
Énoncé clair du Service des poursuites du Manitoba**Résumé**

Le 15 juin 2023, à 11 h 32, un autobus de l'entreprise Quality Care Transit roulait sur la route 5 en direction sud. À l'intersection entre la route 5 et la route 1, le conducteur, un homme de 61 ans et propriétaire de l'autobus, s'est arrêté à un panneau d'arrêt et a attendu que le passage en direction ouest sur la route 1 soit libre. Il a ensuite traversé les voies ouest et s'est lentement dirigé vers le terre-plein central, où se trouve un panneau « Cédez le passage », avant de s'engager dans les voies est, se retrouvant sur la trajectoire d'un semi-remorque circulant en sens inverse. Le conducteur du semi-remorque a tenté de freiner et d'orienter son véhicule vers la droite, mais n'a pu éviter la collision. L'accident a coûté la vie à 17 personnes et a eu des effets dévastateurs sur les survivants et survivantes.

Le présent énoncé clair donne un résumé des éléments de preuve recueillis au cours de l'enquête et des principes juridiques applicables. Il a pour objectif d'aider à comprendre la décision du Service des poursuites du Manitoba de ne pas déposer d'accusation contre le conducteur de l'autobus impliqué dans la collision. Le présent résumé ne reprend pas tous les éléments de preuve, les faits, les éléments de jurisprudence ou les principes juridiques qui ont été pris en compte pour arriver à cette décision. L'évaluation des accusations a été effectuée par un procureur de la Couronne sans relations antérieures avec le conducteur de l'autobus ou les victimes de l'accident.

Évaluation des accusations

Les lignes directrices du Service des poursuites du Manitoba pour déterminer si des accusations doivent être portées à la suite d'une collision mortelle sont appliquées conformément à la directive d'orientation sur le fait de porter des accusations et au protocole en cas de décès dans un accident de la route (www.gov.mb.ca/justice/crown/prosecutions/pubs/laying_and_staying_of_charges.fr.pdf).

Le Service des poursuites du Manitoba utilise deux questions pour déterminer si des accusations doivent être portées et si une poursuite doit être intentée. Les procureurs doivent examiner de manière indépendante, objective et équitable toute la preuve disponible pour répondre aux deux questions suivantes :

1. Une condamnation est-elle raisonnablement probable?
2. Est-il dans l'intérêt public de donner suite à ces accusations?

Pour la première question, les procureurs doivent mettre à profit leurs compétences professionnelles pour décider si une condamnation répondant à la norme de loi criminelle de culpabilité au-delà de tout doute raisonnable est le résultat le plus raisonnable si la cause va en procès. Pour la deuxième question, les procureurs doivent comprendre que de nombreuses valeurs sociales ont un effet sur le système de justice pénale. La poursuite promeut l'intérêt sociétal important dans la dénonciation, la dissuasion et la punition du comportement criminel.

On s'attend à ce que les procureurs exercent leur jugement professionnel pour prendre en considération ces points et d'autres intérêts sociétaux quand ils déterminent si une poursuite est dans l'intérêt du public, tout en reconnaissant que plus l'infraction est grave et que plus le contrevenant est dangereux, plus la valeur de la poursuite l'emportera sur les questions d'intérêt du public.

Accusations prises en considération

Les chefs d'accusation pris en considération en l'espèce étaient la conduite causant la mort et la conduite causant des lésions corporelles (article 320.13 du Code criminel du Canada).

Délai d'évaluation

La Gendarmerie royale du Canada a présenté le dossier à des fins d'évaluation des accusations le 3 janvier 2024. L'examen du dossier a été retardé en raison, notamment, de mesures d'enquête supplémentaires de la Gendarmerie royale du Canada, du nombre important de renseignements fournis aux procureurs de la Couronne au cours de la période d'examen et de la complexité du dossier sur les plans juridique et factuel.

