, soulignant la nécessité de conduire prudemment et avec discernement.

Théorie de la cause

[58] Afin de déterminer s'il y a eu manque de prudence et de discernement, il importe de bien identifier les reproches formulés à l'égard de l'agent Tremblay.

[59] L'exercice n'est pas aussi simple qu'il peut paraître puisque la théorie de la cause est plutôt large, allant jusqu'à examiner la conduite de l'agent Tremblay une semaine avant les événements sous étude.

[60] Selon la Commissaire, l'agent Tremblay roulait trop rapidement et sa vitesse est la cause principale de l'accident. Il se serait engagé dans une poursuite trop risquée pour les motifs d'interception, sans suivre les directives et procédures en place.

[61] L'agent Tremblay aurait dû être capable d'anticiper la manœuvre de demi-tour des motocyclistes, d'y réagir et d'éviter l'impact en freinant tout en demeurant dans la voie de gauche.

[62] L'agent Tremblay manquerait de crédibilité en affirmant avoir perdu de vue les motocyclistes à un certain moment, car la Commissaire et son expert prétendent que son champ visuel des motos n'a jamais été obstrué.

⁹ 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, par. 133 et 134.

¹⁰ RLRQ, c. C-24.2.

[63] L'agent Tremblay aurait menti en affirmant avoir effectué un freinage d'urgence.

[64] La Commissaire reproche à l'agent Tremblay d'avoir bifurqué à gauche et son expert avance qu'il n'a pas dérapé dans la portion gazonnée du terre-plein central.

[65] La Commissaire concède que l'agent Tremblay ne voulait « probablement pas » percuter la moto de monsieur Al-Koutsi, mais laisse planer le doute sur ses intentions. Elle précise que c'est en pleine maîtrise de son autopatrouille et de sa trajectoire qu'il se dirige dans le terre-plein central jusqu'à la hauteur de la moto de monsieur Al-Koutsi.

[66] La Commissaire laisse sous-entendre que l'agent Tremblay cherche à bloquer le chemin à monsieur Al-Koutsi sans se soucier de sa sécurité.

[67] C'est pourquoi un grand pan de sa preuve a servi à établir les faits d'une interception d'un groupe de motocyclistes une semaine avant l'accident : Lors de l'interception, l'agent Tremblay aurait affirmé qu'il ne se souciait pas de la sécurité et du bien-être des motocyclistes, qu'il n'hésiterait pas à leur foncer dessus si l'un d'eux se sauvait et qu'il se moquerait de voir une moto dans le fossé.

[68] Nous y reviendrons.

Avoir circulé à haute vitesse

[69] On reproche d'abord à l'agent Tremblay de s'être rendu sur les lieux de l'intervention à une vitesse avoisinant les 172 km/h sur l'autoroute 50 direction est, vitesse estimée par les données GPS de l'autopatrouille¹¹.

[70] Toutefois, le Tribunal ne dispose d'aucune autre forme de preuve quant aux circonstances exactes de ce court tronçon de sa conduite. Cette vitesse, à elle seule, n'est pas suffisante pour déterminer que sa conduite ne rencontre pas les critères de prudence et discernement. La Commissaire n'a pas rempli son fardeau de le démontrer.

[71] On reproche ensuite à l'agent Tremblay d'avoir accéléré jusqu'à 168 km/h sur l'autoroute 50 direction ouest alors qu'il tente de rejoindre les trois motocyclettes devant lui. On avance qu'il aurait ainsi atteint des vitesses susceptibles de mettre en péril la vie ou la sécurité des autres usagers de la route.

[72] L'agent Tremblay était-il justifié de circuler au-delà de la vitesse permise par la signalisation? Ce faisant, a-t-il conduit son autopatrouille avec prudence et discernement?

¹¹ Pièce C-11.

[73] Partant, il n'est pas nécessaire d'établir que le policier était engagé dans une poursuite ou une conduite d'urgence pour bénéficier de l'exemption prévue à 378 CSR. La notion de « si les circonstances l'exigent » n'est pas limitée à une poursuite ou à une conduite urgente.

[74] Si tel était le cas, le législateur aurait utilisé des termes plus précis ou encore il aurait identifié des situations précises¹².

[75] La notion « si les circonstances l'exigent » laisse une part d'appréciation et de jugement au conducteur d'un véhicule d'urgence¹³.

[76] Voyons quelles sont ces circonstances.

[77] Les circonstances factuelles relèvent de l'interception de motocyclistes ayant effectué des manœuvres dangereuses en roulant sur une seule roue et/ou en ayant dépassé la vitesse autorisée. Lorsque l'agent Filiatreault les aperçoit, il juge leur conduite suffisamment rapide et problématique pour en aviser ses collègues sur les ondes radios, malgré le fait qu'ils venaient de terminer une opération spéciale et qu'ils s'apprêtaient à dîner.

[78] Pour reprendre ses mots, les motos *roulent en tabarouette*.

[79] La plupart des motocyclistes ayant témoigné reconnaissent avoir vu l'agent Bourque et/ou son autopatrouille sur le viaduc. Ils se savent surveillés, certains admettant savoir que l'agent Bourque pointe son cinémomètre sur eux. Il est fort probable que la vitesse à laquelle ils circulaient quand l'agent Filiatreault les aperçoit *rouler en tabarouette* était supérieure à celle au moment où ils se savent captés par le radar de l'agent Bourque.

[80] En effet, l'agent Bourque témoigne avoir vu les motos arriver rapidement mais il souligne, sur les ondes radios, que les motos ont ensuite *slaqué* pas mal – signifiant qu'ils ont volontairement diminué leur vitesse. C'est dire que la vitesse des motos dépassait certainement les 125 km/h.

[81] Ce qui est aussi en preuve, c'est qu'au moment où l'agent Tremblay intègre l'autoroute avec le plan de faire ralentir le convoi, monsieur Al-Koutsi reconnaît avoir pu atteindre jusqu'à 170 km/h pour éviter d'être intercepté. Ce dernier est suivi à la même vitesse par deux comparses, et ceux-ci n'hésitent pas à louvoyer entre les voitures et dans l'accotement.

[82] Les données GPS de l'autopatrouille de l'agent Tremblay, indiquant une vitesse de pointe de 168 km/h, sont concordantes avec une tentative de rejoindre des motocyclettes circulant à 170 km/h, sinon plus.

¹² *Legault c. Hillinger*, 2024 QCCQ 3027, par. 31.

¹³ *Id.*, par. 32.

