

**PROJET DE LOI C-65 : LOI MODIFIANT  
LE CODE CRIMINEL (COURSES DE RUE)  
ET UNE AUTRE LOI EN CONSÉQUENCE**

**Dominique Valiquet**  
**Division du droit et du gouvernement**

**Le 18 novembre 2005**



Bibliothèque  
du Parlement

Library of  
Parliament

**Service d'information et  
de recherche parlementaires**

## HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-65

### CHAMBRE DES COMMUNES

Étape du projet de loi	Date
------------------------	------

Première lecture : 28 septembre 2005

Deuxième lecture : 25 octobre 2005

Rapport du comité :

Étape du rapport :

Troisième lecture :

### SÉNAT

Étape du projet de loi	Date
------------------------	------

Première lecture :

Deuxième lecture :

Rapport du comité :

Étape du rapport :

Troisième lecture :

Sanction royale :

Lois du Canada

N.B. Dans ce résumé législatif, tout changement d'importance depuis la dernière publication est indiqué en **caractères gras**.

Renseignements sur l'historique du projet de loi :  
Peter Niemczak

THIS DOCUMENT IS ALSO  
PUBLISHED IN ENGLISH

## TABLE DES MATIÈRES

	<b>Page</b>
CONTEXTE .....	1
A. Objet et historique du projet de loi.....	1
B. La problématique des courses de rue .....	2
C. Un survol de certaines mesures législatives.....	4
1. Mesures provinciales .....	4
2. Mesures américaines.....	6
DESCRIPTION ET ANALYSE.....	7
A. Définition d'une « course de rue » (art. 1) .....	8
B. Circonstance aggravante (art. 2 et 3).....	9
1. Les infractions concernées : négligence criminelle et conduite dangereuse ayant causé la mort ou des lésions corporelles .....	9
2. Peine d'emprisonnement .....	11
C. Ordonnance d'interdiction de conduire (art. 4).....	13
COMMENTAIRE.....	15



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT  
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-65 : LOI MODIFIANT  
LE CODE CRIMINEL (COURSES DE RUE)  
ET UNE AUTRE LOI EN CONSÉQUENCE\*

CONTEXTE

A. Objet et historique du projet de loi

Le projet de loi C-65 : Loi modifiant le Code criminel (courses de rue) et une autre loi en conséquence a été déposé à la Chambre des communes le 28 septembre 2005 par le ministre de la Justice. Afin de souligner la gravité du problème des courses de rue, le projet de loi apporte essentiellement trois modifications au *Code criminel*<sup>(1)</sup> (le *Code*). Premièrement, il établit la définition d'une course de rue. Deuxièmement, il prévoit que les courses de rue constituent une circonstance aggravante. Troisièmement, il prévoit l'imposition d'une ordonnance d'interdiction de conduire.

Le projet de loi C-65 ne crée pas une nouvelle infraction. En effet, il faut bien noter que les modifications proposées ne s'appliqueront qu'à l'étape de la détermination de la peine, c'est-à-dire lorsque l'accusé aura été déclaré coupable de l'une des infractions précisées au projet de loi. Quatre infractions du *Code* sont visées : la négligence criminelle causant la mort<sup>(2)</sup>, la négligence criminelle causant des lésions corporelles<sup>(3)</sup>, la conduite dangereuse causant la mort<sup>(4)</sup> et la conduite dangereuse causant des lésions corporelles<sup>(5)</sup>. Face à un délinquant qui a commis l'une de ces quatre infractions *lors d'une course de rue*, le juge devra

---

\* Avertissement : Par souci de clarté, les propositions législatives du projet de loi décrit dans le présent résumé législatif sont énoncées comme si elles avaient déjà été adoptées ou étaient déjà en vigueur. Il ne faut pas oublier, cependant, qu'un projet de loi peut faire l'objet d'amendements au cours de son examen par la Chambre des communes et le Sénat, et qu'il est sans effet avant d'avoir été adopté par les deux chambres du Parlement, d'avoir reçu la sanction royale et d'être entré en vigueur.

(1) L.R. 1985, ch. C-46.

(2) Article 220 du *Code*.

(3) Article 221 du *Code*.

(4) Paragraphe 249(4) du *Code*.

(5) Paragraphe 249(3) du *Code*.

donc prendre en compte, afin de déterminer la peine appropriée, le fait qu'il s'agit d'une circonstance aggravante. De plus, il devra interdire au délinquant de conduire un véhicule à moteur pour une durée déterminée.

Ces mesures s'inspirent des appels du regretté député Chuck Cadman<sup>(6)</sup> à dénoncer avec plus de vigueur le phénomène des courses de rue. M. Cadman avait effectivement présenté, le 11 décembre 2002, un projet de loi dont l'objet était essentiellement le même<sup>(7)</sup>. Ce projet de loi d'initiative parlementaire a été présenté de nouveau à l'ouverture de la session suivante, le 2 février 2004<sup>(8)</sup>. Par suite de la dissolution de la 37<sup>e</sup> législature, M. Cadman a déposé son projet de loi de nouveau le 20 octobre 2004<sup>(9)</sup>. Malgré quelques différences, notamment en ce qui concerne le traitement des récidivistes, le projet de loi C-65 en reprend pour l'essentiel la teneur.

#### B. La problématique des courses de rue

La prolifération des courses de rue dans les années 1990<sup>(10)</sup> a causé de graves blessures et des pertes de vies chez les participants et les spectateurs. On compte aussi parmi les victimes des passants et même des policiers. Et bien qu'il soit généralement difficile d'obtenir des données exactes à propos des courses de rues<sup>(11)</sup>, on constate que ce phénomène prend de l'ampleur<sup>(12)</sup>. Aux États-Unis, selon des données de la National Highway Traffic Safety

---

(6) M. Cadman est décédé le 9 juillet 2005. Ses exhortations sont aussi à l'origine du projet de loi C-64, qui s'attaque au vol et au maquillage de véhicules à moteur.

