

**PROJET DE LOI C-19 : LOI MODIFIANT LE CODE CRIMINEL
(COURSES DE RUE) ET LA LOI SUR LE SYSTÈME
CORRECTIONNEL ET LA MISE EN LIBERTÉ SOUS
CONDITION EN CONSÉQUENCE**

Dominique Valiquet
Division du droit et du gouvernement

Le 4 juillet 2006
Révisé le 21 septembre 2007



Bibliothèque
du Parlement

Library of
Parliament

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

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-19

CHAMBRE DES COMMUNES

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	15 juin 2006
Deuxième lecture :	4 octobre 2006
Rapport du comité :	1 ^{er} novembre 2006
Étape du rapport :	1 ^{er} novembre 2006
Troisième lecture :	1 ^{er} novembre 2006

SÉNAT

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	2 novembre 2006
Deuxième lecture :	21 novembre 2006
Rapport du comité :	14 décembre 2006
Étape du rapport :	
Troisième lecture :	14 décembre 2006

Sanction royale : Le 14 décembre 2006

Lois du Canada 2006, ch. 14

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 :
Michel Bédard

THIS DOCUMENT IS ALSO
PUBLISHED IN ENGLISH

TABLE DES MATIÈRES

	Page
CONTEXTE	1
A. Objet et historique du projet de loi	1
B. La problématique des courses de rue	3
C. Survol de certaines mesures législatives.....	5
1. Mesures provinciales	5
2. Mesures américaines	8
DESCRIPTION ET ANALYSE	9
A. Définition d'une « course de rue » (art. 1).....	9
B. Les infractions de course de rue (art. 2).....	11
1. Les éléments constitutifs des infractions	11
2. Les peines d'emprisonnement.....	13
C. Ordonnances d'interdiction de conduire (art. 3).....	17
COMMENTAIRE.....	23



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-19 : LOI MODIFIANT LE CODE CRIMINEL
(COURSES DE RUE) ET LA LOI SUR LE SYSTÈME
CORRECTIONNEL ET LA MISE EN LIBERTÉ SOUS
CONDITION EN CONSÉQUENCE*

CONTEXTE

A. Objet et historique du projet de loi

Le projet de loi C-19 : Loi modifiant le Code criminel (courses de rue) et la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition en conséquence a été déposé à la Chambre des communes le 15 juin 2006 par le ministre de la Justice. **Il a reçu la sanction royale et est entré en vigueur le 14 décembre 2006. Bien que le projet de loi n'ait pas été amendé par la Chambre des communes ni le Sénat, le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles a rédigé des observations dans le cadre de son neuvième rapport⁽¹⁾. Après avoir entendu le témoignage de représentants du monde des courses organisées par un organisme d'homologation reconnu, le Comité voulait ainsi que « le ministère de la Justice surveille l'application du projet de loi C-19 afin de s'assurer que les courses homologuées et actuellement légales ne soient pas criminalisées »⁽²⁾.**

Le projet de loi s'attaque au problème des courses de rue en apportant essentiellement quatre modifications au *Code criminel*⁽³⁾ (le *Code*) :

- il établit la définition d'une « course de rue »;

* 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) Sénat, Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles, neuvième rapport, 1^{re} session, 39^e législature, 14 décembre 2006 (<http://www.parl.gc.ca/39/1/parlbus/commbus/senate/com-f/lega-f/rep-f/rep09dec06-f.htm>).

(2) *Ibid.*

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

- il crée cinq nouvelles infractions se rapportant aux courses de rue;
- pour trois de ces nouvelles infractions, il prévoit des peines maximales d'emprisonnement plus élevées que celles prévues actuellement pour la conduite dangereuse⁽⁴⁾ ou la négligence criminelle dans la conduite d'un véhicule à moteur⁽⁵⁾;
- il introduit des ordonnances d'interdiction de conduire obligatoires, comportant une période minimale et une augmentation graduelle de la durée de l'interdiction de conduire en cas de récidive.

Par ailleurs, s'il s'agit d'une des mesures du gouvernement actuel visant à sécuriser davantage les rues et à renforcer les lois sur la criminalité, le projet de loi C-19 n'est pas la première tentative du Parlement de combattre le phénomène des courses de rue. En effet, au cours de la 38^e législature, l'ancien gouvernement avait déposé le projet de loi C-65⁽⁶⁾, qui traitait également des courses de rue. Cependant, contrairement au projet de loi C-19, le projet de loi C-65 ne créait pas de nouvelles infractions concernant les courses de rue, mais considérait plutôt le fait de participer à une telle course comme une circonstance aggravante lors de la détermination de la peine concernant une des quatre infractions déjà prévues au *Code* : la conduite dangereuse causant des lésions corporelles⁽⁷⁾, la conduite dangereuse causant la mort⁽⁸⁾, la négligence criminelle causant des lésions corporelles⁽⁹⁾ et la négligence criminelle causant la mort⁽¹⁰⁾.

Les critiques les plus virulentes à propos du projet de loi C-65 portaient sur l'absence d'un système selon lequel la durée de l'interdiction de conduire augmente de façon croissante en cas de récidive⁽¹¹⁾, système que l'on retrouvait dans le projet de loi d'initiative

(4) Article 249 du *Code*.

(5) Articles 220 et 221 du *Code*.

(6) Projet de loi C-65 : Loi modifiant le Code criminel (courses de rue) et une autre loi en conséquence, deuxième lecture, 1^{re} session, 38^e législature. Voir le résumé législatif du projet de loi C-65, préparé par la Bibliothèque du Parlement, (<http://www.parl.gc.ca/LEGISINFO/index.asp?Language=F&query=4545&Session=13&List=ls>).

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

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

(9) Article 221 du *Code*.

(10) Article 220 du *Code*.

(11) Voir la position du Parti conservateur au cours des débats à la deuxième lecture du projet de loi C-65 (Chambre des communes, *Débats*, 18 octobre 2005, p. 8650 et suivantes, http://www.parl.gc.ca/38/1/parlbus/chambus/house/debates/136_2005-10-18/toc136-f.htm) et l'opinion de Dona Cadman, la veuve du regretté député de Surrey-Nord, Chuck Cadman (Ian Bailey, « Cadman's widow: Bills fall short », *The Province*, 27 octobre 2005, p. A14).

parlementaire du député Chuck Cadman⁽¹²⁾, dont les exhortations ont inspiré le projet de loi C-65. Par contre, le projet de loi de M. Cadman ne créait pas non plus de nouvelles infractions relativement aux courses de rue, mais considérait, à l'instar du projet de loi C-65, que le fait de participer à une course de rue était une circonstance aggravante obligatoire.