[83] Au plan initial d'intercepter le convoi de motocyclistes suite à leurs infractions routières s'ajoute ensuite celui d'intercepter trois motocyclistes atteignant de très hautes vitesses et effectuant des manœuvres dangereuses.

[84] L'agent Tremblay sait que le sergent Cousineau a débuté sa manœuvre de retenue à l'avant et compte sur le fait qu'elle saura tempérer les ardeurs du trio. C'est d'ailleurs pourquoi, sur les ondes radio, il dit au sergent Cousineau « Ils clanchent, bloque-les, bloque-les »¹⁴ et ensuite « Sont là Steph, sont en arrière de toi »¹⁵.

[85] Il s'écoule environ 16 secondes entre ces deux messages radio.

[86] Dans le feu de l'action, l'agent Tremblay s'adresse à son sergent pour lui exposer la scène qui se joue devant lui et la situation à laquelle il est confronté. Il cherche également à s'assurer que le plan d'interception établi sur les ondes par le sergent Cousineau soit exécuté.

[87] Le sergent Cousineau, pourtant, ne répond pas à l'agent Tremblay.

[88] Quant aux circonstances environnementales, la chaussée autoroutière est sèche, le temps est ensoleillé, la route est droite et ne traverse aucune intersection. L'agent Tremblay met en fonction ses gyrophares et sa sirène avant de s'engager dans la voie de gauche.

[89] Il appert de la vidéo du ministère des Transports¹⁶ que l'agent Tremblay n'est pas seul sur l'autoroute lorsqu'il intègre la voie de gauche. Cependant, le flot routier est plutôt léger. L'agent Tremblay accélère après avoir été dépassé par les trois motocyclistes, à peine quelques secondes après avoir intégré la voie de gauche.

[90] Un visionnement des images routières permet de constater que, après s'être retrouvé derrière les trois motos, l'agent Tremblay circule et demeure dans la voie de gauche. Il conserve une bonne distance entre son autopatrouille et les véhicules devant lui. Il va jusqu'à empiéter sur l'accotement de gauche, créant ainsi une distance supplémentaire entre son autopatrouille et les véhicules à sa droite.

[91] Il ne talonne pas de véhicule. Il attend plutôt que ceux-ci lui cèdent le passage en maintenant une distance sécuritaire avant de les croiser. D'ailleurs, les voitures se tassent de manière fluide et dès que possible dans la voie de droite pour lui libérer le chemin.

[92] Dans ces circonstances bien précises, le Tribunal constate que l'agent Tremblay utilise la vitesse avec prudence et discernement.

¹⁴ Pièce P-8 à 11 h 40 min 52 s.

¹⁵ Pièce P-8 à 11 h 41 min 8 s.

¹⁶ Pièce C-17.

[93] L'agent Tremblay a pris toutes les précautions requises et nécessaires pour alerter le public de sa présence et il a agi avec prudence, de façon à être en mesure d'éviter tout scénario probable et prévisible d'accident. L'expert de la Commissaire est lui aussi d'avis dans son rapport que la vitesse de l'autopatrouille préalablement à la collision n'est pas le facteur contributif principal à cette dernière¹⁷.

[94] La Cour du Québec, dans l'affaire *Gingras*¹⁸, réitère que la conduite reprochée doit être évaluée en fonction de celle d'un policier normalement prudent et prévoyant, placé dans les mêmes circonstances, **et non en fonction d'un policier capable de tout prévoir**.

[95] Les conditions routières dans lesquelles évoluait l'agent Tremblay et les circonstances de l'incident ne s'approchent guère des précédents répertoriés par la Commissaire.

[96] Dans l'affaire *Baril*¹⁹, la vitesse de l'agent combinée au fait qu'il talonnait le fuyard de très proche ont fait en sorte que le Tribunal qualifia sa conduite d'agressive. L'autopatrouille *collait* le fuyard à telle enseigne que ce dernier craignait pour sa sécurité et ne pouvait s'immobiliser sans risquer d'être happé par le policier. À juste titre puisque l'autopatrouille emboutit non pas une mais deux fois le motocross fuyard au terme de deux poursuites distinctes.

[97] À l'inverse de notre affaire, c'est le fuyard qui cherchait à éviter l'accident en raison des manœuvres dangereuses du policier.

[98] Dans l'affaire *Jean*²⁰, un agent amorce une poursuite dans le but d'intercepter et d'offrir de l'aide psychologique à un fuyard. L'agent atteint des vitesses de 125/130 km/h au centre-ville d'une petite municipalité un dimanche après-midi alors qu'il y a des piétons, motocyclistes et automobilistes. La poursuite d'environ 10 minutes traverse des secteurs résidentiels. L'agent traverse des feux rouges malgré qu'il ait une vision voilée des véhicules qu'il s'apprête à croiser à l'approche de certaines voies transversales. De plus, la plupart des rues sur lesquelles il circule sont bordées de commerces ou de domiciles. L'agent ignore les appels à cesser la poursuite de sa collègue. La faute n'a pas été commise par inadvertance ou brièvement, mais de façon téméraire et continue.

[99] Dans l'affaire *Markovic*²¹, un policier répond à une demande d'assistance à Urgences-santé concernant un homme violent. L'autopatrouille circule à plus de 90 km/h sur la rue Sherbrooke à Montréal, dans une zone scolaire, alors que la circulation est intense. Il franchit un feu rouge et happe un étudiant qui traversait la rue pour aller prendre

¹⁷ Pièce C-18, page 13 *in fine*.

¹⁸ *Gingras c. Simard*, 2013 QCCQ 8862, conf. par 2014 QCCS 3436.

¹⁹ *Commissaire à la déontologie policière c. Baril*, 2021 QCCDP 50, conf. par 2023 QCCQ 229.

²⁰ Décision actuellement en appel. Fond : *Commissaire à la déontologie c. Jean*, 2023 QCCDP 59; Sanction : *Commissaire à la déontologie policière c. Julien*, 2024 QCTADP 20.

²¹ *Commissaire à la déontologie policière c. Markovic*, 2000 CanLII 22251 (QC TADP).

son autobus. Le jeune décède sur le coup. L'agent ne s'est pas assuré d'utiliser la vitesse avec prudence et discernement compte tenu des circonstances environnementales.

[100] Dans l'affaire *Sasseville*²², un policier répondant à un appel d'urgence à la suite d'un accident, circule sur la voie de service de l'autoroute Décarie à Montréal à 70 km/h. La circulation est alors intense. L'agent traverse un feu rouge sans ralentir et heurte un véhicule à l'intérieur duquel les occupants seront blessés. Le policier ne s'est pas assuré que son chemin était libre pour franchir l'intersection en raison d'obstructions visuelles à sa gauche.

