

Cour supérieure
District de Montréal
500-17-114387-205
Jugement rendu le 25 octobre 2022

[Luamba \(demandeur\)](#)

[c.](#)

[Procureur general du quebec](#)

[Procureur général du Canada](#)

[\(Défendeurs\)](#)

[et](#)

[Association canadienne des libertés civiles](#)

[Canadian Association of Black Lawyers](#)

[\(Intervenantes\)](#)

Mise en contexte

Joseph-Christopher Luamba est un étudiant dans la vingtaine d'origine congolaise. Il obtient son permis de conduire en 2019. Entre 2019 et 2020, il se fait contrôler au volant de son véhicule à trois reprises sans motif réel. En 2020, il saisit la Cour supérieure pour faire déclarer invalide et inopérante la règle de *common law* et l'article 636 du *Code de la sécurité routière* (CSR) qui permet aux policiers d'intercepter sans motif les personnes au volant d'un véhicule. Il soutient que ce pouvoir policier, enchâssé dans ces règles, porte atteinte à ses droits garantis par la *Charte canadienne des droits et libertés*.

Le premier obstacle à son argument est majeur. La majorité, formée de cinq juges de la Cour suprême a, dès 1990 dans l'arrêt [R. c. Ladouceur](#), confirmé la légalité de ce pouvoir policier. Elle a en effet décidé que les contrôles routiers aléatoires étaient arbitraires, mais qu'ils étaient justifiés dans le cadre d'une société libre et démocratique. La décision n'avait toutefois pas fait l'unanimité. Dès sa rédaction, elle faisait l'objet d'une dissidence par quatre juges minoritaires qui avaient alors lancé des avertissements quant aux risques de dérapages pouvant viser les communautés racisées au Canada.

Luamba plaide donc devant la Cour supérieure que l'arrêt *Ladouceur* doit être revu et corrigé. Depuis 1990, le contexte social a changé. Au début des années 2000, le profilage racial devient une notion définie, étudiée et documentée comme forme de discrimination. En 2005, c'est la Commission des droits de la personne et de la jeunesse du Québec qui avance une définition au Québec. D'un point de vue juridique, ces développements aboutissent en 2019 avec l'arrêt *R. c. Le*, dans lequel la Cour suprême du Canada reconnaît l'existence du profilage racial.

Cet élément, pour Luamba, change tellement la donne qu'il doit, selon lui, provoquer une réouverture du débat sur la légalité des interceptions routières sans motif à la

lumière des connaissances sur le profilage racial qui ont été développées depuis. Il doit donc convaincre le juge de déroger à la règle du *stare decisis*, de s'écarter de l'arrêt Ladouceur,

d'accepter la preuve de faits sociaux relatifs au profilage racial et d'invalider la règle de *common law* et l'article 636 qui autorisent l'interception routière sans motif réel.

Le procès s'est déroulé durant 21 jours en juin 2022.

Preuve de la demande (M. Luamba)

Une preuve qualitative a été présentée durant l'audience par le biais de témoignages livrés par des personnes noires interceptées. Le juge revient sur l'ensemble des faits des témoignages et conclut que ceux-ci lui permettent de dégager des traits communs et de conclure à l'existence d'une pratique policière qui ne peut qu'être associée au profilage racial (para. 166).

Les témoins de fait sont :

| Noms | Paragraphes du jugement |
|---------------------------|-------------------------|
| Joseph Christopher Luamba | 168 à 180 |
| Francois Ducas | 181 à 209 |
| Karine Chevrette | 210 à 215 |
| Papa Ndianko Guèye | 216 à 227 |
| Pierre-Richard Thomas | 228 à 235 |
| Svens Télémaque | 236 à 239 |
| Mathieu Joseph | 240 à 250 |
| Bokondji Imama | 251 à 262 |
| Daniel Walcott | 263 à 268 |
| Joel DeBellefeuille | 275 à 302 |
| Leslie Blot | 303 à 328 |
| Schneider Augustin | 329 à 348 |

Parmi les témoins, notons également la présence de Me Marc-André Dowd (para. 329 à 370), ancien Commissaire à la déontologie policière, qui a parlé des difficultés d'établir l'existence du profilage racial dans le cadre du mécanisme actuel de plainte en vertu du *Code de déontologie des policiers du Québec*. Me Dowd a mentionné qu'il n'y avait aucune ressource au sein du Commissaire à la déontologie sur la question du profilage racial en 2017. Le tribunal retient de son témoignage qu'il est « ardu de faire la preuve du traitement différentiel associé au profilage racial » (para. 361), notamment en raison de nombreux obstacles dressés par les services de polices ou les municipalités.

En plus des témoins de fait, la preuve inclut aussi une preuve quantitative, une preuve d'expert, de la littérature spécialisées et une preuve de contexte social. Les experts sont le professeur Massimiliano Mulone (para. 395 à 429), la doyenne Marie-Eve

Sylvestre (para. 431 à 446) et le praticien en travail social Robert Wright (para. 447 à 462).