Le projet de loi C-65 et celui de M. Cadman sont morts au *Feuilleton* lors de la dissolution de la 38^e législature, le 29 novembre 2005.

Notons, en résumé, que le projet de loi C-19 comprend, à la fois, de nouvelles infractions sur les courses de rue (absentes du projet de loi C-65 et de celui de M. Cadman) et une augmentation graduelle de la durée de l'interdiction de conduire en cas de récidive (absente du projet de loi C-65).

B. La problématique des courses de rue

La prolifération des courses de rue dans les années 1990⁽¹³⁾ 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⁽¹⁴⁾, on constate que ce phénomène prend de l'ampleur⁽¹⁵⁾. Aux États-Unis, selon des données de la National Highway Traffic Safety Administration, les courses de rue auraient causé 125 décès en 2004⁽¹⁶⁾. Ces épreuves de vitesse font aussi de nombreuses victimes d'un bout à l'autre du Canada. On pense, entre autres, à

(12) M. Cadman a déposé son projet de loi à trois reprises : le 11 décembre 2002 (Projet de loi C-338 : Loi modifiant le Code criminel (courses de rue), deuxième lecture, 2^e session, 37^e législature); le 2 février 2004 (Projet de loi C-338 : Loi modifiant le Code criminel (courses de rue), deuxième lecture, 3^e session, 37^e législature); et le 20 octobre 2004 (Projet de loi C-230 : Loi modifiant le Code criminel (courses de rue), première lecture, 1^{re} session, 38^e législature). Le texte du projet de loi est toujours demeuré inchangé. Remarquons que le 5 novembre 2003, à la suite d'un vote favorable en deuxième lecture (121 contre 88), le projet de loi C-338 a été renvoyé au Comité permanent de la justice et des droits de la personne. Les députés ministériels s'opposaient à l'imposition d'ordonnances obligatoires, de même qu'au traitement spécial des récidivistes.

(13) 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*, n° 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.

(14) 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).

(15) *Ibid.*

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

Vancouver, mais aussi, par exemple, à Edmonton, Moose Jaw, Regina, Winnipeg, Montréal ou Sackville. Dans la région de Toronto, 35 personnes ont perdu la vie depuis 1999⁽¹⁷⁾. Au cours de la première moitié de 2006, on estime à une dizaine le nombre de décès attribuables aux courses de rue au Canada⁽¹⁸⁾.

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⁽¹⁹⁾. Les courses de rue se produisent aussi en pleine circulation routière⁽²⁰⁾.

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⁽²¹⁾. 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⁽²²⁾. Bien que cette dangereuse activité attire généralement une population plus jeune, des groupes d'âge variés y participent également⁽²³⁾. En fait, on peut, en règle générale, classer les participants à l'intérieur de trois groupes démographiques distincts⁽²⁴⁾ :

- 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.

(17) Jonathan Jenkins, « Street Racer Dies of Injuries Raced with 2 Others on June 13 », *The Toronto Sun*, 20 juin 2006, p. 28. Voir aussi le 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>).

(18) Voir Doug Beazley, « Blame the Muscle Cars Spotlight's on Street Racing – As Motors Get More Powerful », *The Edmonton Sun*, 21 juin 2006, p. 12, et Mark Hume, « Street Racing Blamed in Fatal Crashes », *The Globe and Mail* [Toronto], 28 juin 2006, p. S1.

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

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

(21) 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).

(22) Pensons, par ailleurs, aux divers modèles d'influence que sont des films tels que *Rapides et dangereux : Tokyo Drift* (« The Fast and the Furious: Tokyo Drift ») et des jeux vidéo tels que *Need for Speed Most Wanted*.

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

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

Par ailleurs, certains participants se servent de véhicules volés⁽²⁵⁾, et on soupçonne que plusieurs d'entre eux ont également recours à des activités illégales afin de financer leur passe-temps⁽²⁶⁾.

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⁽²⁷⁾. On annonce l'événement, on délimite la longueur de la piste improvisée⁽²⁸⁾ 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. Les participants aux courses de rue recherchent souvent des sensations fortes et certains sont d'avis que ces sensations sont plus élevées en pleine rue, dans la circulation, les imprévus de la route et le risque de rencontrer une auto-patrouille de police.

Une autre forme de course de rue a même vu le jour : 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. 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

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

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

(27) 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).

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

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 criminelle⁽²⁹⁾ ou de conduite dangereuse⁽³⁰⁾ que l'on retrouve dans le *Code*⁽³¹⁾. 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. Le projet de loi C-19 ne change en rien cet état de fait.

En 2002, la Colombie-Britannique a adopté une loi⁽³²⁾ 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⁽³³⁾ peut durer 30 jours dans le cas d'une infraction subséquente commise dans les deux ans suivant la première infraction⁽³⁴⁾. 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⁽³⁵⁾. Le cumul des deux peines est aussi possible. Ce même cumul est aussi possible en

(29) 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.

(30) 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 s'appliquera.

(31) 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.

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

(33) Paragraphe 242(1) du *Motor Vehicle Act*, R.S.B.C. 1996, c. 318. 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); art. 172 du *Traffic Safety Act*, R.S.A. 2000, c. T-6).

(34) Paragraphe 243(1) du *Motor Vehicle Act*, R.S.B.C. 1996, c. 318.

(35) Ces peines maximales sont prévues relativement aux infractions de « conduite insouciance » (art. 144 du *Motor Vehicle Act*, R.S.B.C. 1996, c. 318 « carelessness ») et de « vitesse excessive » (art. 148 du *Motor Vehicle Act*, R.S.B.C. 1996, c. 318 « excessive speeding ») commises lors d'une course de rue. Voir les art. 241 et 242 du *Motor Vehicle Act*, R.S.B.C. 1996, c. 318, ainsi que l'art. 4 de l'*Offence Act*, R.S.B.C. 1996, c. 338. En ce qui concerne l'infraction de « conduite insouciance », l'amende minimale 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 insouciance » (*Motor Vehicle Regulations*, B.C. Reg. 26/58, art. 28.01, annexe, tableaux 2 et 3).

vertu de la loi ontarienne, sauf que l'amende maximale est de 1 000 \$⁽³⁶⁾, soit la moitié de celle de la Colombie-Britannique. L'Ontario prévoit qu'un contrevenant déclaré coupable de l'infraction provinciale relative aux courses de rue peut voir son permis de conduire suspendu pour une période maximale de deux ans⁽³⁷⁾. Par ailleurs, la *Loi de 2001 sur les recours pour crime organisé et autres activités illégales* (loi sur les recours civils)⁽³⁸⁾ permet à la Cour supérieure de justice, sur demande du procureur général de la province, de confisquer un bien qui constitue un instrument d'activité illégale et d'en disposer⁽³⁹⁾. Ainsi, le 15 juin 2006, deux véhicules considérablement modifiés qui ont servi à des courses de rue ont été détruits⁽⁴⁰⁾.

