

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

COUR SUPÉRIEURE

N° : 500-17-114387-205

JOSEPH-CHRISTOPHER LUAMBA,
domicilié au 6441, rue Pascal, appartement
102, Montréal, province de Québec, district
de Montréal, H1G 1T5

Demandeur

c.

PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA,
ayant un bureau au 200, boulevard René-
Lévesque Ouest, tour Est, 9^e étage,
Montréal, province de Québec, district de
Montréal, H2Z 1X4

et

PROCUREUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC,
ayant un bureau au 1, rue Notre-Dame Est,
bureau 8.00, Montréal, province de Québec,
district de Montréal, H2Y 1B6

Défendeurs

DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE MODIFIÉE EN DATE DU 2 FÉVRIER 2021
(art. 33, 49 et 142 C.p.c., art. 7, 8, 9, 10, 15(1) et 27 de la *Charte canadienne des droits et
libertés* et par. 52(1) de la *Loi constitutionnelle de 1982*)

Table des matières

I. Remarques préliminaires	1
II. Le demandeur M. Joseph-Christopher Luamba	2
III. Trame factuelle	2
a) L'interception du mois de mars 2019	2
b) L'interception du mois d'octobre 2019	3
c) L'interception du mois de novembre 2019	3
d) L'interception du mois de mai 2020	4
IV. Cadre juridique	5
a) <i>La Charte canadienne des droits et libertés</i>	5
b) <u>La Loi constitutionnelle de 1982</u>	6
c) Le paragraphe 320.27(2) du <i>Code criminel</i>	6
d) L'article 636 du <i>Code de la sécurité routière</i>	7
e) L'arrêt <i>Ladouceur</i>	8
f) Les arrêts <i>Bedford</i> et <i>Carter</i>	10
V. Les « nouveaux » faits depuis l'arrêt <i>Ladouceur</i>	11
a) La jurisprudence.....	11
b) Les rapports et études.....	14
VI. Contraventions à la <i>Charte</i>	16
a) Contravention à l'article 7 de la <i>Charte</i>	16
b) Contravention à l'article 8 de la <i>Charte</i>	17
c) Contravention à l'article 9 de la <i>Charte</i>	17
d) Contravention à l'article 10 de la <i>Charte</i>	17
e) Contravention au paragraphe 15(1) de la <i>Charte</i>	18
VII. Remède	18
<u>VIII. Avis selon les articles 76 et 77 C.p.c.</u>	18
IX. Conclusions	19

AU SOUTIEN DE SA DEMANDE, LE DEMANDEUR EXPOSE :

Le demandeur s'adresse à la Cour supérieure afin d'obtenir le prononcé d'un jugement déclaratoire déclarant inopérante et inconstitutionnelle la règle de *common law* octroyant (...) à certains agents de la paix le pouvoir d'intercepter un véhicule automobile et son conducteur sans motif raisonnable de croire ou de soupçonner qu'une infraction a été commise, lorsque cette interception ne fait pas partie d'un programme structuré, ainsi que le paragraphe 320.27(2) du Code criminel¹ et l'article 636 du Code de la sécurité routière², dans la mesure où ces dispositions enchâssent cette règle de *common law*, en ce que de telles règles de droit contreviennent, notamment, au droit à la liberté, au droit à la dignité, au droit à l'égalité, au droit à la protection contre les fouilles, les perquisitions ou les saisies abusives, au droit à la protection contre la détention arbitraire et, en cas de détention, au droit d'être informé dans les plus brefs délais des motifs de sa détention, tels qu'énoncés aux articles 7, 8, 9 et 10 et au paragraphe 15(1) de la *Charte canadienne des droits et libertés* (ci-après, la « **Charte** »), et que ces contraventions ne sont ni justifiables au sens de l'article 1 de la *Charte* ni — pour les contraventions à l'article 7 de la *Charte* — conformes aux principes de justice fondamentale.