(7) Projet de loi C-338 : Loi modifiant le Code criminel (courses de rue), deuxième lecture, 2<sup>e</sup> session, 37<sup>e</sup> législature. À la suite d'un vote favorable en deuxième lecture (121 contre 88), il a été renvoyé au Comité permanent de la justice et des droits de la personne le 5 novembre 2003. Les députés ministériels s'opposaient à l'imposition d'ordonnances obligatoires de même qu'au traitement spécial des récidivistes.

(8) Projet de loi C-338 : Loi modifiant le Code criminel (courses de rue), deuxième lecture, 3<sup>e</sup> session, 37<sup>e</sup> législature. Il a été maintenu à l'étape de l'étude en comité conformément à l'art. 86.1 du Règlement provisoire.

(9) Projet de loi C-230 : Loi modifiant le Code criminel (courses de rue), première lecture, 1<sup>re</sup> session, 38<sup>e</sup> législature. Le texte est identique à celui du projet de loi C-338.

(10) Cette pratique remonterait aux années 1950 aux États-Unis : Kenneth J. Peak et Ronald W. Glensor, « Street Racing », *Problem-Oriented Guides for Police, Problem-Specific Guides Series*, No. 28, U.S. Department of Justice, décembre 2004, p. 1 (<http://www.cops.usdoj.gov/default.asp?Item=1418>). Ce document traite aussi de la problématique canadienne.

(11) Seuls certains services de police et certaines compagnies d'assurances tiennent des statistiques. Bien souvent, les données recueillies ne font état que des excès de vitesse ou des collisions causées par la vitesse. La situation serait semblable aux États-Unis (*ibid.*, p. 4).

(12) *Ibid.*

Administration, les courses de rue auraient causé 125 décès en 2004<sup>(13)</sup>. Ces épreuves de vitesse font aussi de nombreuses victimes d'un bout à l'autre du Canada. On pense entre autres à Vancouver, mais aussi, par exemple, à Edmonton, Moose Jaw, Regina, Winnipeg, Montréal ou Sackville. Dans la région de Toronto, on estime qu'au moins 29 personnes ont perdu la vie au cours des six dernières années<sup>(14)</sup>.

Si ce problème se retrouve également en milieu rural, il est plus répandu dans les centres urbains, bien souvent dans des endroits reculés ou dans des zones industrielles<sup>(15)</sup>. Les courses de rue se produisent aussi en pleine circulation routière<sup>(16)</sup>.

Pour accroître la performance des véhicules, les adeptes de ces courses font appel à une foule de modifications comme le remplacement du moteur ou l'installation de réservoirs contenant de l'oxyde d'azote<sup>(17)</sup>. Les risques d'accident grave sont donc accrus. De plus, on retrouve couramment au volant de ces bolides des conducteurs inexpérimentés épris de sensations fortes<sup>(18)</sup>. Bien que cette dangereuse activité attire généralement une population plus jeune, des groupes d'âge variés y participent également<sup>(19)</sup>. En fait, on peut, en règle générale, classer les participants à l'intérieur de trois groupes démographiques distincts<sup>(20)</sup> :

- des jeunes de 18 à 24 ans, qui vivent habituellement à la maison et touchent, dans la plupart des cas, un revenu faible;
- des personnes de 25 à 40 ans, qui modifient et utilisent généralement des véhicules haute performance comme les Camaro, les Corvette et les Mustang;
- des personnes de divers groupes d'âge, qui conduisent des véhicules importés tels que des modèles récents d'Acura, de Honda, de Mitsubishi ou de Nissan.

---

(13) Le nombre de décès était de 82 en 2000, de 143 en 2001, de 142 en 2002 et de 115 en 2003.

(14) Site Web du projet E.R.A.S.E. (« Eliminate Racing Activity on Streets Everywhere »), qui regroupe 12 services de police ainsi que les ministères des Transports et de l'Environnement de l'Ontario (<http://www.yorkregionsavealife.com/Erase/ProjectErase.htm>).

(15) Peak et Glensor (2004), p. 5. Certaines courses ont également lieu dans des parcs de stationnement.

(16) *R. c. Tang*, 2001 BCPC 62 (Cour prov. C.-B.), par. 43.

(17) Les modifications peuvent facilement coûter 10 000 \$ et plus. Les véhicules utilisés sont aussi fréquemment en mauvais état (Peak et Glensor (2004), p. 3 et 6).

(18) Pensons, par ailleurs, aux divers modèles d'influence que sont des films tels que « Rapides et dangereux » (« The Fast and the Furious ») et des jeux vidéo tels que « Street Racing Syndicate ».

(19) Peak et Glensor (2004), p. 1 à 3.

(20) *Ibid.*, p. 2 et 3.

Par ailleurs, certains participants se servent de véhicules volés<sup>(21)</sup>, et on soupçonne que plusieurs d'entre eux ont également recours à des activités illégales afin de financer leur passe-temps<sup>(22)</sup>.

Et si certaines courses de rue prennent naissance spontanément – à la manière d'un défi – entre des conducteurs qui ne se connaissent pas, d'autres courses sont très bien organisées et se déroulent devant des centaines de spectateurs<sup>(23)</sup>. On annonce l'événement, on délimite la longueur de la piste improvisée<sup>(24)</sup> et on bloque même parfois certaines rues. Quelqu'un se charge de donner le signal de départ et de chronométrer la course, pendant que des guetteurs surveillent les faits et gestes des policiers au moyen d'ordinateurs portables, de téléphones cellulaires, d'émetteurs-récepteurs portatifs et de détecteurs de radars.