Au Manitoba, l'amende prévue pour un conducteur qui a participé à une course de rue peut atteindre 5 000 \$⁽⁴¹⁾. 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⁽⁴²⁾. Au Québec, l'amende maximale n'est que de 600 \$⁽⁴³⁾.

Ces exemples démontrent combien les mesures pour décourager les courses de rue peuvent varier d'une province à l'autre⁽⁴⁴⁾. La situation semble suivre la même tendance aux États-Unis.

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

(37) *Ibid.* Voir aussi le projet de loi 122 du député provincial Frank Klees qui, entre autres, permettrait aux policiers patrouilleurs de suspendre immédiatement le permis de conduire pour une durée de 48 heures et de mettre en fourrière tout véhicule qui aurait servi à une course de rue. De plus, le projet de loi 122 prohiberait tout réservoir d'oxyde d'azote raccordé lorsque le véhicule roule sur une route publique.

(38) L.O. 2001, ch. 28.

(39) La *Loi* a été modifiée en décembre 2005 pour permettre la destruction des biens confisqués (San Grewal, « A Flat-Out-Street-Racing fight Modified Cars on Hit List 'I Know one Thing... These Cars Won't Be Back on the Street Again'; Police Seize Cars Under Crime Law MPP Revs Up Push for Street-Racing Bill », *The Toronto Star*, 16 juin 2006, p. B5).

(40) « Tories target street racers with tough new penalties », CBC News, 15 juin 2006 (<http://www.cbc.ca/story/canada/national/2006/06/15/street-racing.html>).

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

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

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

(44) 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).

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⁽⁴⁵⁾.

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 liée 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.

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⁽⁴⁶⁾. 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 \$⁽⁴⁷⁾.

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 \$.

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

(46) Par exemple la conduite négligente ou la tentative d'échapper à la police.

(47) 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.

DESCRIPTION ET ANALYSE

Le projet de loi C-19 contient huit articles. L'article premier donne la définition d'une course de rue. L'article 2 traite des nouvelles infractions de course de rue et des peines maximales d'emprisonnement qui y sont rattachées. L'article 3 impose des ordonnances d'interdiction de conduire selon un régime de durées croissantes en cas de récidive. Enfin, les articles 4 à 8 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 trois premiers articles du projet de loi.

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*⁽⁴⁸⁾. Cette nouvelle définition, qui figurera à l'article 2 du *Code*, est presque identique à celle qui était prévue au projet de loi C-65⁽⁴⁹⁾ et elle a la même teneur que celle qui était prévue au projet de loi de M. Cadman⁽⁵⁰⁾.

Les définitions de ces trois projets de loi exigent la participation de deux véhicules à moteur et plus. Le projet de loi C-19, comme le projet de loi C-65 d'ailleurs, utilise l'expression « épreuve de vitesse *entre des véhicules à moteur* » (souligné par nous). La définition proposée ne semble donc pas comprendre une épreuve contre la montre à laquelle participerait un seul véhicule à moteur⁽⁵¹⁾.

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

(49) Article 1 : « Épreuve de vitesse entre des véhicules à moteur dans une rue, un chemin, une grande route ou tout autre lieu public. »

(50) Article 1 : « Le fait de conduire un véhicule à moteur dans une course à laquelle participe un autre véhicule à moteur, sur une rue, un chemin ou une grande route ou dans tout autre endroit public. »

(51) 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*, L.R.Q., ch. C-24.2 : « 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 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 ailleurs, la loi californienne s'appliquerait à une épreuve chronométrée à laquelle participe un seul véhicule à moteur (Peak et Glensor (2004), p. 21).

L'expression « véhicule à moteur » est définie à l'article 2 du *Code*⁽⁵²⁾ et elle pourrait permettre de qualifier de « course de rue » 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⁽⁵³⁾.

Enfin, dans son ensemble, la définition de course de rue du projet de loi est énoncée en termes généraux, contrairement, par exemple, à la définition donnée dans la loi de la Colombie-Britannique⁽⁵⁴⁾. Cela pourrait tenir, entre autres, au fait que les cinq nouvelles infractions créées par le projet de loi requièrent – en plus de la participation à une course de rue – les mêmes éléments constitutifs (*mens rea* et *actus reus*) que la conduite dangereuse⁽⁵⁵⁾ ou la négligence criminelle⁽⁵⁶⁾, qui sont des infractions déjà décrites par le *Code*.

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

(53) L'article premier du projet de loi utilise l'expression « dans une rue, un chemin ou 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).

(54) 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*, R.S.B.C. 1996).

(55) La conduite dangereuse d'un véhicule à moteur est décrite à l'al. 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. »

(56) La négligence criminelle est décrite au par. 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 définition de course de rue peut s'appliquer à une vaste gamme d'activités, et elle vise autant les courses de rue organisées que celles qui sont improvisées.

B. Les infractions de course de rue (art. 2)

La différence marquante entre le projet de loi C-19 et les projets de loi antérieurs sur les courses de rue est la création d'infractions de course de rue. Tandis que le projet de loi C-65 et celui de M. Cadman traitaient de la course de rue comme une circonstance aggravante, le projet de loi C-19 introduit dans le *Code* cinq infractions propres aux courses de rue :

- la conduite dangereuse sans causer de lésions corporelles ou la mort – commise à l'occasion d'une course de rue (nouveau par. 249.4(1) du *Code*);
- la conduite dangereuse causant des lésions corporelles – commise à l'occasion d'une course de rue (nouveau par. 249.4(3) du *Code*);
- la conduite dangereuse causant la mort – commise à l'occasion d'une course de rue (nouveau par. 249.4(4) du *Code*);
- la négligence criminelle causant des lésions corporelles – commise à l'occasion d'une course de rue (nouvel art. 249.3 du *Code*);
- la négligence criminelle causant la mort – commise à l'occasion d'une course de rue (nouvel art. 249.2 du *Code*).

À l'heure actuelle, les tribunaux qui appliquent le *Code criminel* se servent des dispositions relatives à la conduite dangereuse⁽⁵⁷⁾ ou à la négligence criminelle⁽⁵⁸⁾ pour punir les participants à des courses de rue.