I. REMARQUES PRÉLIMINAIRES

1. Tous les êtres humains sont égaux en valeur et en dignité et ont droit à une égale protection de la loi³;
2. La prévention de la criminalité est fondamentale au maintien de la sécurité publique, et les forces de l'ordre doivent disposer des ressources et des moyens adéquats pour mener à bien cette mission;
3. La confiance de la population civile à l'égard des forces de l'ordre est le socle sur lequel repose la légitimité des pouvoirs octroyés aux agents de la paix;
4. Le profilage racial pratiqué dans le cadre d'interception de véhicule automobile est une pratique abjecte qui porte atteinte à des valeurs fondamentales, incluant le droit de toute personne d'être traité avec dignité et de manière juste et équitable par les personnes en autorité;
5. Une telle pratique est un mal à éradiquer, notamment car elle contribue à perpétuer des préjugés odieux et injustes envers certains Canadiens;
6. Le profilage racial pratiqué dans le cadre d'interceptions routières relève d'une problématique systémique au sein des forces de l'ordre;

¹ LRC 1985, c. C -46 (ci-après, le « **C.cr.** »).

² RLRQ c. C -24.2 (ci-après, le « **C.s.r.** »).

³ *Charte des droits et libertés de la personne*, RLRQ, c. C-12, préambule.

II. LE DEMANDEUR M. JOSEPH-CHRISTOPHER LUAMBA

7. Le demandeur, monsieur Joseph-Christopher Luamba, est âgé de 20 ans au moment de la rédaction de la présente;
8. En juin 2017, il obtient un diplôme d'études secondaires de l'école secondaire Jean-Baptiste-Meilleur, située sur le territoire de la Ville de Repentigny;
9. Depuis août 2017, le demandeur étudie au Collège Montmorency, situé sur le territoire de la Ville de Laval, en vue de l'obtention d'un diplôme d'études collégiales, dans le cadre du programme Techniques de services financiers et d'assurances;
10. En date de la présente, le demandeur réside avec sa mère et ses deux sœurs, sur le territoire de la Ville de Montréal;
11. Le 8 mars 2019, la Société de l'assurance automobile du Québec délivre au demandeur un permis de conduire de classe 5;
12. Le demandeur a été le sujet de profilage racial à plusieurs reprises depuis l'obtention de son permis de conduire de classe 5, notamment lors d'interceptions routières en avril 2019, octobre 2019, novembre 2019 ainsi qu'en mai 2020, comme détaillées plus bas;

III. TRAME FACTUELLE

a) L'interception du mois de mars 2019

13. Lors d'une journée d'avril 2019, en après-midi, le demandeur circule sur la rue Renoir sur le territoire de la Ville de Montréal, afin de se rendre au Collège Montmorency pour y effectuer une séance d'étude;
14. Le demandeur circule à bord d'un véhicule automobile de marque Ford Focus, de l'année 2008 et immatriculé au nom de son oncle;
15. Au moment où il immobilise son véhicule automobile à un arrêt, le demandeur aperçoit en sens inverse une auto-patrouille, ayant à son bord un policier du Service de police de la Ville de Montréal (ci-après, « **SPVM** »), effectuer elle aussi un arrêt;
16. Le demandeur remarque alors le policier porter son attention sur le demandeur et son véhicule automobile;
17. Ayant auparavant activé son feu clignotant droit, le demandeur effectue alors un virage à droite et aperçoit le policier prendre son véhicule automobile en filature;
18. Le demandeur aperçoit presque immédiatement les gyrophares de l'auto-patrouille s'activer;
19. Le demandeur immobilise donc son véhicule automobile sur le bord de la route;