Même s'il existe des endroits supervisés où les amateurs de vitesse peuvent mettre à l'essai, en toute légalité, leurs véhicules, les courses de rue ont toujours la cote. Une autre forme de cette activité a même vu le jour, c'est-à-dire la « course à la cagnotte » : on met un certain montant d'argent dans un chapeau, celui-ci est placé dans un endroit que l'on garde secret jusqu'au tout début de la course et le premier participant à s'y rendre remporte la cagnotte. Tout est permis : les conducteurs brûlent les feux rouges, ignorent les panneaux d'arrêt. Ces épreuves de vitesse reflètent bien le sentiment d'insouciance générale qui règne parmi les adeptes de courses de rue.

### C. Un survol de certaines mesures législatives

#### 1. Mesures provinciales

Chaque province et territoire possède sa propre loi sur les véhicules à moteur et la sécurité sur les routes. En outre, la réglementation provinciale régit l'équipement des véhicules à moteur. Ainsi, un automobiliste conduisant un véhicule modifié – pensons par exemple à la présence du réservoir d'essence dans le coffre de l'auto ou à l'installation de réservoirs contenant de l'oxyde d'azote – se trouve dans l'illégalité et encourt des pénalités.

Concernant les courses de rue, la législation provinciale s'applique, de façon générale, aux infractions de moindre gravité, par opposition aux infractions de négligence

---

(21) *Ibid.*, p. 1.

(22) *Ibid.*, p. 3, 5 et 6.

(23) Dans bien des cas, les spectateurs sont placés tout près des véhicules des concurrents, s'exposant ainsi à des risques de blessures plus élevés (*ibid.*, p. 5).

(24) On parle généralement d'un huitième ou d'un quart de mille (200 m ou 400 m respectivement).

criminelle<sup>(25)</sup> ou de conduite dangereuse<sup>(26)</sup> que l'on retrouve dans le *Code*<sup>(27)</sup>. Dans chaque cas, il faudra donc prendre en compte toutes les circonstances pertinentes, afin de déterminer s'il s'agit d'une infraction provinciale ou fédérale.

En 2002, la Colombie-Britannique a adopté une loi<sup>(28)</sup> permettant aux policiers de saisir immédiatement et de mettre en fourrière tout véhicule dont ils sont fondés à croire, sur la base de motifs raisonnables, qu'il aurait servi à une course de rue. Cette saisie initiale d'une période de 48 heures<sup>(29)</sup> peut durer 30 jours dans le cas d'une infraction subséquente commise dans les deux ans suivant la première infraction<sup>(30)</sup>. Par ailleurs, un contrevenant s'expose au paiement d'une amende maximale de 2 000 \$ ou à une peine d'emprisonnement maximale de six mois<sup>(31)</sup>. Le cumul des deux peines est aussi possible. Ce même cumul est aussi possible en vertu de la loi ontarienne, sauf que l'amende maximale est de 1 000 \$<sup>(32)</sup>, soit la moitié de celle de la Colombie-Britannique. L'Ontario prévoit qu'un contrevenant trouvé coupable de l'infraction provinciale relative aux courses de rue peut voir son permis de conduire suspendu pour une période maximale de deux ans<sup>(33)</sup>.

---

(25) Paragraphe 219(1) du *Code*. Si la négligence criminelle a causé la mort ou des lésions corporelles, c'est, respectivement, l'art. 220 ou 221 du *Code* qui s'appliquera.

(26) Alinéa 249(1)a) du *Code*. Si la conduite dangereuse a causé des lésions corporelles ou la mort c'est, respectivement, le par. 249(3) ou 249(4) du *Code* qui trouvera application.

(27) Quant à la distinction entre les infractions criminelles réelles et les infractions « contre le bien-être public » (aussi appelées infractions « créées par la loi » ou « réglementaires »), voir la décision de la Cour suprême, *R. c. Ville de Sault Ste-Marie*, [1978] 2 R.C.S. 1299, par. 45.

(28) *Motor Vehicle Amendment Act*, S.B.C. 2002, c. 49, entrée en vigueur le 28 juin 2002.

(29) En Alberta, de nouvelles modifications qui sont entrées en vigueur le 31 octobre 2005 permettent aux policiers de saisir immédiatement un véhicule qui a servi à une course de rue, et ce, pour une période de 24 heures (*Traffic Safety Amendment Act*, 2005 (Bill 39)).

(30) Articles 241 et suivants du *Motor Vehicle Act*, RSBC 1996, c. 318.

(31) Ces peines maximales sont prévues relativement aux infractions de « conduite insouciant » (art. 144 du *Motor Vehicle Act*, RSBC 1996, c. 318. « careless driving ») et de « vitesse excessive » (art. 148 du *Motor Vehicle Act*, RSBC 1996, c. 318. « excessive speeding ») commises lors d'une course de rue. Voir les art. 241 et 242 du *Motor Vehicle Act*, RSBC 1996, c. 318, ainsi que l'art. 4 de l'*Offence Act*, RSBC 1996, c. 338. En ce qui concerne l'infraction de « conduite insouciant », l'amende minimum est de 100 \$. Des points d'inaptitude seront également inscrits au dossier du contrevenant. Il s'agit de trois points dans le cas d'une infraction de « vitesse excessive » et de six points dans le cas d'une infraction de « conduite insouciant » (*Motor Vehicle Regulations*, B.C. Reg. 26/58, art. 28.01, Annexe, Tableaux 2 et 3).

(32) Paragraphe 172(2) du *Code de la route*, L.R.O. 1990, ch. H.8. L'amende minimum est de 200 \$.

(33) *Ibid.*



Au Manitoba, l'amende prévue pour un conducteur qui a participé à une course de rue peut atteindre 5 000 \$<sup>(34)</sup>. De plus, le juge qui détermine la peine peut suspendre le permis de conduire du contrevenant pour une période pouvant aller jusqu'à un an<sup>(35)</sup>. Au Québec, l'amende maximale n'est que de 600 \$<sup>(36)</sup>.