1. Les éléments constitutifs des infractions

Les cinq nouvelles infractions du projet de loi n'ont de nouveau que la mention de la course de rue. Ces cinq infractions incluent des infractions déjà prévues par le *Code* – la conduite dangereuse et la négligence criminelle – auxquelles on a ajouté un élément matériel

(57) Article 249 du *Code*.

(58) Articles 220 et 221 du *Code*.

(*actus reus*) : la course de rue. Ainsi, les cinq infractions ne s'appliquent que si la course de rue peut être qualifiée de conduite dangereuse ou de négligence criminelle. En d'autres termes, le fait de participer à une course de rue n'est pas automatiquement considéré comme constituant une des cinq infractions prévues par le projet de loi. Il faut, pour cela, que le comportement du participant à la course de rue reflète de la négligence criminelle ou une conduite dangereuse.

Sur une échelle de gravité, la négligence criminelle se situe à un échelon supérieur à celui de la conduite dangereuse⁽⁵⁹⁾. C'est le degré d'insouciance ou de témérité qui différencie les deux infractions. Dans le cas de l'infraction de conduite dangereuse, 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⁽⁶⁰⁾. Dans le cas de l'infraction de négligence criminelle, 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 »⁽⁶¹⁾.

Un lien de causalité doit exister entre la course de rue et la mort ou les lésions corporelles⁽⁶²⁾ infligées, et ce, tant pour l'infraction de conduite dangereuse que pour celle de négligence criminelle causant la mort ou des lésions corporelles. Si ce lien doit aller au-delà du lien mineur (*de minimis*)⁽⁶³⁾, 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⁽⁶⁴⁾. Remarquons que, contrairement aux projets de loi antérieurs sur les courses de rue, le projet de loi C-19 traite également de l'infraction de conduite dangereuse qui n'a pas causé de lésions corporelles ou la mort. Sur le plan pratique, cette différence aura uniquement un impact sur l'ordonnance d'interdiction de conduire, la peine d'emprisonnement prévue étant toujours la même.

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

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

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

(62) L'art. 2 du *Code* donne la définition de « 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. »

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

(64) 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.).

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. En vertu du droit criminel canadien, quiconque aide ou encourage un coureur peut également être considéré comme ayant participé à l'infraction⁽⁶⁵⁾.

2. Les peines d'emprisonnement

Comparativement aux peines maximales d'emprisonnement prévues actuellement pour les infractions de conduite dangereuse et de négligence criminelle du *Code*, le projet de loi prévoit des peines maximales d'emprisonnement plus élevées dans le cas de trois infractions de course de rue : la conduite dangereuse et la négligence criminelle causant des lésions corporelles (14 ans au lieu de 10 ans) et la conduite dangereuse causant la mort (perpétuité au lieu de 14 ans). Les peines maximales d'emprisonnement pour les infractions de conduite dangereuse sans causer de lésions corporelles ou la mort (5 ans) et de négligence criminelle causant la mort (perpétuité) demeurent les mêmes, peu importe qu'elles aient été commises à l'occasion d'une course de rue ou non.

Les dispositions du *Code* relatives à la conduite dangereuse et à la négligence criminelle ne contiennent pas de peine minimale d'emprisonnement. Le projet de loi n'en prévoit pas non plus pour les cinq infractions de course de rue. Une personne déclarée coupable de l'une de ces infractions pourra donc purger sa peine dans la collectivité, si le juge l'estime indiqué⁽⁶⁶⁾. Toutefois, advenant la mise en vigueur du projet de loi C-9⁽⁶⁷⁾, les infractions punissables d'une peine maximale d'emprisonnement de dix ans ou plus – comme les infractions de course de rue, sauf la conduite dangereuse sans lésions corporelles ou décès – ne pourront plus donner ouverture à l'emprisonnement avec sursis.

(65) Alinéas 21(1)b) et c) du *Code*.

(66) Article 742.1 du *Code*.

(67) Projet de loi C-9 : Loi modifiant le Code criminel (emprisonnement avec sursis), deuxième lecture, 1^{re} session, 39^e législature. Voir le résumé législatif du projet de loi C-9, préparé par la Bibliothèque du Parlement (<http://www.parl.gc.ca/LEGISINFO/index.asp?Language=F&query=4702&Session=14&List=ls>).

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⁽⁶⁸⁾. 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⁽⁶⁹⁾.

Dans la décision *R. c. Khosa*⁽⁷⁰⁾, 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 organisée⁽⁷¹⁾.

Par contre, certains tribunaux, étant d'avis que le fait de participer à une course de rue constitue une circonstance aggravante et que la dissuasion est un facteur important à prendre en considération⁽⁷²⁾, ont imposé des peines d'emprisonnement. Par exemple, dans la décision *R. c. Tang*⁽⁷³⁾, 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⁽⁷⁴⁾. 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⁽⁷⁵⁾. L'ayant trouvé coupable de conduite négligente causant la mort, ainsi que de conduite avec facultés affaiblies causant la mort⁽⁷⁶⁾, le juge de première instance avait ordonné un placement sous garde pour une période d'un an.

(68) Clayton C. Ruby *et al.*, *Sentencing*, 6^e éd., Markham, Butterworths, juillet 2004, p. 880, par. 23.505.

(69) Alinéa 718.2d) du *Code*.

(70) (2003) 180 C.C.C. (3d) 225 (C.A. C-B.).

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

(72) 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 insouciante, 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.

(73) 2001 BCPC 62 (Cour prov. C.-B.).

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

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

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

Notons également que le projet de loi ne met pas en place, contrairement à ce qu'il prévoit pour les ordonnances d'interdiction de conduire, un système où les peines d'emprisonnement seraient plus sévères à l'égard des récidivistes.

Le tableau 1 établit une comparaison entre les différentes peines d'emprisonnement prévues par le *Code*, le projet de loi C-19 et les projets de loi antérieurs sur les courses de rue.