Droit applicable

La conduite d'un véhicule automobile est jugée dangereuse si quiconque le conduit d'une façon dangereuse pour le public, eu égard aux circonstances, et en s'écartant de façon marquée de la norme que respecterait une personne raisonnable dans les circonstances. Dans une affaire portant sur un conducteur d'autobus, le comportement de ce dernier doit constituer un écart marqué de la norme que respecterait un conducteur d'autobus raisonnable de formation ou d'expérience équivalente.

Un comportement découlant d'une inattention momentanée ne saurait constituer le critère d'une conduite dangereuse¹. Une conduite dangereuse présume que la conduite était objectivement dangereuse pour le public dans les circonstances. L'enquête doit être axée sur les risques créés par la façon de conduire de l'accusé, et non sur les conséquences².

Circonstances

Le 15 juin 2023, le conducteur d'un autobus à l'emploi de l'entreprise Quality Care Transit (ci-après désigné « le conducteur de l'autobus ») assurait le transport de 24 passagers entre Dauphin et le casino Sand Hills, près de Carberry. L'accident dans lequel il a été impliqué a coûté la vie à 17 de ces passagers. Le conducteur a pour sa part subi un grave traumatisme cérébral.

À 11 h 32, le 15 juin 2023, le conducteur de l'autobus roulait en direction sud sur la route 5. À l'intersection de la route 1, il s'est arrêté à un panneau d'arrêt et a attendu que le passage en direction ouest soit libre. Il a ensuite traversé les voies ouest de la route 1 et s'est lentement dirigé vers le terre-plein central, où se trouve un panneau « Cédez le passage ». Par la suite, il s'est engagé dans les voies est de la route 1, se retrouvant sur la trajectoire d'un semi-remorque circulant en sens inverse.

Le semi-remorque avait une caméra à son bord. L'examen des images de ladite caméra a corroboré la version des faits du conducteur du semi-remorque. Ce dernier a tenté d'éviter la collision, mais le conducteur de l'autobus n'a pas semblé remarquer le véhicule circulant en sens inverse. Le conducteur du semi-remorque ne conduisait pas au-delà de la limite de vitesse autorisée ni de manière erratique et avait clairement la priorité. Un expert en reconstitution de collisions de la

¹ *R. c. Beatty*, [2008] 1 R.C.S. 49.

² *R. c. Roy*, [2012] 1 R.C.S. 60 et *R. c. Chung*, 2020 R.C.S. 8.

Gendarmerie royale du Canada et Transports Canada ont enquêté sur l'accident et ont conclu que le semi-remorque se trouvait dans trois angles morts de l'autobus. La vidéo d'une dizaine de secondes tirée de la caméra de bord du semi-remorque ainsi que l'examen de l'autobus et les éléments de preuve trouvés sur les lieux ont révélé que le coin avant droit de la cabine d'autobus a manifestement joué un rôle important dans la collision.

Plus précisément, l'autobus a traversé les voies ouest de la route 1 10,5 secondes avant la collision. Au même moment, le semi-remorque se trouvait à 318 mètres à l'ouest de l'endroit de l'impact, entièrement dans un angle mort du conducteur de l'autobus causé par la porte d'embarquement des passagers et une petite fenêtre située à droite.

Le conducteur de l'autobus a dépassé le panneau « Cédez le passage » environ 3,5 secondes avant l'impact. Au même moment, le camion se trouvait à 100 mètres à l'ouest de l'endroit de l'impact, dans le même angle mort causé par la porte d'embarquement des passagers et la petite fenêtre de l'autobus.

Le conducteur de l'autobus a franchi la ligne jaune continue sur le côté gauche des voies est environ 2 secondes avant l'impact, alors que le camion se trouvait à environ 52 mètres à l'ouest de l'endroit de l'impact. Le semi-remorque se trouvait alors toujours dans le même angle mort.

L'expert en reconstitution de collisions de la Gendarmerie royale du Canada a confirmé que ces zones constituaient bien des angles morts et que l'autobus n'était exploité par Quality Care Transit que depuis environ un mois avant l'accident. De plus, l'inspection de l'autobus n'a pas révélé de défauts mécaniques antérieurs.