Ces exemples démontrent combien les mesures pour décourager les courses de rue peuvent varier d'une province à l'autre<sup>(37)</sup>. La situation semble suivre la même tendance aux États-Unis.

## 2. Mesures américaines

Des pays comme la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et les États-Unis se sont penchés sur la problématique des courses de rue et ont promulgué des lois en conséquence. Aux États-Unis, les lois varient d'un État à l'autre<sup>(38)</sup>.

En Californie, par exemple, une condamnation pour avoir participé à une course de rue est punissable d'une amende maximale de 1 000 \$ et d'un emprisonnement maximal de 90 jours, ou de l'une de ces peines. En outre, le véhicule en question peut être mis en fourrière pendant 30 jours et une interdiction de conduire peut être imposée pour une période pouvant aller jusqu'à six mois. Par ailleurs, une personne qui aide ou encourage toute activité reliée à une course de rue commet une « infraction sommaire » (« misdemeanor »). La ville de Fremont en Californie va même jusqu'à interdire toute circulation routière entre 22 h et 6 h dans certaines rues populaires auprès des adeptes de courses de rue. En plus des véhicules des participants, ceux des spectateurs peuvent également être saisis par les services de police.

---

(34) Paragraphe 189(2) du *Code de la route*, C.P.L.M. c. H60.

(35) *Ibid.*, al. 189(3)a).

(36) L'amende minimum est de 300 \$ (art. 422 et 512 du *Code de la sécurité routière*, L.R.Q., ch. C-24.2).

(37) Il en va de même des lois des différents territoires. Les lois des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut prévoient les mêmes peines : une amende maximale de 5 000 \$ et un emprisonnement maximal de six mois, ou l'une de ces peines (art. 236 et 338 du *Motor Vehicles Act*, R.S.N.W.T. 1998, c. M-16, et du *Motor Vehicles Act (Nunavut)*, R.S.N.W.T. 1998, c. M-16). Par contre, au Yukon, une course de rue est une infraction punissable soit d'une amende maximale de 1 000 \$, soit d'un emprisonnement maximal de six mois (art. 187 et par. 247(15) du *Motor Vehicle Act*, R.S.Y. 2002, c. 153).

(38) Les renseignements qui suivent proviennent de Peak et Glensor (2004), p. 21 à 27

La ville de San Diego est l'une des premières à avoir mis en place, en 2003, un système permettant de saisir, de façon permanente, un véhicule ayant servi au cours d'une course de rue. Cette saisie définitive s'applique aux contrevenants qui ont été condamnés antérieurement pour une infraction sérieuse concernant la conduite automobile<sup>(39)</sup>. La ville de Los Angeles n'a pas tardé à suivre l'exemple de San Diego et poursuit également les spectateurs des courses de rue, qui commettent ainsi une « infraction sommaire ». À Reno, au Nevada, tout spectateur trouvé à 200 pieds (61 m) d'une course de rue encourt une amende maximale de 200 \$<sup>(40)</sup>.

En 2003, l'État du Texas a édicté des peines encore plus sévères à l'encontre tant des conducteurs que des passagers des véhicules à moteur : une amende maximale de 2 000 \$ et une peine d'emprisonnement maximale de six mois. Dans le cas d'une récidive, ces peines peuvent atteindre 4 000 \$ et un an d'emprisonnement. Les spectateurs s'exposent, quant à eux, à une amende maximale de 500 \$.

## DESCRIPTION ET ANALYSE

Le projet de loi C-65 contient dix articles. L'article premier donne la définition d'une course de rue. Les articles 2 et 3 prévoient qu'une course de rue constitue une circonstance aggravante. L'article 4 impose des ordonnances d'interdiction de conduire. Enfin, les articles 5 à 10 introduisent des modifications corrélatives afin de tenir compte des changements proposés aux articles précédents. Notre présentation se concentrera sur les modifications de fond apportées par les quatre premiers articles du projet de loi.

---

(39) Pensons par exemple à la conduite négligente ou à la tentative d'échapper à la police.

(40) Les participants aux courses de rue s'exposent à une amende maximale de 1 000 \$ et à une peine d'emprisonnement maximale de six mois.

A. Définition d'une « course de rue » (art. 1)

L'article premier du projet de loi définit « course de rue » au sens du *Code criminel*<sup>(41)</sup>. La nouvelle définition, qui figurera à l'article 2 du *Code*, est énoncée en termes généraux, contrairement, par exemple, à la définition donnée dans la loi de Colombie-Britannique<sup>(42)</sup>. Cela pourrait tenir, entre autres, au fait que la définition du projet de loi se rattache à deux infractions – la négligence criminelle et la conduite dangereuse – qui sont déjà décrites par le *Code*<sup>(43)</sup>. Elle peut s'appliquer à une vaste gamme d'activités, et elle vise autant les courses de rue organisées que celles qui sont improvisées.

Le projet de loi utilise les termes « épreuve de vitesse *entre des véhicules à moteur* » (souligné par nous), ce qui implique la participation de deux véhicules et plus. La définition proposée ne semble donc pas comprendre une épreuve contre la montre à laquelle participerait un seul véhicule à moteur<sup>(44)</sup>. Par ailleurs, l'expression « véhicule à moteur » est déjà définie à l'article 2 du *Code*<sup>(45)</sup> et elle pourrait permettre de qualifier de « course de rue »

---

(41) « Épreuve de vitesse entre des véhicules à moteur dans une rue, un chemin, une grande route ou tout autre lieu public. »

(42) Définition [traduction] : « “Course” signifie toute circonstance dans laquelle, eu égard à l'état de la chaussée, à la circulation, à la visibilité et au temps qu'il fait, le chauffeur d'un véhicule à moteur conduit celui-ci sans égard raisonnable pour les autres utilisateurs de l'autoroute ou d'une façon susceptible de faire du tort à une personne, en s'adonnant à une ou l'autre des activités suivantes :

(a) dépasser un ou plusieurs autres véhicules à moteur ou tenter de le faire;

(b) empêcher un ou plusieurs autres véhicules à moteur de le dépasser ou tenter de le faire;

(c) conduire à une vitesse excessive afin d'arriver à une destination donnée avant un ou plusieurs autres véhicules à moteur ou de tenter de le faire » (art. 241 du *Motor Vehicle Act*, RSBC 1996, c. 318).