[101] Dans l'affaire *Théorêt*²³, un policier répondant à une demande de coopération pour maîtriser un suspect franchit l'intersection des rues Jarry et Saint-Denis à Montréal sur un feu rouge, et entre en collision avec deux véhicules. Quelque 5 secondes avant l'impact, l'agent circule à 133 km/h dans une zone de 50 km/h. Cette vitesse excessive en zone urbaine couplée à l'omission de respecter les feux de circulation représentait un risque élevé et inacceptable, tant pour l'agent que pour le public.

[102] D'autres précédents de conduite dérogatoire existent pour lesquels la vitesse est en jeu.

[103] Dans l'affaire *Desjardins*²⁴, deux agents tentent d'intercepter deux camions puisqu'ils trouvaient « très jeunes » les conducteurs de si coûteux véhicules. Rapidement, les agents apprennent que l'un des véhicules est volé. La poursuite continue à haute vitesse sur des chemins ruraux avec peu de circulation. Lorsque les fuyards arrivent sur la rue Notre-Dame en direction des villes de Le Gardeur et Charlemagne, l'autopatrouille contourne des véhicules arrêtés à une intersection et se remet en poursuite, sirènes et gyrophares en fonction. En zone habitée, les agents ralentissent et permettent aux fuyards de les devancer. La poursuite traverse les villes de Le Gardeur et Charlemagne, au ralenti, en présence d'automobiles, de piétons et d'intersections. Les fuyards s'engagent sur l'autoroute 640 Ouest, où se continue la poursuite sans grosse densité de circulation.

[104] Jusqu'à ce point, le Tribunal (alors Comité) décidait que la conduite des agents avait été empreinte de prudence et de discernement. C'est plutôt pour avoir ensuite tenté de faire une « boîte », une technique d'immobilisation forcée pour laquelle ils n'avaient aucune formation, que le Tribunal concluait à un manque de prudence et de discernement. Le risque de la manœuvre était trop élevé dans les circonstances et s'est terminée par la perte d'une vie.

²² *Commissaire à la déontologie policière c. Sasseville*, 2009 CanLII 41915 (QC TADP), conf. par 2012 QCCQ 3043 et 2013 QCCS 4178.

²³ *Commissaire à la déontologie policière c. Théorêt*, 2008 CanLII 30834 (QC TADP), inf. par 2009 QCCQ 5928, mais rétablie par 2010 QCCS 5954.

²⁴ *Commissaire à la déontologie policière c. Desjardins*, 2005 CanLII 59862 (QC TADP), conf. au fond par 2009 QCCA 470 (demande d'autorisation d'appel rejetée, C.S.C., 2009-09-10, 33162).

[105] Dans l'affaire *Cayer*²⁵, une agente répondant à un appel urgent pour voies de fait active les gyrophares et sirène de son autopatrouille et se dirige vers les lieux à grande vitesse, à l'heure de pointe dans une dense circulation routière, au travers d'intersections sans ralentir, croisant en outre une garderie, un autobus scolaire, une ambulance, des piétons et cyclistes. Elle traverse des zones où les limites de vitesses permises descendent jusqu'à 30 km/h. Elle utilise une voie réservée aux virages, effectue des dépassements en empruntant la voie en sens inverse et traverse des feux rouges. Sa vitesse était telle que ses collègues qui se rendaient avec elle sur les lieux de l'intervention dans d'autres autopatrouilles la perdront de vue.

[106] Dans l'affaire *Chapados*²⁶, à la suite d'un appel pour se rendre sur les lieux d'un incendie, l'agent circule jusqu'au double de la limite de vitesse permise selon les témoignages entendus. Chemin faisant, la route asphaltée devient en gravier, rendant la surface de conduite moins stable. Une butte se dresse dans la route qui ne permet pas d'apercevoir au-delà. L'agent ne connaît pas cette route sur laquelle il circule pour la première fois. Néanmoins, l'agent Chapados n'adapte pas adéquatement sa vitesse à ces circonstances et ne porte pas suffisamment attention au chemin devant lui, s'attardant plutôt à regarder la fumée d'incendie. Ainsi, il n'est pas en mesure d'apercevoir et de réagir en temps opportun à la présence d'obstacles sur la route – en l'espèce, des citoyens et leurs véhicules. L'autopatrouille dérape sur le gravier et heurte un citoyen. Qui plus est, sa sirène n'était pas en fonction et les citoyens n'ont pas su qu'une autopatrouille se dirigeait vers eux.

[107] Dans l'affaire *Dugas*²⁷, l'agente reconnaît sa responsabilité pour avoir suivi à très haute vitesse le véhicule d'un conducteur qui lui avait fait un doigt d'honneur, jusqu'à 120 km/h dans une zone de 50 km/h. En outre, elle brûle un feu rouge et traverse une voie ferrée où arrive un train.

[108] Dans l'affaire *Gagnon*²⁸, un agent se rend auprès d'une personne suicidaire. Alors qu'il traverse une intersection sur un feu rouge, l'agent ralentit d'abord puis entreprend une pleine accélération sans prendre le temps de vérifier ses angles morts et sans s'assurer que les voitures engagées dans l'intersection comprennent qu'il sollicitait l'exercice de sa priorité de passage.

[109] Force est de constater que le degré de témérité déployé par les agents visés dans les précédents étudiés s'écarte de la conduite de l'agent Tremblay.

²⁵ *Commissaire à la déontologie policière c. Cayer*, 2025 QCTADP 28.

²⁶ *Commissaire à la déontologie policière c. Chapados*, 2006 CanLII 81663 (QC TADP), conf. sur l'art. 11 en appel dans 2007 QCCQ 2798.

²⁷ *Commissaire à la déontologie policière c. Dugas*, 2006 CanLII 81652 (QC TADP).

²⁸ *Commissaire à la déontologie policière c. Gagnon*, 2011 CanLII 36038 (QC TADP), conf. par 2014 QCCS 1201.

[110] Plusieurs dossiers font état de comportements policiers présentant une gravité objective plus marquée, dans des contextes comportant des risques manifestes et inévitables, perceptibles par tout observateur raisonnable.

[111] À d'autres occasions, la conduite du policier est moralement questionnable et implique possiblement une volonté d'avoir recours à des moyens, sinon carrément illégaux, au moins douteux.

[112] Tel n'est pas le cas en l'espèce.

[113] Il faut rappeler que le Tribunal doit se mettre en garde contre la tentation d'examiner un incident après coup, dans le confort d'un bureau²⁹.