20. Le policier sort de l'auto-patrouille et se dirige en direction du véhicule automobile du demandeur;
21. Une fois positionné à proximité de la portière du côté conducteur du véhicule automobile du demandeur, le policier demande alors au demandeur de s'identifier pour fins de vérification;
22. Après avoir vérifié l'identité du demandeur, le policier met fin à la détention arbitraire du demandeur;

b) L'interception du mois d'octobre 2019

23. Lors d'une journée d'octobre 2019, à ou vers deux (2) heures, le demandeur quitte le centre-ville de Montréal après une soirée passée entre amis;
24. Le demandeur prend alors place dans un véhicule automobile de marque Hyundai Elantra, de l'année 2013, et est accompagné par deux (2) amis, dont l'un est le conducteur du véhicule automobile;
25. Pendant que le véhicule automobile dans lequel se retrouve le demandeur circule sur une voie publique en direction du boulevard Crémazie pour y reconduire l'un des passagers, le demandeur aperçoit les gyrophares d'une auto-patrouille — se situant à l'arrière du véhicule automobile dans lequel il se retrouve — s'activer;
26. Le conducteur immobilise donc le véhicule automobile sur la voie de droite;
27. Deux policiers du SPVM sortent de l'auto-patrouille et s'approchent du véhicule automobile;
28. Après avoir questionné le conducteur sur sa consommation d'alcool au courant de la soirée et après avoir vérifié son identité et ses immatriculations, les policiers mettent fin à la détention arbitraire du conducteur, du demandeur et de l'autre occupant du véhicule automobile;

c) L'interception du mois de novembre 2019

29. Lors d'une journée de novembre 2019, à ou vers vingt-et-une (21) heures, le demandeur quitte une pharmacie sise au 6000, boulevard Henri-Bourassa Est, Montréal et se redirige vers son domicile à bord d'un véhicule automobile de marque Hyundai Elantra, de l'année 2017 et immatriculé au nom d'un de ses proches;
30. Alors qu'il circule en direction nord sur le boulevard Langelier, le demandeur immobilise son véhicule automobile à un feu rouge à l'intersection du boulevard Maurice-Duplessis et se retrouve côte à côte avec une auto-patrouille ayant à son bord un policier du SPVM;
31. Le demandeur aperçoit alors le policier à bord de l'auto-patrouille porter son attention sur le demandeur et le véhicule automobile qu'il conduit;

32. Une fois le feu de circulation passé au vert, le demandeur s'engage dans l'intersection et remarque l'auto-patrouille attendre que le véhicule automobile du demandeur se soit engagé dans l'intersection pour ensuite se positionner à l'arrière du véhicule automobile du demandeur et prendre ce dernier en filature;
33. Quelques secondes après avoir été pris en filature, le demandeur aperçoit les gyrophares de l'auto-patrouille s'activer;
34. Le demandeur immobilise donc son véhicule automobile sur la voie de droite;
35. Le policier descend de l'auto-patrouille et marche en direction du véhicule automobile du demandeur;
36. Le policier aborde le demandeur et indique à ce dernier qu'il a été intercepté pour fins de vérification;
37. Après avoir questionné le demandeur sur le nom, l'adresse et le lien qu'il a avec la propriétaire du véhicule automobile et vérifié l'identité du demandeur, le policier met fin à la détention arbitraire du demandeur;

d) L'interception du mois de mai 2020

38. Lors d'une journée de mai 2020, en début d'après-midi, le demandeur circule sur le territoire de la Ville de Gatineau à bord d'un véhicule automobile de marque Nissan Rogue, de l'année 2011 et immatriculé au nom d'un proche, afin de se rendre à un restaurant pour aller y chercher une commande à emporter;
39. Alors qu'il circule sur la voie publique, le demandeur croise à une intersection une auto-patrouille du Service de police de la Ville de Gatineau;
40. Quelques secondes après avoir croisé l'auto-patrouille, le demandeur remarque que l'auto-patrouille est maintenant positionnée à l'arrière de son véhicule automobile et que les gyrophares de l'auto-patrouille sont activés;
41. Le demandeur immobilise donc son véhicule automobile sur la voie de droite;
42. Le policier sort de l'auto-patrouille et se dirige vers le véhicule automobile du demandeur;
43. Une fois positionné à proximité de la portière du côté conducteur du véhicule automobile du demandeur, le policier indique au demandeur qu'il a été intercepté pour fins de vérification;
44. Après avoir questionné le demandeur sur le nom, l'adresse et le lien qu'il a avec le propriétaire du véhicule automobile, les raisons de sa présence sur le territoire de la Ville de Gatineau et vérifié l'identité du demandeur, le policier met fin à la détention arbitraire du demandeur;
45. Les interceptions ci-haut décrites constituent une représentation d'une problématique systémique affectant plusieurs Canadiens, comme l'atteste notamment les rapports et les recherches mentionnés aux paragraphes 81 et suivants de la présente;