(43) La négligence criminelle est décrite au paragraphe 219(1) du *Code* : « Est coupable de négligence criminelle quiconque : a) soit en faisant quelque chose; b) soit en omettant de faire quelque chose qu'il est de son devoir d'accomplir, montre une insouciance déréglée ou téméraire à l'égard de la vie ou de la sécurité d'autrui. » La conduite dangereuse d'un véhicule à moteur est décrite à l'alinéa 249(1)a) du *Code* : « Commet une infraction quiconque conduit [...] un véhicule à moteur d'une façon dangereuse pour le public, eu égard aux circonstances, y compris la nature et l'état du lieu, l'utilisation qui en est faite ainsi que l'intensité de la circulation à ce moment ou raisonnablement prévisible dans ce lieu. »

(44) Par exemple, un seul conducteur essayant d'améliorer son propre record ou plusieurs conducteurs prenant place, chacun leur tour, dans le même véhicule. En vertu de l'art. 422 du *Code de la sécurité routière* du Québec : « Nul ne peut conduire un véhicule routier pour une course avec un autre véhicule, *un pari ou un enjeu* » (souligné par nous). Les lois des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut utilisent une terminologie différente [traduction] : « Il est interdit de conduire un véhicule dans une course ou une *épreuve de performance* » (souligné par nous) (art. 236 et 338 du *Motor Vehicles Act* et du *Motor Vehicles Act (Nunavut)*). Par ailleurs, la loi californienne s'appliquerait à une épreuve chronométrée à laquelle participe un seul véhicule à moteur (Peak et Glensor (2004), p. 21).

(45) « À l'exception du matériel ferroviaire, véhicule tiré, mû ou propulsé par tout moyen autre que la force musculaire. »

une épreuve de vitesse entre, par exemple, des motocyclettes, des motoneiges ou encore des véhicules tout terrain. Par contre, selon la définition énoncée dans le projet de loi, l'« épreuve de vitesse » doit avoir lieu dans un lieu public<sup>(46)</sup>.

## B. Circonstance aggravante (art. 2 et 3)

### 1. Les infractions concernées : négligence criminelle et conduite dangereuse ayant causé la mort ou des lésions corporelles

Les principes de détermination de la peine sont édictés aux articles 718 et suivants du *Code*. Parmi ceux-ci, les facteurs aggravants sont énoncés, de façon non exhaustive<sup>(47)</sup>, à l'alinéa 718.2a). À ces circonstances aggravantes, le projet de loi vient ajouter le fait de participer à une course de rue. Par contre, une course de rue ne constituera une circonstance aggravante qu'à partir du moment où la personne qui y a participé aura été trouvée coupable soit de négligence criminelle ayant causé la mort<sup>(48)</sup> ou des lésions corporelles<sup>(49)</sup> (art. 2 du projet de loi), soit de conduite dangereuse ayant causé la mort<sup>(50)</sup> ou des lésions corporelles<sup>(51)</sup> (art. 3 du projet de loi). Ainsi, le projet de loi ne s'applique qu'aux courses de rue qui ont entraîné la mort ou des lésions corporelles<sup>(52)</sup> et qui peuvent, en droit criminel, être qualifiées de négligence criminelle ou de conduite dangereuse.

---

(46) L'article premier du projet de loi utilise l'expression « dans une rue, un chemin, une grande route ou tout autre lieu public ». On retrouve la même expression aux par. 259(1) et 259(2) du *Code*, qui traitent des ordonnances d'interdiction de conduire. Observons également que l'art. 2 du *Code* définit l'expression « grande route » comme suit : « Chemin auquel le public a droit d'accès, y compris les ponts ou tunnels situés sur le parcours d'un chemin. » Dans une décision de la Cour du Québec, le juge a décidé qu'un sentier fédéré où l'on pratique la motoneige est considéré comme un endroit public (*R. c. Bossé*, 2005 CarswellQue 1008, par. 48).

(47) Les tribunaux peuvent donc adapter la peine à chaque délinquant en soupesant les autres facteurs qu'ils considèrent aggravants ou atténuants et qui sont propres à chaque cas (*R. c. L. (J.)*, (2000) 147 C.C.C. (3d) 299 (C.A. Ont.); *R. c. Hamilton*, (2004) 22 C.R. (6th) 1 (C.A. Ont.)). La présence de condamnations antérieures constitue une circonstance aggravante non énumérée au *Code*, mais que les tribunaux prendront en compte dans l'imposition de la peine.

(48) Article 220 du *Code*.

(49) Article 221 du *Code*.

(50) Paragraphe 249(4) du *Code*.

(51) Paragraphe 249(3) du *Code*.

(52) L'art. 2 du *Code* donne la définition des lésions corporelles : « Blessure qui nuit à la santé ou au bien-être d'une personne et qui n'est pas de nature passagère ou sans importance. »

Sur une échelle de gravité, la négligence criminelle se situe à un échelon supérieur à celui de la conduite dangereuse<sup>(53)</sup>. C'est le degré d'insouciance ou de témérité qui différencie les deux infractions. Dans le cas de l'infraction de conduite dangereuse<sup>(54)</sup>, la preuve doit établir hors de tout doute raisonnable que la conduite de l'accusé représente *un écart marqué* par rapport à la norme de diligence que respecterait une personne raisonnable placée dans la même situation<sup>(55)</sup>. Dans le cas de l'infraction de négligence criminelle<sup>(56)</sup>, l'écart doit être plus marqué. Le conducteur négligent doit avoir fait preuve d'une « insouciance déréglée ou téméraire à l'égard de la vie ou de la sécurité d'autrui »<sup>(57)</sup>.