Le jugement note que le profilage racial existe, qu'il s'agit d'une forme de racisme et que cette forme de profilage existe au sein des corps de police. Les dirigeants de services de police et les autorités politiques ont commencé à déployer des programmes pour tenter de l'éradiquer. Le jugement retient que le profilage racial joue un rôle dans la sélection du conducteur intercepté sans motif, que le profilage racial entraîne une surreprésentation des personnes noires dans les conducteurs interceptés sans motif et que le profilage racial a des impacts négatifs importants sur les personnes noires, leurs familles et leurs entourages. En contraste de cette preuve, le jugement note que les interceptions routières sans motif ne sont pas encadrées, balisées ni même comptabilisées par les services de police du Québec pour détecter quelconque problème de surreprésentation dans l'exercice de ce pouvoir.

Preuve en défense

Du côté du Procureur général du Québec et du Procureur général du Canada, la preuve soumise en défense recoupe deux volets.

Dans un premier temps, la preuve en défense fait valoir qu'un changement de culture au sein de la police est en cours pour inverser la tendance du profilage racial, à travers diverses démarches comme la formation des policiers.

Sur ce changement de culture, le juge note que :

- Le SPVM déploie des ressources pour prévenir le profilage, sensibiliser et éduquer les policiers sur le profilage depuis 20 ans, mais les politiques, rapports, guides de pratique, programmes de formation et autres documents d'encadrement visant à combattre le profilage racial au sein des policiers sont beaucoup plus récents.
- Ces politiques, directives ou guides ne sont pas des lois ou des règles d'application obligatoire et ne limitent donc pas le pouvoir discrétionnaire des policiers.
- Il n'y a pas de preuve que les programmes de formation des policiers pour combattre le profilage racial aient généré des résultats.
- Aucune preuve amenée ne montre que des mesures ont été prises pour contrer le profilage racial spécifiquement dans les interceptions routières aléatoires.

Dans un deuxième temps, la preuve en défense porte sur l'importance pour les policiers du pouvoir de faire des interceptions aléatoires dans le cadre de l'objectif général de maintenir la sécurité sur la route. Le tribunal a entendu l'expertise de M. Douglas J. Beirness. Ce volet sera plus amplement discuté dans la section portant sur l'article 1 de la *Charte canadienne des droits et libertés* plus bas.

Conclusions du juge sur la preuve

Le profilage racial, un fait social nouveau permettant de rouvrir un débat

Le juge conclut que le demandeur, M. Luamba, a fait la preuve d'un fait social nouveau que la Cour suprême n'a pas pu prendre en considération en 1990 dans *R. c. Ladouceur*. Il s'agit du profilage racial, phénomène reconnu par la Cour suprême dans l'arrêt *R. c. Le* en 2019. Le jugement conclut également que le demandeur soumet de nouvelles questions de droit qui n'ont pas été abordées auparavant en jurisprudence et qui n'ont donc pas fait l'objet de décision de la part de la Cour suprême.

Se basant sur ces deux conclusions, le juge se permet d'écarter l'arrêt *Ladouceur* et de rouvrir le débat sur la légalité des interceptions routières sans motif réel. Le juge doit maintenant déterminer s'il y a eu atteinte à l'un des droits garantis par les articles 7, 9 et 15 de la *Charte canadienne des droits et libertés* et, dans l'affirmative, si cette atteinte se justifie dans le cadre d'une société libre et démocratique (article 1 de la *Charte*).

Protection contre les détentions arbitraires (art. 9)

Le juge Yergeau tranche d'abord qu'intercepter un véhicule automobile sans motif réel et ordonner au conducteur de s'immobiliser équivaut à une détention arbitraire au sens de l'article 9 de la *Charte canadienne*. Il conclut que c'est la règle de droit elle-même qui est source de profilage racial, plutôt que son application dérogatoire par les policier-e-s (para. 631-632). Il reconnaît l'importance de l'objectif général de sécurité routière et de contrôle de l'ivresse au volant, mais constate qu'aucune preuve ne lui a été faite quant à la corrélation entre les interceptions routières sans motif réel et l'atteinte de cet objectif (para. 697). En contraste, le juge considère avoir une preuve non contredite sur les effets négatifs des interceptions routières sans motif réel sur les personnes noires au Québec.

Le jugement conclut donc que la violation à l'article 9 de la *Charte* ne peut se justifier en vertu de l'article 1 de la *Charte* (para. 691). Les interceptions routières sans motif réel sont, par l'exercice d'un pouvoir policier discrétionnaire, un vecteur de profilage racial.