Tableau 1 : Peines d'emprisonnement

Infractions (commises à l'occasion d'une course de rue)	<i>Code criminel</i>	Projet de loi C-19	Projet de loi C-65	Projet de loi C-230 (M. C. Cadman)
Conduite dangereuse (sans causer de lésions corporelles ou la mort)	<i>Si acte criminel :</i> Pas de minimum Maximum : 5 ans <i>Si infraction sommaire :</i> Pas de minimum Maximum : 6 mois et/ou une amende de 2 000 \$	<i>Si acte criminel :</i> Pas de minimum Maximum : 5 ans <i>Si infraction sommaire :</i> Pas de minimum Maximum : 6 mois et/ou une amende de 2 000 \$	<i>Si acte criminel :</i> Pas de minimum Maximum : 5 ans <i>Si infraction sommaire :</i> Pas de minimum Maximum : 6 mois et/ou une amende de 2 000 \$	<i>Si acte criminel :</i> Pas de minimum Maximum : 5 ans <i>Si infraction sommaire :</i> Pas de minimum Maximum : 6 mois et/ou une amende de 2 000 \$
Conduite dangereuse (lésions corporelles)	Pas de minimum Maximum : 10 ans	Pas de minimum <i>Maximum : 14 ans</i>	Pas de minimum Maximum : 10 ans. La course de rue constitue une <i>circonstance aggravante obligatoire.</i>	Pas de minimum Maximum : 10 ans. La course de rue constitue une <i>circonstance aggravante obligatoire.</i>
Conduite dangereuse (mort)	Pas de minimum Maximum : 14 ans	Pas de minimum <i>Maximum : perpétuité</i>	Pas de minimum Maximum : 14 ans La course de rue constitue une <i>circonstance aggravante obligatoire.</i>	Pas de minimum Maximum : 14 ans La course de rue constitue une <i>circonstance aggravante obligatoire.</i>

Infractions (commises à l'occasion d'une course de rue)	<i>Code criminel</i>	Projet de loi C-19	Projet de loi C-65	Projet de loi C-230 (M. C. Cadman)
Négligence criminelle (lésions corporelles)	Pas de minimum Maximum : 10 ans	Pas de minimum <i>Maximum : 14 ans</i>	Pas de minimum Maximum : 10 ans La course de rue constitue une <i>circonstance aggravante obligatoire.</i>	Pas de minimum Maximum : 10 ans La course de rue constitue une <i>circonstance aggravante obligatoire.</i>
Négligence criminelle (mort)	Pas de minimum Maximum : perpétuité	Pas de minimum Maximum : perpétuité	Pas de minimum Maximum : perpétuité La course de rue constitue une <i>circonstance aggravante obligatoire.</i>	Pas de minimum Maximum : perpétuité La course de rue constitue une <i>circonstance aggravante obligatoire.</i>

Si le projet de loi C-19 prévoit des peines maximales d'emprisonnement plus élevées, il faut noter que, généralement, la peine maximale est réservée aux cas où le pire des délinquants commet l'infraction dans les pires circonstances⁽⁷⁷⁾. L'imposition de la peine maximale d'emprisonnement prévue au *Code* est donc rare⁽⁷⁸⁾.

Ainsi, on peut douter de l'efficacité pratique qu'auront les nouvelles peines maximales d'emprisonnement. Étant donné que la preuve d'une course de rue peut être, dans certains cas, difficile à établir et que, de toute évidence, les tribunaux n'imposeront probablement pas les peines maximales prévues par les nouvelles infractions du projet de loi, le ministère public pourrait favoriser le recours aux infractions actuelles du *Code* – la conduite dangereuse ou la négligence criminelle.

(77) Clayton C. Ruby *et al.* (2004), p. 25 et 26, par 2.14. Voir *R. c. Reimer*, (1990) 59 C.C.C. (3d) (C.A. Man), où la peine d'emprisonnement à perpétuité a été réduite à six ans relativement à trois chefs d'accusation de conduite négligente causant la mort.

(78) Allan Manson, *The Law of Sentencing*, Toronto, Irwin Law, 2001, p. 106.

Considérer une course de rue comme une circonstance aggravante obligatoire, comme le prévoyaient le projet de loi C-65 et celui de M. Cadman, avait l'avantage de laisser la détermination de la peine à la discrétion du juge, tout en lui indiquant clairement qu'il devrait prononcer une peine plus sévère en présence d'une course de rue. Bien que les dispositions du projet de loi C-19 laissent également la détermination de la peine à la discrétion du juge en ne fixant qu'une peine maximale, elles sont moins claires quant au message envoyé aux tribunaux de prononcer des peines plus sévères en présence d'une course de rue. Il est vrai que les peines maximales d'emprisonnement déterminent souvent la gravité objective de l'infraction⁽⁷⁹⁾, et par conséquent, elles vont indiquer au juge que les infractions de course de rue (en fait, trois d'entre elles⁽⁸⁰⁾) devraient entraîner des peines d'emprisonnement plus sévères que celles imposées en vertu des infractions de conduite dangereuse ou négligente. Toutefois, la conduite dangereuse qui n'a pas causé de lésions corporelles ou la mort est punissable de la même peine d'emprisonnement, tant selon les infractions actuelles du *Code* que selon les nouvelles infractions du projet de loi. Est-ce dire qu'une course de rue qui n'a pas causé de blessures ou la mort devrait entraîner la même peine d'emprisonnement que celle qui aurait été imposée en vertu de l'infraction actuelle de conduite dangereuse?

Observons aussi que le projet de loi, en prévoyant des peines d'emprisonnement identiques, traite sur le même pied une course de rue qui constitue de la conduite dangereuse et une telle course qui constitue de la négligence criminelle. En effet, d'une part, la conduite dangereuse et la négligence criminelle causant des lésions corporelles sont toutes deux punissables d'une peine maximale de 14 ans, et d'autre part, la conduite dangereuse et la négligence criminelle causant la mort sont toutes deux punissables d'une peine maximale d'emprisonnement à perpétuité. Pourtant, comme nous l'avons dit précédemment, la négligence criminelle est objectivement plus grave que la conduite dangereuse.

C. Ordonnances d'interdiction de conduire (art. 3)

En vertu des règles actuelles édictées dans le *Code*, le juge qui inflige une peine à une personne ayant été déclarée coupable de conduite dangereuse ou de négligence criminelle peut, sans y être tenu, rendre une ordonnance d'interdiction de conduire à l'encontre du

(79) Clayton C. Ruby *et al.* (2004), p. 25, par 2.13.

(80) La conduite dangereuse et la négligence criminelle causant des lésions corporelles de même que la conduite dangereuse causant la mort.

délinquant⁽⁸¹⁾. Il s'agit donc d'une ordonnance discrétionnaire. Le paragraphe 3(2) du projet de loi vient, à l'instar des dispositions concernant les ordonnances rendues en matière d'alcool au volant⁽⁸²⁾, oblige le juge à rendre une telle ordonnance – ce qui en fait une ordonnance obligatoire. Ainsi, lorsqu'une personne sera déclarée coupable d'une infraction de course de rue, le juge devra interdire au délinquant de conduire dans un endroit public, et ce, pour une période déterminée.

Si les projets de loi antérieurs sur les courses de rue comprenaient aussi des ordonnances d'interdiction de conduire obligatoires, le projet de loi C-19, contrairement à ces derniers, a instauré ce type d'ordonnance à l'égard de toutes les infractions relatives aux courses de rue, y compris la conduite dangereuse n'ayant pas causé de blessures ou la mort.