IV. CADRE JURIDIQUE

46. Une contestation constitutionnelle fondée sur le paragraphe 52(1) de la *Loi constitutionnelle de 1982*⁴, doit chercher à attaquer la validité d'une règle de droit. À cet effet, comme l'a reconnu la Cour suprême dans l'arrêt *SDGMR c. Dolphin Delivery Ltd*⁵, la « règle de droit » mentionnée au paragraphe 52(1) de la *Loi constitutionnelle* vise tant les dispositions législatives que les règles de *common law*,

➤ *SDGMR c. Dolphin Delivery Ltd*, [1986] 2 RCS 573, p. 593 et 598-599 :

Le texte anglais de la disposition se lit ainsi: « *any law that is inconsistent with the provisions of the Constitution is, to the extent of the inconsistency, of no force or effect* ». À supposer que ces termes ne soient pas assez généraux pour inclure la *common law*, on devrait faire observer également que le texte français vient appuyer davantage cette conclusion en ce qu'il utilise les mots « elle rend inopérantes les dispositions de toute autre règle de droit ». [...] Adopter une interprétation du par. 52(1) qui soustrairait à l'application de la *Charte* l'ensemble de la *common law* qui régit dans une large mesure les droits et les obligations des individus dans la société, serait totalement irréaliste et contraire aux termes clairs utilisés dans ce paragraphe.

[Souligné dans l'original]

47. En l'espèce, le demandeur s'attaque à la constitutionnalité de la règle de *common law* octroyant aux policiers le pouvoir de procéder à l'interception au hasard d'un véhicule routier et de son conducteur sans motif raisonnable de croire ou de soupçonner qu'une infraction a été commise, lorsque cette interception ne fait pas partie d'un programme structuré, ainsi que le paragraphe 320.27(2) du C.cr. et l'article 636 du C.s.r., dans la mesure où ces dispositions enchâssent cette règle de *common law*;
48. Cette règle de *common law* a été reconnue par la Cour suprême, notamment dans l'arrêt *R. c. Ladouceur*⁶;

a) La *Charte canadienne des droits et libertés*

49. La *Charte* énonce :

➤ *Charte canadienne des droits et libertés*, art. 7, 8, 9 et 10 et par. 15(1) :

7. Chacun a droit à la vie, à la liberté et à la sécurité de sa personne; il ne peut être porté atteinte à ce droit qu'en conformité avec les principes de justice fondamentale.

8. Chacun a droit à la protection contre les fouilles, les perquisitions ou les saisies abusives.

9. Chacun a droit à la protection contre la détention ou l'emprisonnement arbitraires.

10. Chacun a le droit, en cas d'arrestation ou de détention :

⁴ Annexe B de la *Loi de 1982 sur le Canada* (R-U), 1982, c. 11 (ci-après, la « *Loi constitutionnelle* »).

⁵ [1986] 2 RCS 573.

⁶ [1990] 1 RCS 1257.

a) d'être informé dans les plus brefs délais des motifs de son arrestation ou de sa détention;

b) d'avoir recours sans délai à l'assistance d'un avocat et d'être informé de ce droit;

c) de faire contrôler, par *habeas corpus*, la légalité de sa détention et d'obtenir, le cas échéant, sa libération.