[114] Le Code se réfère à la notion de *discernement* dans l'utilisation d'un véhicule, notion qui fait appel au jugement du policier face aux circonstances prévalant *au moment de l'exécution de l'action*.

[115] Les circonstances dégagées dans le présent dossier permettent de constater que l'agent Tremblay a utilisé la vitesse avec prudence et discernement, dans les quelque 30 secondes et 1 kilomètre parcourus sur l'autoroute.

S'être engagé dans une poursuite automobile

[116] On reproche à l'agent Tremblay de s'être engagé dans une poursuite sans avoir respecté les directives³⁰ et le guide de pratiques policières³¹.

[117] La Commissaire lui reproche de n'avoir pas demandé sans délai la priorité des ondes radio, ni d'avoir informé le centre de gestion des appels (CGA) des motifs de sa poursuite pour ensuite s'assurer que son superviseur encadre son intervention.

[118] Au-delà des procédures, la Commissaire estime qu'il était trop risqué d'entreprendre une poursuite dans les circonstances.

[119] Il importe de rappeler que le Tribunal est saisi d'une citation reprochant à l'agent Tremblay de ne pas avoir utilisé son autopatrouille *avec prudence et discernement*. C'est là l'essence du litige.

²⁹ *Desjardins c. Comité de déontologie policière*, 2009 QCCA 470 (demande d'autorisation d'appel rejetée, C.S.C., 2009-09-10, 33162).

³⁰ Pièce C-20.

³¹ Pièce C-21.

[120] Il serait déraisonnable pour le Tribunal de restreindre la norme de comportement prévue à l'article 11 du Code aux directives et protocoles internes. L'évaluation du Tribunal porte avant tout sur le caractère prudent et le discernement apporté quant à l'utilisation d'un véhicule de police³².

[121] Les directives et protocoles internes peuvent toutefois constituer un facteur utile et pertinent dans l'évaluation du comportement d'un policier normalement prudent et prévoyant placé dans les mêmes circonstances.

[122] L'agent Tremblay est d'avis qu'il n'était pas dans une poursuite policière puisqu'il anticipait toujours que le plan de patrouille de retenue effectuée par le sergent Cousineau saurait ralentir et retenir les motocyclistes. C'est ce qui transparaît de ses échanges radios, où il exhorte le sergent de bloquer les motos.

[123] On constate que dans les quelque 30 secondes où l'agent Tremblay parcourt l'autoroute 50, une bonne partie est consacrée à tenter de rattraper les trois fuyards qui se détachent du peloton et refusent de s'immobiliser. Ainsi, il était effectivement engagé dans les balbutiements d'une poursuite³³ bien qu'il espérait que la patrouille de retenue du sergent Cousineau ait les effets escomptés sur le trio.

[124] Il eut été souhaitable qu'il interpelle directement le CGA pour demander la priorité des ondes radios. Toutefois, son superviseur de relève est présent et participe à l'opération en cours.

[125] Il s'agit du sergent Cousineau.

[126] Dans les faits, le sergent Cousineau est informé sur les ondes radio en temps réel par l'agent Tremblay et connaît l'état exact de la situation.

[127] Il est lui-même instigateur du plan de retenue/interception et du rôle précis qu'y joue l'agent Tremblay. Il est à même de répondre et guider les actions de l'agent Tremblay et de ses collègues, comme il l'a d'ailleurs fait jusque-là, lorsque l'agent Tremblay l'informe que les motos *clanchent* plutôt que de s'arrêter et qu'il l'exhorte de les faire arrêter.

[128] Aux échanges immédiats on ne peut plus clairs de l'agent Tremblay toutefois, il ne répond rien.

[129] Enfin, l'agent Tremblay devait évaluer les risques d'initier une poursuite, c'est-à-dire de suivre les motocyclistes dans les circonstances décrites à la section précédente.

³² *Larochelle c. Hamel*, 2015 QCCS 4183.

³³ Pièce C-21, « A.3 Poursuite : intervention policière d'exception qui consiste à poursuivre un véhicule dont le conducteur refuse ou fait défaut de s'immobiliser ».

[130] Le Tribunal ne croit pas qu'un policier normalement prudent, diligent et compétent placé dans les mêmes circonstances aurait choisi de laisser aller les trois fuyards sans tenter d'exécuter le plan déjà établi pour leur interception, c'est-à-dire de les suivre jusqu'à l'arrière du *pack patrol* du sergent Cousineau.

[131] N'oublions pas qu'il appartient aux policiers de maintenir l'ordre et la sécurité publique, de prévenir et de réprimer le crime et, selon leur compétence respective, les infractions aux lois ou aux règlements pris par les autorités municipales³⁴.

[132] Chaque cas étant un cas d'espèce, le Tribunal est d'avis que l'agent Tremblay n'a pas manqué de prudence et de discernement en poursuivant les trois motocyclistes.

La prévisibilité de la manœuvre des motocyclistes pour l'agent Tremblay

[133] Selon la Commissaire, la manœuvre de demi-tour des motos n'était pas imprévisible ou improbable. L'agent Tremblay aurait donc dû anticiper leur manœuvre et y réagir conformément, c'est-à-dire en ralentissant sa vitesse tout en maintenant sa trajectoire en ligne droite. En bifurquant vers la gauche, l'agent Tremblay aurait plutôt cherché à bloquer le chemin à monsieur Al-Koutsi.

[134] Qu'en est-il?

[135] Selon la version de l'agent Tremblay, lorsque monsieur Al-Koutsi et ses comparses amorcent leur traverse des deux voies de l'autoroute de la droite vers la gauche, il ne se doute aucunement que ceux-ci s'apprêtent à lui entraver la voie à basse vitesse pour emprunter le demi-tour. Qui plus est, il ne voit pas le début de la manœuvre de traverse puisque des voitures font écran entre son autopatrouille et la moto de monsieur Al-Koutsi.

[136] Bien que monsieur Al-Koutsi atteigne la voie de gauche de l'autoroute, l'agent Tremblay demeure convaincu que les motocyclistes cherchent à fuir en utilisant leur plus grand avantage : la vitesse.

[137] L'agent Tremblay témoigne que c'est seulement à peu près à la hauteur du demi-tour que les motos freinent brusquement, rendant d'autant plus inattendue leur manœuvre.

[138] Comme nous le verrons plus après, l'expert Serge-André Meunier, témoignant pour la Commissaire, partage l'impression que les motocyclistes cherchent à fuir en raison de leur dépassement à haute vitesse de l'autopatrouille et des autres manœuvres de dépassements subséquentes. Il confirme également que les motos freinent fortement, tout près du demi-tour.