Un lien de causalité doit exister entre la course de rue et la mort ou les lésions corporelles infligées, et ce, tant pour l'infraction de conduite dangereuse que pour celle de négligence criminelle. Si ce lien doit aller au-delà du lien mineur (*de minimis*)<sup>(58)</sup>, la participation à une course avec un autre véhicule peut suffire à établir le lien de causalité, même en l'absence de collision directe avec la victime<sup>(59)</sup>.

Par ailleurs, comme nous l'avons vu plus haut, certaines règles qui s'attaquent à la problématique des courses de rue aux États-Unis s'appliquent non seulement aux coureurs, mais aussi aux organisateurs et aux spectateurs. Les articles 2 et 3 du projet de loi C-65 utilisent l'expression « le délinquant *prenait part* à une course de rue » (souligné par nous). En vertu du droit criminel canadien, quiconque aide ou encourage un coureur peut également être considéré comme ayant participé à l'infraction<sup>(60)</sup>.

Des mesures provinciales et américaines prévoient également la saisie et la mise en fourrière des véhicules ayant servi à une course de rue. En vertu du *Code*, un agent de la paix pourrait, sans mandat, saisir un tel véhicule<sup>(61)</sup>. Ce véhicule pourrait être détenu jusqu'à la fin des procédures criminelles<sup>(62)</sup> et être confisqué lors de la déclaration de culpabilité<sup>(63)</sup>.

---

(53) *R. c. Palin*, (1999) 135 C.C.C. (3d) 119 (C.A. Qué.).

(54) Prévues à l'al. 249(1)a) du *Code*.

(55) *R. c. Hundal*, [1993] 1 R.C.S. 867, et *R. c. MacGillivray*, [1995] 1 R.C.S. 890.

(56) Prévues au par. 219(1) du *Code*.

(57) Paragraphe 219(1) du *Code*.

(58) *R. c. Ewart*, (1989) 53 C.C.C. (3d) 153 (C.A. Alta).

(59) Voir *R. c. Olivier*, REJB 2002-31668 (C.A. Qué.), et *R. c. Khosa*, (2003) 180 C.C.C. (3d) 225 (C.A. C.-B.).

(60) Alinéas 21(1)b) et c) du *Code*.

(61) Alinéas 489(2)b) et c) du *Code*.

(62) Article 490 du *Code*.

## 2. Peine d'emprisonnement

L'infraction la plus grave, la négligence criminelle causant la mort, est punissable de l'emprisonnement à perpétuité<sup>(64)</sup>, tandis que les infractions de moindre gravité, la négligence criminelle et la conduite dangereuse causant des lésions corporelles, sont punissables d'un emprisonnement maximal de dix ans<sup>(65)</sup>. Quant à la conduite dangereuse entraînant la mort, la peine maximale est l'emprisonnement de 14 ans<sup>(66)</sup>.

Les quatre infractions visées par le projet de loi ne contiennent aucune peine minimale d'emprisonnement. Une personne déclarée coupable de l'une de ces infractions pourra donc purger sa peine dans la collectivité, si le juge l'estime indiquée<sup>(67)</sup>. Cette situation ne changera pas advenant la mise en vigueur du projet de loi C-65. La présence d'une circonstance aggravante n'empêchera pas le juge de prononcer une peine d'emprisonnement avec sursis<sup>(68)</sup>.

À l'heure actuelle, l'imposition d'une peine d'emprisonnement avec sursis est une pratique répandue, et ce, même à l'égard d'une infraction grave comme la négligence criminelle causant la mort<sup>(69)</sup>. En effet, le juge qui détermine la peine est tenu, en vertu du *Code*, d'envisager la possibilité de sanctions moins contraignantes que la privation de liberté<sup>(70)</sup>.

Dans la décision *R. c. Khosa*<sup>(71)</sup>, la Cour d'appel de la Colombie-Britannique a confirmé une peine d'emprisonnement avec sursis de deux ans moins un jour. Dans cette affaire, deux jeunes adultes avaient été trouvés coupables de négligence criminelle causant la mort. Le 13 novembre 2000, ils participaient à une course de rue impromptue, qui s'est terminée par la mort tragique d'une piétonne complètement étrangère à cette course. La Cour a pris en compte, notamment, l'absence de casier judiciaire des délinquants et le fait que la course n'avait pas été

---

(63) Paragraphe 490.1(1) du *Code*.

(64) Alinéa 220*b* du *Code*.

(65) Article 221 et par. 249(3) du *Code*.

(66) Paragraphe 249(4) du *Code*.

(67) Article 742.1 du *Code*.

(68) *R. c. Proulx*, [2000] 1 R.C.S. 61, par. 115.

(69) Clayton C. Ruby *et al.*, *Sentencing*, 6<sup>e</sup> éd., Markham, Butterworths, juillet 2004, p. 880, par. 23.505.

(70) Alinéa 718.2*d*).

(71) (2003) 180 C.C.C. (3d) 225 (C.A. C-B.).

organisée<sup>(72)</sup>. Elle a, de plus, fait remarquer qu'une course de rue ne constitue pas une circonstance aggravante selon les règles actuelles<sup>(73)</sup>.