[...]

15. (1) La loi ne fait acception de personne et s'applique également à tous, et tous ont droit à la même protection et au même bénéfice de la loi, indépendamment de toute discrimination, notamment des discriminations fondées sur la race, l'origine nationale ou ethnique, la couleur, la religion, le sexe, l'âge ou les déficiences mentales ou physiques.

[...]

50. La *Charte* prévoit :

➤ *Charte canadienne des droits et libertés*, art. 27 :

27. Toute interprétation de la présente charte doit concorder avec l'objectif de promouvoir le maintien et la valorisation du patrimoine multiculturel des Canadiens.

b) La Loi constitutionnelle de 1982

51. La *Loi constitutionnelle* prévoit :

➤ *Loi constitutionnelle de 1982*, Annexe B de la Loi de 1982 sur le Canada (R-U), 1982, c. 11, par. 52(1) :

52. (1) La Constitution du Canada est la loi suprême du Canada; elle rend inopérantes les dispositions incompatibles de toute autre règle de droit.

[...]

c) Le paragraphe 320.27(2) du *Code criminel*

52. Le paragraphe 320.27(2) du C.cr. prévoit :

➤ *Code criminel*, LRC 1985, c. C-46, par. 320.27(2) :

Vérification de la présence d'alcool ou de drogue

320.27 [...]

Dépistage obligatoire

(2) L'agent de la paix qui a en sa possession un appareil de détection approuvé peut, dans l'exercice légitime de ses pouvoirs en vertu d'une loi fédérale, d'une loi provinciale ou de la common law, ordonner à la personne qui conduit un véhicule à

moteur de fournir immédiatement les échantillons d'haleine que l'agent de la paix estime nécessaires à la réalisation d'une analyse convenable à l'aide de cet appareil et de le suivre à cette fin.

(...)

d) L'article 636 du Code de la sécurité routière

53. L'article 636 du C.s.r. prévoit le pouvoir des policiers de procéder à l'interception de véhicule routier pour l'application du C.s.r. :

➤ *Code de la sécurité routière*, RLRQ c. C-24.2, art. 636 :

636. Un agent de la paix, identifiable à première vue comme tel, peut, dans le cadre des fonctions qu'il exerce en vertu du présent code, des ententes conclues en vertu de l'article 519.65 et de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (chapitre P-30.3), exiger que le conducteur d'un véhicule routier immobilise son véhicule. Le conducteur doit se conformer sans délai à cette exigence.

54. Toutefois, comme le soulignait l'honorable Guy Gagnon dans l'arrêt *R. c. Dault*⁷, cette disposition ne prévoit pas la manière dont le pouvoir qu'il confère peut s'exercer :

➤ *R. c. Dault*, 2010 QCCA 986, par. 67 :

[67] [...] Il demeure toutefois que les dispositions du C.[s.r.] ne prévoient pas la façon dont les pouvoirs conférés par ces dispositions peuvent être exercés.

[68] La Cour suprême souligne l'importance de se référer aux principes de la *common law* lorsque la loi ne définit pas en termes explicites la façon dont les policiers doivent l'appliquer :

[45] [...] La portée de la conduite justifiable des policiers ne sera pas toujours définie par des termes explicitement prévus dans la loi, mais plutôt selon l'objet du pouvoir policier en question et en fonction des circonstances particulières de son exercice. Ainsi, il faudra inévitablement invoquer les principes de la *common law* pour déterminer la portée des mesures policières permises aux termes de toute loi.^[8]

[La référence de la citation de deuxième niveau est reproduite dans la présente en note de bas de page]

55. C'est en 1990, dans l'arrêt *Ladouceur*⁹, que la Cour suprême a déterminé l'étendue de ce pouvoir;

⁷ 2010 QCCA 986.

⁸ *R. c. Elias*, 2005 CSC 37, par. 45.