³⁴ Loi sur la police, RLRQ, c. P-13.1, art. 48.

[139] L'agent Tremblay, qui détient une formation de policier motard et une longue expérience personnelle à moto, sait que la force d'une moto sportive est l'accélération, alors que sa vulnérabilité réside dans les virages à très courts rayons.

[140] Fort de ses connaissances mais aussi de son expérience, il n'a pu anticiper que monsieur Al-Koutsi se placerait dans une position vulnérable et dangereuse en ralentissant brusquement devant son autopatrouille et en amorçant un virage serré, de surcroît, dans de la gravelle.

[141] Policier depuis 2012, l'agent Tremblay n'a jamais vu un fuyard faire un demi-tour sur l'autoroute pour échapper à une interception.

[142] Son témoignage fait écho à celui du sergent Cousineau qui, en 30 années d'expérience, n'a jamais eu connaissance d'une telle manœuvre.

[143] L'agent Filiatreault renchérit. En 34 années de carrière, jamais une moto ne s'est sauvée d'une interception en empruntant un demi-tour autoroutier.

[144] Le Tribunal retient de ces témoignages qu'une moto sportive puissante échappera à une interception, en toute probabilité, par la vitesse.

[145] Cette preuve unanime établit le caractère inhabituel, improbable et tout à fait imprévisible de la scène qui se joue devant l'agent Tremblay au moment où trois motos décélèrent brusquement dans la voie de gauche et amorcent un virage dans le demi-tour.

Le freinage d'urgence

[146] L'agent Tremblay affirme que, au moment où il perçoit la décélération brusque des motos devant son véhicule, il freine alors « le plus fort que je pouvais ». Cependant, il ne croit pas être en mesure d'éviter l'impact avec les motos s'il conserve sa trajectoire.

[147] L'expert Meunier nie que l'agent Tremblay ait fait un freinage d'urgence, en outre, puisque la preuve photographique constituée quelques heures après l'accident ne permet pas de relever de traces de freinage au sol.

[148] De plus, les images vidéo ne permettraient pas de constater un cambrage de l'autopatrouille où le nez s'affaisse et le derrière se relève, ce qu'il s'attendrait à voir lors d'un freinage d'urgence.

[149] L'agent Tremblay explique toutefois que la technique de freinage qu'il utilise, c'est-à-dire celle enseignée à l'École nationale de police du Québec (ENPQ), vise précisément à éviter le blocage des roues. Il s'agit de la technique dite de « freinage au seuil », permettant de conserver une certaine stabilité du véhicule lors d'un freinage d'urgence à haute vitesse.

[150] Et dans les circonstances, un freinage au seuil s'avérerait plus prudent.

[151] Tout en concédant qu'il soit possible pour un policier d'effectuer un freinage au seuil sans laisser de traces au sol, l'expert Meunier opine que réussir cette manœuvre n'est possible que *si l'on est un robot*. Ça n'est pourtant pas ce que révèle la preuve.

[152] En effet, l'agent Tremblay témoigne avoir consacré quasiment une journée entière à l'ENPQ pour pratiquer et maîtriser les techniques de freinage en circuit fermé. Il précise la portée de ce qu'il écrit dans son rapport³⁵ où pour lui, « freiner le plus fort qu'il pouvait » signifie un freinage d'urgence au seuil.

[153] Le témoignage de l'agent Tremblay s'avère crédible, sobre, fiable et non contredit quant à ces aspects de sa formation et de son expérience.

[154] Il appert de plus que le freinage au seuil était un choix empreint de prudence et de discernement afin de conserver un maximum de maîtrise de son autopatrouille.

[155] L'expert Jean Grandbois confirme qu'il est possible qu'un freinage au seuil ne laisse aucune trace au sol. Il est aussi possible que ce freinage laisse un léger film de caoutchouc sur l'asphalte. Cependant, puisque la voie de circulation où l'agent Tremblay a freiné est demeurée ouverte à la circulation pendant plusieurs heures après l'accident, les véhicules roulant sur de légères traces ont pu rapidement les faire disparaître.

[156] Quant à l'allégation de l'expert Meunier voulant qu'il n'y ait pas eu de cambrage de l'autopatrouille, il appert que la preuve vidéo est fort peu révélatrice.

[157] En raison de l'angle de vue en plongée et la distance du véhicule, il est impossible, même pour l'expert Meunier, d'objectiver une quelconque mesure en hauteur sol/pare-chocs. Ainsi, la preuve vidéo ne permet pas de conclure à la présence ni à l'absence d'un cambrage de l'autopatrouille.

[158] Ce qui n'empêche pourtant pas l'expert Meunier de former une opinion définitive, minant cet autre aspect de son expertise. Le Tribunal ne retient pas son opinion.

[159] Des témoins au sein du même groupe de motocyclistes que monsieur Al-Koutsi ont affirmé ne pas avoir aperçu l'autopatrouille freiner, cherchant à asseoir une prétention que l'agent Tremblay voulait frapper ou entraver la moto de Al-Koutsi.

[160] Le Tribunal écarte ces témoignages puisque, manifestement, l'autopatrouille n'a pas décéléré par magie. Plus sobrement dit, l'autopatrouille laisse derrière elle un nuage de poussière en empiétant sur l'accotement de gauche à l'approche du demi-tour, ce qui a pu masquer la vision des motocyclistes derrière.

[161] Le Tribunal retient la preuve testimoniale vraisemblable de l'agent Tremblay selon laquelle il a effectué un freinage d'urgence au seuil lorsque les motocyclistes ont entravé à basse vitesse son parcours sur la voie de gauche de l'autoroute.

³⁵ Pièce P-12.

[162] Cette conduite démontre un caractère de prudence et de discernement dans ces circonstances imprévues et improbables.

Le temps de perception/réaction

[163] La Commissaire est d'avis que l'agent Tremblay avait l'opportunité de freiner et de conserver sa trajectoire sans heurts. L'expert Meunier est catégorique : même en maintenant sa trajectoire, l'agent Tremblay aurait eu suffisamment de temps pour freiner et éviter la collision.

[164] L'expert Meunier soutient dans son expertise que les dépassements à haute vitesse effectués par les trois motos « tend[ent] à indiquer qu'ils tentaient effectivement de fuir ». Il constate également que « la distance entre les trois motocyclistes et l'autopatrouille demeure relativement constante jusqu'à l'approche de la voie pour le demi-tour »³⁶.