Un passage de l'autobus a témoigné que le conducteur utilisait son cellulaire juste avant la collision. Cependant, les enquêteurs de la Gendarmerie royale du Canada ont obtenu des mandats de perquisition du téléphone et déterminé que, contrairement au témoignage du passager, le cellulaire n'a pas été utilisé au moment de la collision. Le dernier appel sortant a été effectué par le conducteur à son répartiteur à 11 h 27 52 s. Bien qu'il y ait eu des appels au répartiteur avant la collision, aucun élément ne prouve que le téléphone a été utilisé au moment de la collision ou juste avant.

En outre, la Gendarmerie royale du Canada a obtenu des preuves médicales se rapportant à l'état de santé du conducteur de l'autobus peu après l'accident et à nouveau au printemps 2024, après une longue période d'hospitalisation et de traitements. Ces dossiers ont confirmé que le conducteur a subi des dommages cérébraux importants et que, malgré d'importants efforts de réhabilitation, il demeure incapable de s'occuper de lui-même ou de fonctionner sans assistance dans la communauté. Il n'est pas en mesure de prendre ses propres décisions concernant ses soins ou ses finances et, sur la base des preuves médicales obtenues, il est peu probable que son état s'améliore.

Analyse

La Gendarmerie royale du Canada a sollicité l'opinion de la Couronne concernant toute accusation pouvant être déposée en lien avec cet accident.

Conduite dangereuse

Pour établir l'existence d'une infraction de conduite dangereuse d'un véhicule à moteur, la Couronne devrait prouver que le comportement du conducteur de l'autobus s'est écarté de façon marquée de la norme que respecterait une personne raisonnable dans des circonstances similaires. Au moment de

la collision, il ressort de l'ensemble de la preuve que le conducteur, en raison des angles morts dans l'autobus, n'a pas vu le semi-remorque roulant vers l'est. Il n'a ni freiné ni accéléré pour l'éviter.

En l'espèce, le conducteur de l'autobus s'est arrêté au panneau d'arrêt à l'approche des voies en direction ouest de la route 1. Il s'est ensuite dirigé vers le terre-plein central, où se trouve un panneau « Cédez le passage », et s'est engagé dans les voies en direction est. Il est évident, selon les images de la caméra de bord du semi-remorque, qu'il n'a vu aucun véhicule circulant en sens inverse au cours de ces quelques secondes.

La Couronne ne serait pas en mesure de prouver qu'une inattention momentanée du conducteur ou son omission à voir le semi-remorque en raison des angles morts dans l'autobus constitue un écart marqué par rapport à la norme de diligence que respecterait un conducteur d'autobus raisonnable dans les circonstances.

La preuve disponible étaye la conclusion que le comportement du conducteur de l'autobus ne constitue pas un écart marqué par rapport à la norme de diligence dans de telles circonstances. Puisqu'il n'existe aucune probabilité raisonnable de déclaration de culpabilité, rien ne justifie de porter une accusation criminelle ou une accusation en vertu du Code de la route.

Conclusion

Aucune accusation n'avait été autorisée en relation avec l'implication du conducteur de l'autobus dans la collision. Même s'ils y avaient des motifs raisonnables de passer à l'étape suivante du processus au titre du Code de la route puisque le conducteur a remis son véhicule en marche sans pouvoir le faire en toute sécurité, l'intérêt public ne plaide pas en faveur de donner suite à une accusation.

Le conducteur de l'autobus a subi un grave traumatisme cérébral et est incapable de prendre soin de lui-même sans aide. Il n'a aucun souvenir de l'accident et se trouve dans l'incapacité de témoigner. Bien que la Couronne soit consciente des conséquences de cet accident majeur et de la tragédie que les familles ont vécue et continuent de vivre, il n'est pas dans l'intérêt du public d'intenter des poursuites à son égard.