Un autre changement qu'apporte le projet de loi est l'introduction d'une période minimale d'interdiction de conduire. Cette période minimale est, dans le cas d'une première infraction, d'une année pour les cinq infractions de course de rue.

Ensuite, les périodes minimales et maximales d'interdiction de conduire augmentent généralement lors de la commission subséquente d'infractions de course de rue. Ce système, absent du *Code* et du projet de loi C-65, s'est inspiré du projet de loi de M. Cadman et des règles d'interdiction de conduire en matière d'alcool au volant⁽⁸³⁾.

Le type d'ordonnance ainsi que les différentes durées prévues dans le *Code* et dans les trois projets de loi sont présentés ci-dessous dans le tableau 2.

(81) Paragraphe 259(2).

(82) Les ordonnances sont obligatoires en matière d'alcool au volant en l'absence de blessures physiques ou de mort (par. 259(1) du *Code*).

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

Tableau 2 : Les ordonnances d'interdiction de conduire un véhicule à moteur

	<i>Code criminel</i>	Projet de loi C-19			Projet de loi C-65	Projet de loi C-230 (M. C. Cadman)		
		1 ^{re} infraction	2 ^e infraction	3 ^e infraction et suivante		1 ^{re} infraction	2 ^e infraction	3 ^e infraction et suivante
Type d'ordonnance judiciaire	Discrétionnaire	<i>Obligatoire</i>	<i>Obligatoire</i>	<i>Obligatoire</i>	Obligatoire <i>Sauf : discrétionnaire pour conduite dangereuse n'ayant pas causé de lésions corporelles ou la mort</i>	Obligatoire <i>Sauf : discrétionnaire pour conduite dangereuse n'ayant pas causé de lésions corporelles ou la mort</i>	Obligatoire <i>Sauf : discrétionnaire pour conduite dangereuse n'ayant pas causé de lésions corporelles ou la mort</i>	Obligatoire <i>Sauf : discrétionnaire pour conduite dangereuse n'ayant pas causé de lésions corporelles ou la mort</i>
Conduite dangereuse (sans causer de lésions corporelles ou la mort)	Pas de minimum Maximum : 3 ans	<i>Minimum : 1 an</i> <i>Maximum : 3 ans</i>	<i>Minimum : 2 ans</i> <i>Maximum : 5 ans</i>	<i>Minimum : 3 ans</i> <i>Maximum : perpétuité</i>	Pas de minimum Maximum : 3 ans	Pas de minimum Maximum : 3 ans	Pas de minimum Maximum : 3 ans	Pas de minimum Maximum : 3 ans
Conduite dangereuse (lésions corporelles)	Pas de minimum Maximum : 10 ans	<i>Minimum : 1 an</i> <i>Maximum : 10 ans</i> <i>Si a causé la mort lors d'une infraction antérieure, Minimum : perpétuité</i>	<i>Minimum : 2 ans</i> <i>Maximum : 10 ans</i> <i>Si a causé la mort lors d'une infraction antérieure, Minimum : perpétuité</i>	<i>Minimum : 3 ans</i> <i>Maximum : perpétuité</i> <i>Si a causé la mort lors d'une infraction antérieure, Minimum : perpétuité</i>	<i>Minimum : 1 an</i> <i>Maximum : 10 ans</i>	<i>Minimum : 1 an</i> <i>Maximum : 3 ans</i> <i>Si a causé la mort lors d'une infraction antérieure, Minimum : perpétuité</i>	<i>Minimum : 2 ans</i> <i>Maximum : 5 ans</i> <i>Si a causé la mort lors d'une infraction antérieure, Minimum : perpétuité</i>	<i>Minimum : 3 ans</i> <i>Maximum : perpétuité</i> <i>Si a causé la mort lors d'une infraction antérieure, Minimum : perpétuité</i>
Conduite dangereuse (mort)	Pas de minimum Maximum : 10 ans	<i>Minimum : 1 an</i> <i>Maximum : 10 ans</i>	<i>Minimum : perpétuité</i>	<i>Minimum : perpétuité</i>	<i>Minimum : 1 an</i> <i>Maximum : 10 ans</i>	<i>Minimum : 1 an</i> <i>Maximum : 3 ans</i>	<i>Minimum : perpétuité</i>	<i>Minimum : perpétuité</i>

	Code criminel	Projet de loi C-19			Projet de loi C-65	Projet de loi C-230 (M. C. Cadman)		
		1 ^{re} infraction	2 ^e infraction	3 ^e infraction et suivante		1 ^{re} infraction	2 ^e infraction	3 ^e infraction et suivante
		<i>Si a causé la mort ou des lésions corporelles lors d'une infraction antérieure, Minimum : perpétuité</i>				<i>Si a causé la mort ou des lésions corporelles lors d'une infraction antérieure, Minimum : perpétuité</i>		
Négligence criminelle (lésions corporelles)	Pas de minimum Maximum : 10 ans	Minimum : 1 an Maximum : 10 ans <i>Si a causé la mort lors d'une infraction antérieure, Minimum : perpétuité</i>	Minimum : 2 ans Maximum : 10 ans <i>Si a causé la mort lors d'une infraction antérieure, Minimum : perpétuité</i>	Minimum : 3 ans Maximum : perpétuité <i>Si a causé la mort lors d'une infraction antérieure, Minimum : perpétuité</i>	Minimum : 1 an Maximum : 10 ans	Minimum : 1 an Maximum : 3 ans <i>Si a causé la mort lors d'une infraction antérieure, Minimum : perpétuité</i>	Minimum : 2 ans Maximum : 5 ans <i>Si a causé la mort lors d'une infraction antérieure, Minimum : perpétuité</i>	Minimum : 3 ans Maximum : perpétuité <i>Si a causé la mort lors d'une infraction antérieure, Minimum : perpétuité</i>
Négligence criminelle (mort)	Pas de minimum Maximum : perpétuité	Minimum : 1 an Maximum : Perpétuité <i>Si a causé la mort ou des lésions corporelles lors d'une infraction antérieure, Minimum : perpétuité</i>	Minimum : perpétuité	Minimum : perpétuité	Minimum : 1 an Maximum : perpétuité	Minimum : 1 an Maximum : 3 ans <i>Si a causé la mort ou des lésions corporelles lors d'une infraction antérieure, Minimum : perpétuité</i>	Minimum : perpétuité	Minimum : perpétuité

Le système d'augmentation graduelle de la durée de l'interdiction en cas de récidive prévu par le projet de loi C-19 améliore celui qu'on retrouvait dans le projet de loi de M. Cadman. En effet, le projet de loi de M. Cadman abaissait la période maximale dans certains cas⁽⁸⁴⁾ et instaurait une période maximale pour une première infraction de négligence criminelle causant la mort. Le projet de loi C-19 établit des périodes d'interdiction de mêmes durées ou plus longues que celles qui sont actuellement prévues au *Code*, et ce, dans tous les cas. Remarquons que toutes les périodes maximales instaurées par le projet de loi sont, dans le cas d'une première infraction, de même durée que celles prévues au *Code*.