Par contre, certains tribunaux ont reconnu que le fait de participer à une course de rue constituait bel et bien une circonstance aggravante et que la dissuasion était un facteur important à prendre en considération<sup>(74)</sup>. Par exemple, dans la décision *R. c. Tang*<sup>(75)</sup>, le juge, confronté à une situation de course de rue, a imposé une peine de quatre ans d'emprisonnement à une personne déclarée coupable de conduite négligente ayant causé la mort et du défaut d'arrêter lors d'un accident<sup>(76)</sup>. La Cour d'appel de Colombie-Britannique a même confirmé une peine exemplaire imposée à un jeune contrevenant de 17 ans qui avait participé à une course de rue<sup>(77)</sup>. L'ayant trouvé coupable de conduite négligente causant la mort, ainsi que de conduite avec facultés affaiblies causant la mort<sup>(78)</sup>, le juge de première instance avait ordonné un placement sous garde pour une période d'un an.

Ainsi, tous les tribunaux ne s'entendent pas sur la question de savoir si une course de rue constitue un facteur aggravant. Il peut en résulter des écarts marqués entre les peines imposées. Les articles 2 et 3 du projet de loi obligent donc les tribunaux à considérer le fait de participer à une course de rue comme une circonstance aggravante. Et, pour reprendre les paroles du juge Lamer de la Cour suprême : « Lorsque des objectifs punitifs tels que la dénonciation et la dissuasion sont particulièrement pressants, par exemple en présence de circonstances aggravantes, l'incarcération sera généralement la sanction préférable [...]»<sup>(79)</sup> »

---

(72) *Ibid.*, par. 36 et 50.

(73) *Ibid.*, par. 27.

(74) Par exemple, *R. c. Tang*, 2001 BCPC 62 (Cour prov. C.-B.), par. 45; *R. c. Rivard*, [2001] J.Q. n°3357 (C.A. Qué.) et *R. c. Lam*, [2003] O.J. No. 4127 (C.A. Ont.), par. 11. Dans cette dernière affaire, la Cour d'appel de l'Ontario avait décidé que, en plus de la participation à une course de rue, les éléments suivants constituaient des facteurs aggravants : la consommation d'alcool ou de drogue, le nombre de victimes, la durée de la conduite insouciant, les antécédents judiciaires, un mauvais dossier de conduite automobile, la tentative d'échapper à la police et le fait d'avoir quitté le lieu d'un accident.

(75) 2001 BCPC 62 (Cour prov. C.-B.).

(76) Paragraphe 252(1.3) du *Code*.

(77) *R. c. S. (S.)*, 2004 BCCA 94 (C.A. C.-B.).

(78) Paragraphe 255(3) du *Code*.

(79) *R. c. Proulx*, [2000] 1 R.C.S. 61, par. 114.

C. Ordonnance d'interdiction de conduire (art. 4)

En vertu des règles actuelles édictées dans le *Code*, le juge qui inflige une peine à une personne ayant été déclarée coupable de l'une des infractions visées par le projet de loi peut, sans y être tenu, rendre une ordonnance d'interdiction de conduire à l'encontre du délinquant<sup>(80)</sup>. Il s'agit donc d'une ordonnance discrétionnaire. L'article 4 du projet de loi vient, à l'instar des dispositions concernant les ordonnances rendues en matière d'alcool au volant<sup>(81)</sup>, obliger le juge à rendre une telle ordonnance. Ainsi, dans une situation de course de rue où un délinquant a été trouvé coupable soit de négligence criminelle (ayant causé la mort ou des lésions corporelles), soit de conduite dangereuse (ayant causé la mort ou des lésions corporelles), le juge devra interdire au délinquant de conduire dans un endroit public, et ce, pour une période déterminée. Il s'agira donc d'une ordonnance obligatoire.

Un autre changement qu'apportera le projet de loi est l'introduction d'une période minimale d'interdiction de conduire. Cette période minimale est d'une année pour les quatre infractions visées par le projet de loi. Par ailleurs, le projet de loi ne modifie pas les périodes maximales déjà en place et n'instaure pas, contrairement au projet de loi de M. Cadman, un système où la durée de l'interdiction de conduire augmente de façon croissante en cas de récidive<sup>(82)</sup>.

Les différentes durées prévues dans le *Code* et dans les deux projets de loi sont présentées ci-dessous dans le tableau 1.

Si le projet de loi de M. Cadman établit une augmentation graduelle de la durée de l'interdiction en cas de récidive – régime que l'on retrouve d'ailleurs en matière d'alcool au volant<sup>(83)</sup> –, il abaisse également la période maximale dans certains cas<sup>(84)</sup> et instaure une période maximale pour une première infraction de négligence criminelle causant la mort. Par exemple, le juge n'aurait pu rendre l'ordonnance qu'il a rendue dans l'affaire *R. c. Khosa*<sup>(85)</sup>, soit une

---

(80) Paragraphe 259(2) du *Code*.

(81) Paragraphe 259(1) du *Code*.

(82) Il s'agit de la principale différence avec le projet de loi de M. Cadman.

(83) Paragraphe 259(1) du *Code*.

(84) De dix à trois ans, pour une première infraction de négligence criminelle causant des lésions corporelles et de conduite dangereuse causant la mort ou des lésions corporelles. De dix à cinq ans, pour une deuxième infraction de négligence criminelle et de conduite dangereuse ayant causé des lésions corporelles.

(85) (2003) 180 C.C.C. (3d) 225 (C.A. C-B.). Il s'agissait d'une première infraction de négligence criminelle causant la mort.



interdiction de conduire pour une période de cinq ans. L'ordonnance aurait dû se limiter à trois ans. En revanche, il faut admettre que le projet de loi d'initiative parlementaire traite plus sévèrement les récidivistes qui ont causé la mort.