Protection du droit à la vie, à la liberté et à la sécurité (article 7)

La question des interceptions routières sans motif réel à la lumière de l'article 7 n'a jamais été étudiée par la Cour suprême du Canada. Ici, le juge Yergeau retient qu'il y a eu violation du droit à la liberté et à la sécurité des personnes noires de « vivre leur vie comme elles l'entendent et de se déplacer au volant d'un véhicule pour répondre à

leurs besoins sans être harcelées par la police au seul motif de la couleur de leur peau » (para. 738).

Le jugement conclut que cette atteinte ne peut être justifiée sous l'article 1 de la *Charte*, car d'autres mesures auraient pu être prises ayant moins d'effets négatifs sur les personnes noires au volant d'une voiture (para. 771). Par exemple, des barrages routiers auraient pu être mis en place de façon systématique dans le cadre de programmes structurés et balisés.

Protection du droit à l'égalité (article 15)

Le juge Yergeau conclut que la règle de droit contestée, bien qu'elle soit d'apparence neutre, a un effet disproportionné sur un groupe protégé contre la discrimination, soit les personnes de race noire au volant, créant une distinction fondée sur un motif énuméré par la *Charte* (para. 816-821). Le juge note que la sélection par le policier du conducteur lors d'une interception routière aléatoire repose exclusivement sur son intuition.

Il conclut qu'ici non plus, l'atteinte au droit à l'égalité ne se justifie pas au regard de l'article premier de la *Charte*.

La réparation ordonnée par le juge

Dans le cadre de son analyse à savoir si ces atteintes aux droits sont justifiables dans le cadre d'une société libre et démocratique, le juge note qu'il n'existe aucun registre des interceptions routières sans motif au Québec. Le juge note également que certaines interceptions sont enregistrées alors que d'autres demeurent dans l'ombre. Il n'y a aucune donnée sur l'appartenance autochtone ou ethnoculturelle des personnes interceptées. Enfin, ni le Procureur général du Québec ni le Procureur général du Canada n'ont pu démontrer une corrélation entre le pouvoir prévu à l'article 636 du *Code la sécurité routière* et quelque amélioration au bilan de la sécurité routière (para. 694 à 697).

Puisque l'atteinte aux droits n'est pas justifiée dans le cadre d'une société libre et démocratique, il convient alors de parler de réparation. Le juge conclut que la seule solution est de déclarer inopérants l'article 636 CSR et la règle de *common law* permettant les interceptions routières sans motif réel. Il accorde un délai de six mois avant que cette déclaration d'invalidité ne prenne effet.

Citations choisies

[555] Le Tribunal ne peut que constater que les interceptions routières sans motif réel demeurent encore aujourd'hui dans l'angle mort de la lutte au profilage racial à l'encontre des conducteurs noirs.

[698] Par ailleurs, comme on l'a vu, la prise en main du problème du profilage racial par les services de police est encore récente, inégalement répartie et fondée essentiellement sur la formation des étudiants et étudiantes en techniques policières, des recrues et des policiers et policières. Il a été démontré au procès que la sécurité publique a été lente à se mobiliser à ce sujet, si tant est qu'elle y soit même parvenue à ce jour.

[699] Dans l'intervalle, il n'y aucune preuve au dossier que les moyens déployés pour faire échec au profilage racial au sein de la police aient donné des résultats, que le nombre de cas d'interceptions routières motivées par le profilage racial ait baissé ou que le changement de culture ait commencé à porter fruit.

[700] Il est dans ce contexte raisonnable de penser que le changement de culture, s'il ne s'accompagne pas d'un changement de pratique clairement énoncé, prendra au moins une génération complète avant de faire du profilage racial dans le cadre des interceptions routières sans motif réel le souvenir amer d'un passé révolu.

[630] Le cœur du problème est là : il n'y a plus ni balise, ni paramètre inscrit dans la règle de droit. Tout se joue dès lors dans la tête du policier qui, selon la preuve entendue, doit tout à la fois : a) assurer la sécurité routière, b) faire preuve d'objectivité, c) opérer la sélection du véhicule à intercepter de façon neutre, d) le faire en mettant de côté l'objectif général de pourchasser le crime, e) connaître ses propres préjugés au moment d'interpeller un conducteur plutôt qu'un autre, f) s'autocensurer, g) exercer ce pouvoir discrétionnaire tout en respectant les devoirs et normes de conduite édictés par les articles 5 et 6 du Code de déontologie des policiers du Québec[355] et h) garder le cap sans le secours d'une directive précise sur ce type spécifique de pratique policière.

[826] Le taux d'interceptions routières de conducteurs noirs, le recours à des prétextes d'usage fréquent pour justifier ce type d'interpellation au point de devenir des

indicateurs de profilage racial présumé, la disproportion fréquente entre l'infraction reprochée et la conséquence imposée, l'arrogance des policiers dans la façon d'aborder les conducteurs noirs, dans leur refus de s'identifier ou de donner un motif d'interception sont autant de marqueurs de profilage dans l'exercice de la discrétion policière qui ont fait l'objet d'une preuve non-contredite allant bien au-delà d'une simple accumulation d'anecdotes.