[165] Si donc la distance entre l'autopatrouille et les motos demeure constante jusqu'à l'approche du demi-tour, c'est que la preuve confirme la version de l'agent Tremblay selon laquelle les motos ont freiné brusquement au moment où elles atteignent la voie de gauche devant l'autopatrouille.

[166] Rappelons que l'agent Tremblay circulait aux alentours de 168 km/h, soit à vitesse similaire à celle des motos, et que monsieur Al-Koutsi, de sa propre admission **déclare avoir ralenti à environ 10 à 15 km/h** pour amorcer son demi-tour, en raison du danger de faire la manœuvre sur de la gravelle.

[167] Pourtant, l'expert Meunier conclut qu'il était loisible pour l'agent Tremblay « d'anticiper leurs actions et de réagir en conséquence »³⁷.

[168] Ce raisonnement étonne.

[169] À l'audience, l'expert Meunier élabore une nouvelle théorie qu'il n'explore pas dans son rapport et selon laquelle l'agent Tremblay *devait déjà être en train de réagir* en levant le pied lorsque les motos traversent l'autoroute en diagonale.

[170] Et puisqu'à son avis la manœuvre de demi-tour des motos dans le terre-plein central n'est ni improbable ni imprévisible, l'agent Tremblay avait le temps d'y réagir en ralentissant de manière sécuritaire dans la voie de gauche afin d'éviter une collision.

[171] Notons que l'expert Meunier est d'avis que les motos circulaient probablement à 125 km/h, malgré la preuve à l'effet que même en circulant à 168 km/h, l'autopatrouille peinait à les rejoindre.

³⁶ Page 13 de son expertise en C-18.

³⁷ Pièce C-18, p. 11.

[172] Il est également d'avis que sur l'image ci-bas, soit au moment où s'amorce la traversée en diagonale par la moto à l'avant, l'agent Tremblay (voiture encerclée) a une vue claire et non-obstruée sur les trois motos :



« Photo 05 » tirée de l'annexe A (p. 21 du rapport) de la pièce C-18.

[173] L'expert Meunier inscrit sous cette image que « la voie de gauche est désormais libre pour l'autopatrouille ». Confronté en contre-interrogatoire à l'erreur manifeste de cette prétention, il affirme qu'il voulait plutôt dire que l'autopatrouille *avait le champ de vision libre* vers les motocyclettes, soit qu'il pouvait les apercevoir toutes.

[174] Ça n'est pas ce que la preuve démontre.

[175] L'expert Grandbois explique comment l'angle de vue en plongée et en biais de la caméra peut donner une fausse impression quant à la perspective de vue réelle de l'autopatrouille.

[176] Selon le témoignage de l'agent Tremblay, cette image démontre au contraire qu'il ne pouvait voir les motos à l'avant du peloton, dont celle de Al-Koutsi lorsqu'il amorce sa traverse vers la gauche. C'est aussi ce qui ressort de son rapport contemporain aux événements, où il affirme qu'il a perdu de vue les motos dans la voie de droite.

[177] Les images confirment la véracité de sa narration.

[178] Il semble manifeste pour tous, sauf pour l'expert Meunier dont l'opinion n'est pas retenue, que l'agent Tremblay a momentanément perdu de vue la moto de Al-Koutsi. Les calculs établis par l'expert Meunier du temps de perception et réaction de l'agent Tremblay ne trouvent pas d'assise dans la preuve objective.

[179] Le Tribunal retient l'opinion de l'expert Grandbois à l'effet que l'agent Tremblay ne disposait pas suffisamment de temps pour freiner, conserver sa trajectoire et éviter l'impact avec les motos, dont la manœuvre s'est avérée imprévisible.

[180] Avant toute chose, le Tribunal retient tout le témoignage crédible et la version vraisemblable de l'agent Tremblay.

[181] Il ne faut pas non plus, à l'aide d'expertises, réduire l'analyse de la réaction de l'agent Tremblay à une simple question mathématique.

[182] L'agent Tremblay n'est pas une machine. Son jugement et sa prise de décisions méritent un regard nuancé.

[183] En raison de tout ce qui précède, le Tribunal est d'avis à ce chapitre que la conduite de l'agent Tremblay ne s'écarte pas de celle d'un policier normalement prudent et prévoyant, placé dans les mêmes circonstances.

La manœuvre d'évitement

[184] La Commissaire reproche enfin à l'agent Tremblay d'avoir bifurqué vers la gauche à travers le terre-plein central. Elle sous-entend que celui-ci cherchait à bloquer le chemin à monsieur Al-Koutsi plutôt qu'à éviter un impact.

[185] Ceci explique pourquoi la Commissaire soumet certaines décisions à l'appréciation du Tribunal, où des agents ont choisi de bloquer le chemin à des fuyards ou ont carrément choisi de les heurter³⁸.

[186] Ceci explique aussi pourquoi certains témoins sont entendus relater les faits d'une interception impliquant l'agent Tremblay et des motocyclistes, ayant eu lieu environ une semaine avant les faits sous étude.

[187] Selon la Commissaire, l'agent Tremblay aurait tenus des propos « aussi téméraires que sa conduite ».

[188] En vérité, on cherche à établir une certaine préméditation dans les gestes de l'agent Tremblay.

³⁸ Voir à titre d'exemple : *Commissaire à la déontologie policière c. Tomarelli*, 2016 QCCDP 6; *Commissaire à la déontologie policière c. Lévesque*, 2023 QCCDP 40; *Commissaire à la déontologie policière c. Craig*, 2005 CanLII 59886 (QC TADP), conf. par 2007 QCCS 7096 et 2008 QCCA 355.

[189] Monsieur Nicolas Charette-Lepage témoigne avoir fait partie d'un groupe de motocyclistes intercepté par l'agent Tremblay une semaine avant l'accident. Un certain Isham aurait demandé à l'agent comment il aurait réagi si leurs motos ne s'étaient pas immobilisées. L'agent Tremblay aurait alors répondu « qu'il allait suivre les motos jusqu'à ce qu'elles prennent une courbe et tombent dans le fossé, puis qu'il allait rester dans son autopatrouille en riant ». Il renchérit, et prétend que l'agent Tremblay aurait dit que « si les motos ne tombaient pas d'elles-mêmes dans le ditch, il allait nous frapper avec son autopatrouille afin de terminer la poursuite ».

[190] Ce témoin admet toutefois ne pas se souvenir des paroles employées par l'agent Tremblay. Son témoignage porte plutôt *sur son impression de la signification* des propos tenus par l'agent.

[191] On comprend par certaines réponses offertes en contre-interrogatoire que la portée de son interprétation est beaucoup plus vaste et grave que les paroles qui ont pu être prononcées³⁹.