Le traitement des récidivistes s'applique, contrairement au régime du projet de loi de M. Cadman, à toutes les infractions relatives aux courses de rue, y compris la conduite dangereuse n'ayant pas causé de blessures ou la mort. D'ailleurs, dans ce dernier cas, les périodes d'interdiction croissantes sont identiques à celles prévues pour les infractions du *Code* en matière d'alcool au volant⁽⁸⁵⁾.

Par ailleurs, le projet de loi a importé du projet de loi de M. Cadman le traitement spécial des récidivistes qui ont causé la mort d'une personne lors d'une course de rue. Sauf si l'une des infractions de course de rue commises est une conduite dangereuse qui n'a pas causé de blessures physiques ou la mort, quiconque cause la mort d'une personne lors d'une récidive ou quiconque récidive ayant déjà causé la mort lors d'une infraction antérieure se verra imposé, obligatoirement, une ordonnance d'interdiction de conduire à perpétuité (nouveau par. 259(3.4) du *Code*).

Il reste cependant la question de la récidive causant des lésions corporelles. Le projet de loi n'est pas clair à ce sujet. Par exemple, une personne est déclarée coupable d'une infraction de course de rue qualifiée de conduite dangereuse avec lésions corporelles et, par la suite, d'une infraction de course de rue qualifiée de négligence criminelle avec lésions

(84) De 10 à 3 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) Paragraphe 259(1). Cependant, si l'infraction de conduite avec les facultés affaiblies a causé des lésions corporelles (par. 255(2) du *Code*) ou la mort (par. 255(3) du *Code*), l'ordonnance d'interdiction est discrétionnaire et il n'y a pas de système spécial pour les récidivistes (par. 259(2) du *Code*). Voici les périodes minimales et maximales d'interdiction de conduire dans ces cas : facultés affaiblies causant des lésions corporelles – pas de minimum et maximum de 10 ans; facultés affaiblies causant la mort – pas de minimum et maximum d'interdiction à perpétuité.

corporelles. Dans ce cas, la période minimale d'interdiction est-elle de deux ans (la négligence criminelle avec lésions est considérée comme une deuxième infraction) ou uniquement d'un an (la négligence criminelle avec lésions est alors considérée comme une première infraction)? Il semble qu'il faille interpréter le paragraphe 259(3.2) du *Code* de la première façon, qui d'ailleurs est celle qui avait été clairement retenue par le projet de loi de M. Cadman⁽⁸⁶⁾.

En terminant, il faut noter qu'il ne s'agit pas de peines d'emprisonnement, 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.

Le fait de conduire pendant une période d'interdiction constitue une infraction mixte punissable d'un emprisonnement maximal de cinq ans⁽⁸⁷⁾.

Un délinquant peut interjeter appel d'une ordonnance d'interdiction conduire⁽⁸⁸⁾ et la Commission nationale des libérations conditionnelles peut annuler ou modifier une telle ordonnance⁽⁸⁹⁾.

Par ailleurs, nous avons vu que des mesures provinciales et américaines prévoient 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⁽⁹⁰⁾. Ce véhicule pourrait être détenu jusqu'à la fin des procédures criminelles⁽⁹¹⁾ et être confisqué lors de la déclaration de culpabilité⁽⁹²⁾.

(86) Voir l'al. 259.1(1)c), que proposait le projet de loi C-230.

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

(88) Alinéa 675(1)b) et sous-al. 813a)(ii) du *Code*; voir les art. 6 et 7 du projet de loi.

(89) 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. 8 du projet de loi).

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

(91) Article 490 du *Code*.

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

COMMENTAIRE

De façon générale, le projet de loi a reçu l'appui des services de police qui œuvrent dans les régions particulièrement touchées par les ravages des courses de rue, comme à Toronto, en Colombie-Britannique ou en Saskatchewan⁽⁹³⁾. Si les mesures ne sont pas parfaites et la preuve d'une course de rue peut être difficile à établir en cour⁽⁹⁴⁾, elles pourront peut-être sauver une vie. Le maintien de la sécurité dans les rues n'a pas de prix et tous les efforts sont donc louables.

D'autres soutiens proviennent d'individus touchés directement ou indirectement par le phénomène des courses de rue. Le procureur général de la Colombie-Britannique, John Les, offre son appui au projet de loi⁽⁹⁵⁾. Michael Fougere, conseiller municipal à Regina, est d'avis que le projet de loi aura un impact positif pour sa ville⁽⁹⁶⁾. Les entreprises se spécialisant dans la vente d'équipements pour modifier les véhicules à moteur sont partagées sur l'impact économique que peut avoir le projet de loi sur leur commerce⁽⁹⁷⁾. Une entreprise de Vancouver qui vend un système de surveillance à distance de la vitesse réalisée par un véhicule a applaudi au dépôt du projet de loi⁽⁹⁸⁾. Christopher Ng, le père de l'agent Jimmy Ng décédé en 2002 lorsque son auto-patrouille a été frappée par un véhicule participant à une course de rue, pense qu'il s'agit d'un pas dans la bonne direction⁽⁹⁹⁾. Dona Cadman, la veuve de

(93) « Tories target street racers with tough new penalties », CBC News, 15 juin 2006; Maurice Bridge, « Police Hail Ottawa's Street-Racing Bill », *Vancouver Sun*, 16 juin 2006, p. A1; The Canadian Press, « Tories Plan to Put Brakes on Street Racers », *The Daily Gleaner* (Fredericton), 16 juin 2006, p. A11; Veronica Rhodes, « City Would Welcome New Law », *The Leader – Post* (Regina), 16 juin 2006, p. B1.

(94) Campbell Clark et Tenille Bonoguoire, « The Street-Racing Crackdown: Federal Bill Aims to Make Street Racing a Criminal Offence and Calls for Tougher Sentences for Drivers – Law Won't Deter People from Racing, Experts Say Harsher Penalties Could Even Encourage Culture of Dangerous Driving Police Warn », *The Globe and Mail* [Toronto], 16 juin 2006, p. A4; Janice Tibbetts, « Street Racers on Gov't Radar: Ottawa Introduces Tough New Legislation Aimed At Slowing Drivers », *The StarPhoenix* (Saskatoon), 16 juin 2006, p. C13; Susan Ruttan, « Street Racing Law 'Politically Motivated': Proposed Legislation Makes It Harder for Crown to Win its Case, Experts Say », *Edmonton Journal*, 17 juin 2006, p. A7.