Tableau 1 : Durée de l'interdiction de conduire un véhicule à moteur

Infractions (commises lors d'une course de rue)	<i>Code criminel</i>	Projet de loi C-65	Projet de loi C-230 (M. C. Cadman)		
			1 <sup>re</sup> infraction	2 <sup>e</sup> infraction	3 <sup>e</sup> infraction et suivante
Négligence criminelle (mort)	Discrétion du tribunal	Minimum : 1 an  Pas de maximum	Minimum : 1 an  Maximum : 3 ans	Perpétuité	Perpétuité
Négligence criminelle (lésions)	Pas de minimum  Maximum : 10 ans	Minimum : 1 an  Maximum : 10 ans	Minimum : 1 an  Maximum : 3 ans	Minimum : 2 ans  Maximum : 5 ans  <i>Perpétuité si l'infraction précédente a causé la mort</i>	Minimum : 3 ans  Pas de maximum  <i>Perpétuité si l'infraction précédente a causé la mort</i>
Conduite dangereuse (mort)	Pas de minimum  Maximum : 10 ans	Minimum : 1 an  Maximum : 10 ans	Minimum : 1 an  Maximum : 3 ans	Perpétuité	Perpétuité
Conduite dangereuse (lésions)	Pas de minimum  Maximum : 10 ans	Minimum : 1 an  Maximum : 10 ans	Minimum : 1 an  Maximum : 3 ans	Minimum : 2 ans  Maximum : 5 ans  <i>Perpétuité si l'infraction précédente a causé la mort</i>	Minimum : 3 ans  Pas de maximum  <i>Perpétuité si l'infraction précédente a causé la mort</i>

Il faut noter qu'il ne s'agit pas de peines d'emprisonnement minimales, mais bien d'ordonnances d'interdiction de conduire un véhicule à moteur. Ces ordonnances s'ajoutent à toutes autres peines que le tribunal infligera. La période d'interdiction de conduire suivra ainsi toute période d'emprisonnement. Par ailleurs, le fait de conduire pendant une période d'interdiction constitue une infraction mixte punissable d'un emprisonnement maximal de cinq ans<sup>(86)</sup>. Enfin, un délinquant peut interjeter appel d'une ordonnance d'interdiction conduire<sup>(87)</sup> et la Commission nationale des libérations conditionnelles peut annuler ou modifier une telle ordonnance<sup>(88)</sup>.

## COMMENTAIRE

De façon générale, le principe sous-jacent au projet de loi C-65 – reconnaître les courses de rue comme un grave problème qu'il faut sévèrement dénoncer – a été accueilli favorablement par les organisations d'application de loi<sup>(89)</sup> et les députés fédéraux<sup>(90)</sup>.

Par contre, la question du traitement des récidivistes soulève des débats à la Chambre des communes. Selon Paul Harold Macklin, secrétaire parlementaire du ministre de la Justice et Procureur général du Canada, il serait difficile de mettre en œuvre un système où la durée de l'interdiction de conduire augmenterait graduellement en cas de récidive, étant donné que les circonstances aggravantes – en l'espèce, le fait de participer à une course de rue – ne sont pas recensées par le Centre d'information de la police canadienne<sup>(91)</sup>. Ainsi, un procureur de la Couronne devra consulter la transcription de l'audience ou le dossier physique afin de pouvoir être au courant du fait que l'accusé a déjà participé à une course de rue.

---

(86) Paragraphe 259(4) du *Code*.

(87) Alinéa 675(1)b) du *Code* et voir l'art. 7 du projet de loi.

(88) Après cinq ans, si la durée de l'interdiction dépasse cette période ou après dix ans, si l'interdiction a été imposée à perpétuité (art. 109 de la *Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition*, L.C. 1992, ch. 20; voir aussi l'art. 9 du projet de loi).

(89) Voir, par exemple, Paul Turenne, « Street-Racing Law Proposed Cops Support New Legislation », *The Winnipeg Sun*, 29 septembre 2005, p. 3.

(90) La motion de renvoyer le projet de loi au Comité permanent de la justice, des droits de la personne, de la sécurité publique et de la protection civile a été adoptée, le 25 octobre 2005, par le vote suivant : POUR – 198, CONTRE – 86.

(91) Chambre des communes, *Débats*, 18 octobre 2005, p. 8646. Contrairement aux infractions comme telles (p. ex. conduire un véhicule à moteur avec les facultés affaiblies : art. 253a) du *Code*), qui, elles, sont inscrites au casier judiciaire du délinquant.

Des députés du Parti conservateur sont plutôt d'avis que le projet de loi C-65 constitue « une version édulcorée » du texte législatif soumis par M. Cadman<sup>(92)</sup>. Ils y déplorent l'absence de règles spéciales pour les récidivistes<sup>(93)</sup>. Le projet de loi devrait, tout au moins, laisser la porte ouverte à la possibilité que des policiers et des procureurs de la Couronne s'enquière des faits et demandent des sanctions plus sévères en cas de récidive. De plus, la responsabilité des spectateurs et des organisateurs des courses de rue aurait dû être prévue expressément<sup>(94)</sup>. Des amendements s'imposeraient donc.

Le Bloc Québécois estime que le projet de loi C-65 représente « un pas dans la bonne direction »<sup>(95)</sup>. Enfin, le Nouveau Parti démocratique, même s'il appuie le projet de loi, n'écarte pas la possibilité de présenter des amendements<sup>(96)</sup>. M. Joe Comartin, porte-parole du NPD pour la justice, a fait remarquer qu'une campagne de sensibilisation publique serait également nécessaire dans la lutte contre la vitesse automobile<sup>(97)</sup>.

---

(92) *Ibid.*, p. 8650 et suivantes.

(93) Dona Cadman, la veuve du regretté député, serait du même avis (Ian Bailey, « Cadman's widow: Bills fall short », *The Province*, 27 octobre 2005, p. A14).

(94) Chambre des communes, *Débats*, 18 octobre 2005, p. 8672.

(95) *Ibid.*, p. 8653.

(96) *Ibid.*

(97) *Ibid.*, p. 8673.