[192] Il admet finalement qu'il est possible que les paroles utilisées par l'agent Tremblay n'aient pas eu la signification qu'il leur attribue.

[193] Cela affecte grandement la fiabilité de son récit et la force probante à y accorder.

[194] Malgré les paroles inquiétantes qu'il attribue à l'agent Tremblay et après qu'il eut appris que l'agent Tremblay était impliqué dans un accident avec monsieur Al-Koutsi, monsieur Charette-Lepage refuse de fournir une déclaration à la police.

[195] Maxime Chartrand quant à lui témoigne que, lors de l'interception ayant eu lieu une semaine avant l'accident, l'agent Tremblay aurait déclaré qu'il n'hésiterait pas à essayer de « faire arrêter » des motos qui essaient de se sauver et que si celles-ci tombaient dans un fossé, il resterait dans son auto et trouverait ça bien drôle.

[196] Confronté en contre-interrogatoire à sa déclaration à l'enquêteur de la Commissaire⁴⁰, force est de constater une grande disparité avec la version qu'il livre au Tribunal. Lors de sa déclaration plus contemporaine à l'enquêteur, il n'est nullement question de motos tombant dans un fossé ou de rire en demeurant dans son autopatrouille.

[197] Tout comme pour le témoin Charrette-Lepage, il appert qu'il offre une version *complètement interprétative* des paroles qui ont pu réellement être prononcées par l'agent Tremblay⁴¹.

³⁹ Contre-interrogatoire du 27 janvier 2025, à 15 h 54 min 39 s.

⁴⁰ Contre-interrogatoire du 28 janvier 2025 à 11 h 33 min 30 s.

⁴¹ Contre-interrogatoire du 28 janvier 2025 à 11 h 36 min 20 s.

[198] Il va sans dire que l'agent Tremblay nie avoir tenu les paroles qu'on lui attribue lors de l'interception survenue une semaine avant l'accident.

[199] Monsieur Chartrand reconnaît en contre-interrogatoire avoir déclaré à un policier que l'agent Tremblay « avait été correct » lors de l'interception survenue une semaine avant l'accident impliquant monsieur Al-Koutsi.

[200] Cette admission contraste avec le tableau qu'il dresse devant le Tribunal.

[201] Le sergent Cousineau témoigne que, après l'accident, monsieur Chartrand a voulu serrer la main de l'agent Tremblay et a dit qu'il savait que l'agent Tremblay n'avait pas fait exprès (de causer l'accident).

[202] L'agent Tremblay relate la même scène.

[203] Monsieur Chartrand, quant à lui, nie catégoriquement à l'audience avoir pu tenir de tels propos sur les lieux de l'accident. À l'enquêteur de la Commissaire toutefois, de manière plus contemporaine, il affirme ne plus s'en souvenir.

[204] Rien n'explique comment sa mémoire puisse être davantage affirmative, des années plus tard lors de l'audience, sinon qu'il cherche à éviter de peindre un portrait qui puisse être avantageux pour l'agent Tremblay dans le cadre des présentes procédures.

[205] La crédibilité de monsieur Chartrand est aussi écorchée lorsqu'il est mis en lumière qu'il a publié des propos vindicatifs à l'endroit de l'agent Tremblay sur Facebook.

[206] La fiabilité de son récit, la crédibilité de la version offerte au Tribunal et surtout la force probante à leur accorder s'en trouvent grandement amoindries.

[207] Tout ce détour, puisque la Commissaire cherche à établir une témérité quasiment préméditée chez l'agent Tremblay. Le Tribunal juge non vraisemblables ces prétentions en raison du peu de force probante accordée aux témoignages entendus à leur soutien.

[208] Venons-en maintenant à la manœuvre par laquelle l'agent Tremblay bifurque dans le terre-plein de gauche pour éviter les motos qui freinent devant lui.

[209] La Commissaire prétend qu'il avait plein contrôle de sa trajectoire et qu'il cherchait à bloquer le chemin à monsieur Al-Koutsi dans le demi-tour. Cette manœuvre aurait été téméraire et s'éloignerait de la prudence et du discernement attendus de lui.

[210] L'agent Tremblay témoigne qu'il ne considérerait pas bifurquer par la droite puisque des voitures se trouvaient déjà dans la voie de droite. Étant forcé de prendre une décision dans le feu de l'action et étant convaincu qu'il ne réussirait pas à éviter les motos devant lui, il choisit de tourner à gauche.

[211] On constate qu'un gros tuyau⁴² est situé au milieu du terre-plein. Le danger de faire face à un tel obstacle fixe est évident.

[212] Sa fenêtre de possibilités est limitée, d'autant plus que la moto de monsieur Al-Koutsi amorce aussi son virage à gauche de manière simultanée.

[213] L'agent Tremblay choisit la gauche pour esquiver l'impact avec l'une ou l'autre des trois motos qui se trouvent sur sa trajectoire. Malgré son freinage au seuil, destiné à conserver le contrôle de son autopatrouille sur l'asphalte, il réalise toutefois rapidement qu'il dérape sur le gazon.

[214] En effet, considérant la vitesse de son véhicule, l'angle de virage et l'adhérence de ses pneus sur la surface gazonnée du terre-plein, l'autopatrouille amorce un dérapage vers la gauche. C'est ce qui transparaît de la preuve amassée le jour même par l'expert reconstitutionniste indépendant Benjamin Bernier⁴³.

[215] Les traces au sol montrent un départ des roues arrière de l'autopatrouille⁴⁴. De plus, l'expert Bernier remarque que le dérapage cause une accumulation de terre, de gravier et de gazon sur les roues droites de l'autopatrouille⁴⁵.

[216] Puis, l'autopatrouille frappe une butte qui s'avère être la portion asphaltée du demi-tour. L'agent Tremblay perd tout contrôle de son autopatrouille, jusqu'à ce que ses roues touchent l'asphalte.

[217] Il y a alors impact avec la moto de monsieur Al-Koutsi.

[218] Bien qu'il continue de freiner, l'autopatrouille dérape à nouveau sur la surface meuble gazonnée à droite du demi-tour.

[219] Pendant toute cette manœuvre, la moto de monsieur Al-Koutsi continue à se déplacer. Derrière, deux autres motos s'y trouvent et le suivent de près. La scène n'est pas statique et les motos, en raison de leur virage, continuent de faire obstacle à l'autopatrouille.

[220] C'est dire que, malgré ses efforts, l'agent Tremblay ne réussit pas à éviter un impact.