(95) Ian Bailey, « Deadly Driver Wants to Return to Canada », *The Province*, 16 juin 2006, p. A7.

(96) Rhodes (2006).

(97) Wendy Leung, « Some Specialty Auto Shops Expect Fallout from Street-Racing Legislation », *Vancouver Sun*, 16 juin 2006, p. A2.

(98) *Ibid.*

(99) Bailey (2006).

Chuck Cadman, est ravie des peines d'emprisonnement plus longues⁽¹⁰⁰⁾. Nina Rivet, la sœur d'Irene Thorpe, une innocente piétonne qui a été tuée en 2000 des suites d'une course de rue, appuie l'augmentation des peines d'emprisonnement⁽¹⁰¹⁾, mais elle affirme que les interdictions de conduire sont inutiles⁽¹⁰²⁾. Elle réclame plus d'actions concrètes comme la destruction des véhicules ou leur vente aux enchères afin de dédommager les victimes des courses de rue⁽¹⁰³⁾.

Selon un sondage maison effectué par le *Calgary Sun* auprès de 654 personnes, 85 p. 100 des personnes interrogées étaient d'avis que les peines prévues par le projet de loi sont raisonnables⁽¹⁰⁴⁾.

Les détracteurs du projet de loi – comme Josh Weinstein, avocat de Winnipeg en droit criminel et membre de la section de droit criminel de l'Association du Barreau canadien⁽¹⁰⁵⁾ – argumentent, généralement, que les lois des différentes provinces ainsi que les dispositions actuelles du *Code criminel* s'appliquent déjà aux courses de rue. Ces dispositions suffisent à poursuivre et punir efficacement les participants aux courses de rue⁽¹⁰⁶⁾.

Certains – dont David MacAlister, professeur de criminologie à l'Université Simon Fraser⁽¹⁰⁷⁾ et Tammy Landau, professeure de justice criminelle à l'Université Ryerson⁽¹⁰⁸⁾ – sont d'avis que les nouvelles infractions de course de rue et les peines d'emprisonnement ne dissuaderont pas les participants de courses de rue, particulièrement les jeunes en quête de sensations fortes. Les courses de rue sont souvent le résultat de l'impulsivité et les participants ne réfléchissent pas aux conséquences de leurs actes. De plus, selon Brian Bowman de la police de Toronto, plus le risque est grand, plus certaines personnes seront attirées par ce genre d'activité⁽¹⁰⁹⁾.

(100) *Ibid.*

(101) *Ibid.*

(102) Bridge (2006).

(103) *Ibid.*

(104) **Sondage du *Calgary Sun***, *The Calgary Sun*, 17 juin 2006, p. 2.

(105) Clark et Bonoguore (2006).

(106) CBC News (15 juin 2006); Charles Moore, « Harsh Laws No Answer to Street Racing », *The Daily News* (Halifax), 19 juin 2006, p. 10; Chris McCormick, « Not So Fast, Furious, Steve... an Open Letter to PM », *The Daily Gleaner* (Fredericton), 22 juin 2006, p. B8.

(107) Sandra McCulloch, « Street Racing Blamed in Teen Girl's Death », *Time Colonist* (Victoria), 28 juin 2006, p. C1.

(108) Sharon Ho, « Street 'Symbolism' – And Cynicism Prof: No Deterrent in Fed Racing Law and Overworked Courts Will End Up Paying Price », *The Toronto Sun*, 16 juin 2006, p. 2.

(109) Clark et Bonoguore (2006).

En fait, on met en doute l'efficacité réelle du projet de loi pour lutter contre les courses de rue. Certains pensent qu'il s'agit plutôt d'une stratégie pour s'attirer du capital politique dans les régions où le Parti conservateur a besoin de plus de votes⁽¹¹⁰⁾.

On soutient que les nouvelles dispositions auront peu d'impact en pratique. Le seul changement notable est l'augmentation des peines maximales d'emprisonnement, qui ne se traduira probablement pas, en cour, par des peines d'emprisonnement plus élevées. De plus, les peines maximales d'emprisonnement ne seront probablement jamais imposées par les tribunaux⁽¹¹¹⁾, et encore moins lorsqu'il s'agit de l'emprisonnement à perpétuité. Pensons aussi aux règles de libération conditionnelle qui permettent, en général, de remettre un délinquant en liberté sous conditions après qu'il a purgé un tiers de sa peine⁽¹¹²⁾. Ces règles demeurent inchangées en cas de course de rue.

D'aucuns pensent que les nouvelles infractions sur les courses de rue feront augmenter le nombre de dossiers judiciaires, et par conséquent, entraîneront des coûts plus élevés pour l'administration de la justice et les contribuables⁽¹¹³⁾.

Enfin, le ministre de la Justice soutient que les nouvelles peines maximales d'emprisonnement – même si elles ne sont pas appliquées – envoient un message clair à la population que les courses de rues ne seront pas tolérées⁽¹¹⁴⁾. Le simple fait d'adopter un système de prohibition nationale, en insérant de nouvelles infractions au *Code criminel*, réussira certainement à éduquer la société canadienne à propos des risques inacceptables que comportent les courses de rue. Mais justement, certains croient que le projet de loi est insuffisant et qu'un programme de sensibilisation et d'éducation – à l'instar des mesures en matière d'alcool au volant⁽¹¹⁵⁾ – devrait également être mis en place⁽¹¹⁶⁾. Il ne s'agit pas d'interdire les courses de véhicules, mais de diriger les adeptes de vitesse vers des pistes légales prévues à cet effet⁽¹¹⁷⁾ et de leur faire prendre conscience des terribles tragédies que peuvent entraîner les courses en pleine rue.

(110) Ruttan (2006); Beazley (2006).

(111) Dan Gardner, « Street Racing Legislation Will Do Nothing », *The Windsor Star*, 29 juin 2006, p. A8.

(112) Voir l'art. 120 de la *Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition*.

(113) Ho (2006).

(114) Clark et Bonoguore (2006).

(115) Voir la position de Catherine Bell, députée du Nouveau parti démocratique, dans Jonathan Fowlie and Emily Chung, « 2 Merritt Men Killed, 2 Others Injured in Street Racing », *Time Colonist* (Victoria), 28 juin 2006, p. C2.

(116) Clark et Bonoguore (2006).

(117) Moore (2006).