[221] Le Tribunal ne retient pas l'opinion de l'expert Meunier lorsqu'il fait fi de la preuve objective recueillie sur la scène de l'accident et soutient que l'autopatrouille n'a pas dérapé, au motif qu'il n'y a pas eu de « tête-à-queue ».

⁴² Appelé « une calvette » par certains témoins.

⁴³ Pièce C-12, photo 11.

⁴⁴ Pièce C-12, photos 13 et 14.

⁴⁵ Pièce C-12, p. 13.

[222] Même en retenant la position de cet expert voulant que l'agent Tremblay ait eu une parfaite maîtrise de son véhicule et de sa trajectoire en plein dérapage, il demeure que ce choix de trajectoire fut possiblement moins tragique qu'il aurait pu l'être à quelques degrés près.

[223] En considérant la conduite d'un policier, le Tribunal doit accorder une grande importance aux circonstances externes et éviter la vision parfaite que permet le recul⁴⁶ pour conclure qu'il y a eu un écart marqué avec la norme de conduite du policier normalement prudent et diligent placé dans les mêmes circonstances.

[224] Ce policier normalement prudent et prévoyant ne jouit pas d'habiletés exceptionnelles. Il n'est pas capable de tout prévoir et de tout savoir en agissant bien en toutes circonstances.

[225] Dans l'arrêt *Hill*⁴⁷, la Cour suprême du Canada rappelle que cette norme de conduite n'équivaut pas à « la démarche parfaite, ni même optimale, ou d'obtenir le résultat escompté ».

[226] Voyons quelques jurisprudences choisies par la Commissaire.

[227] Dans l'affaire *Lagacé-Gagné*⁴⁸, l'agente effectue un demi-tour à basse vitesse, entravant soudainement le parcours d'un motocycliste. Elle néglige de faire les vérifications nécessaires et appropriées de son environnement et omet de rendre prévisible cette manœuvre pour les autres usagers de la route. Après une vaine tentative de dévier sa trajectoire et d'éviter l'impact avec l'autopatrouille, le motocycliste décède.

[228] Dans l'affaire *Lévesque*⁴⁹, un policier cherche à intercepter un motocross dans un secteur résidentiel sur un boulevard composé d'une voie en chaque direction, et s'engage en sens inverse face au motocycliste *dans l'intention* de lui couper la voie. Le motocycliste réagit à la manœuvre en donnant des coups de volant, ce qui le débalance et le fait tomber au sol. Le motocycliste dérape et entre en collision avec le pare-chocs de l'autopatrouille. Ici encore, c'est le citoyen qui cherche à éviter un impact face à l'imprudence du policier.

⁴⁶ *Kosoian c. Société de transport de Montréal*, 2019 CSC 59.

⁴⁷ *Hill c. Commission des services policiers de la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth*, 2007 CSC 41.

⁴⁸ *Commissaire à la déontologie policière c. Lagacé-Gagné*, 2023 QCCDP 2.

⁴⁹ *Commissaire à la déontologie policière c. Lévesque*, préc., note 38.

[229] Dans l'affaire *Tomarelli*⁵⁰, un agent se met en poursuite d'un cycliste qu'il soupçonne être recherché. Dans un stationnement commercial, l'agent tente de bloquer le passage du cycliste avec son autopatrouille, mais le heurte plutôt. Le citoyen tombe au sol où le policier le menotte. L'agent reconnaît avoir voulu bloquer le chemin du cycliste mais, ce faisant, il a mal évalué la vitesse de ce dernier.

[230] Dans l'affaire *Craig*⁵¹, un policier aperçoit trois motos sur l'autoroute circulant à 120 km/h. Il décide d'intercepter une moto rouge ainsi qu'une moto jaune pour avoir fait un « *wheelie* ». Il s'engage dans une poursuite et atteint une vitesse de 170 km/h. Il perd de vue les motos rouge et jaune, mais aperçoit devant lui la troisième moto, bleue, qui n'a pas de plaque d'immatriculation. L'agent Craig éteint sirène et gyrophares et s'engage aux côtés de la moto bleue. Il donne deux coups de volant, desquels s'ensuivent deux contacts avec la moto qui perd le contrôle et tombe au sol. Le Tribunal concluait que l'agent devait savoir que cette technique comportait des risques de blessures graves et en agissant de façon téméraire, il a mis la vie et la sécurité du motocycliste en danger. Il avait également négligé de s'assurer que le motocycliste constate sa présence ni utilisé sa sirène.

[231] Contrairement au cas sous étude, ces précédents mettent en lumière des accidents causés par la témérité de l'action policière.

[232] Ces décisions choisies par la Commissaire semblent vouloir étayer la position selon laquelle l'agent Tremblay aurait tenté de bloquer le passage à monsieur Al-Koutsi dans le demi-tour, faisant fi de sa sécurité.

[233] Ce n'est pas ce que le Tribunal retient de la preuve.

[234] Il faut être conscient que le travail policier est singulier et exigeant. Ces derniers œuvrent souvent dans des situations évolutives, instables et où parfois leur sécurité, ou celle des citoyens qui les entourent, est en péril. Ils ont alors rarement le luxe de pouvoir réfléchir longuement avant d'agir. C'est pourquoi les policiers ne sont pas assujettis à un devoir de perfection lorsqu'ils agissent dans le feu de l'action⁵².

[235] Le policier doit souvent faire face à des situations imprévisibles et dangereuses qui exigent une intervention immédiate, sans possibilité de délibérer ou de consulter. C'est là que le jugement nécessaire à cette fonction doit inspirer des moyens appropriés, appliqués avec modération.

[236] La conduite de l'agent Tremblay satisfait la norme de conduite d'un policier normalement prudent et prévoyant, placé dans les mêmes circonstances.

⁵⁰ *Commissaire à la déontologie policière c. Tomarelli*, préc., note 38.

⁵¹ *Commissaire à la déontologie policière c. Craig*, préc., note 38, et (sanction) 2005 CanLII 59900 (QC TADP).

⁵² *Bouffard c. R.*, 2025 QCCQ 451.

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

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

Edith Crevier

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

M^e Nadine Touma
M^e Stéphanie Lozeau
Les avocats Poupart Touma
Regroupement d'avocats autonome
Procureurs de la partie policière

Lieu : Gatineau

Dates de l'audience : 27 au 31 janvier, 3, 4, 5 et 14 février 2025

ANNEXE – CITATION

La Commissaire à la déontologie policière cite devant le Comité de déontologie policière l'agent Nicolas Tremblay, matricule 13665, membre de la Sureté du Québec :

Lequel, à Gatineau, le ou vers le 2 mai 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).