⁹ *R. c. Ladouceur*, préc., note 6.

e) L'arrêt *Ladouceur*

56. Dans l'arrêt *Ladouceur*, la Cour suprême devait déterminer la légalité du pouvoir policier de procéder à des interceptions au hasard pour l'application du paragraphe 189a(1) du *Code de la route*¹⁰;
57. Cette disposition se lisait ainsi :
- *Code de la route*, L.R.O. 1980, c. 198, par. 189a(1) :
- 189a(1)** Un agent de police, dans l'exercice légitime de ses fonctions, peut exiger du conducteur d'un véhicule automobile qu'il s'arrête. Si tel est le cas, à la suite d'une demande ou de signaux, le conducteur obéit immédiatement à la demande de l'agent identifiable à première vue comme tel.
58. Dans une décision partagée, la Cour suprême conclut que cette disposition donne aux policiers le pouvoir de procéder à l'interception au hasard d'un véhicule routier et de son conducteur en l'absence de motif raisonnable de croire ou de soupçonner la commission d'une infraction, lorsque cette interception ne fait pas partie d'un programme structuré;
59. À l'instar de la minorité, la majorité de la Cour suprême a conclu que l'interception qui résulte de l'exercice de ce pouvoir constitue une détention arbitraire, et est donc contraire à l'article 9 de la *Charte*. Toutefois, contrairement à la minorité, la majorité a considéré que cette contravention à l'article 9 de la *Charte* était justifiable au regard de l'article 1 de la *Charte*;
60. Rejetant les inquiétudes soulevées par la minorité, quant aux dangers que présente l'octroi d'un tel pouvoir aux policiers, la majorité de la Cour suprême, sous la plume de l'honorable Peter Cory, écrit :
- *R. c. Ladouceur*, [1990] 1 RCS 1257, p. 1287 :

Finalement, il faut démontrer que la vérification de routine ne porte pas atteinte gravement au droit garanti par l'art. 9 au point de l'emporter sur l'objectif législatif. Ce qui nous préoccupe à ce stade-ci, c'est la perception du risque d'abus de ce pouvoir par les fonctionnaires chargés d'appliquer la loi. À mon avis, ces craintes ne sont pas fondées. Il y a déjà des mécanismes en place pour empêcher les abus. Les policiers ne peuvent interpellier des personnes que pour des motifs fondés sur la loi, en l'espèce des motifs relatifs à la conduite d'une automobile comme la vérification du permis de conduire, des assurances et de la sobriété du conducteur ainsi que de l'état mécanique du véhicule. Lorsque l'interpellation est effectuée, les seules questions qui peuvent être justifiées sont celles qui se rapportent aux infractions en matière de circulation. Toute autre procédure plus inquisitoire ne pourrait être engagée que sur le fondement de motifs raisonnables et probables. Lorsqu'une interpellation est jugée illégale, les éléments de preuve ainsi obtenus pourraient bien être écartés en vertu du par. 24(2) de la *Charte*.

[Comme reproduit et souligné par l'honorable Guy Cournoyer dans la décision *R. c. Dorfeuille*¹¹]

¹⁰ L.R.O. 1980, c. 198, par. 189a(1), abrogé; maintenant *Code de la route*, L.R.O. 1990, c. H.8, par. 216(1).

¹¹ 2020 QCCS 1449, par. 72.

61. Sous la plume de l'honorable John Sopinka, la minorité formule ses préoccupations comme suit :

➤ *R. c. Ladouceur*, [1990] 1 RCS 1257, p. 1267 :

Par contre, l'interception au hasard d'un véhicule au cours d'une patrouille permettrait à un agent de police d'intercepter n'importe quel véhicule, n'importe quand, n'importe où. La décision pourrait reposer sur un caprice. Chacun des agents de police aura des motifs différents. Certains auront tendance à arrêter les conducteurs plus jeunes, d'autres les voitures plus vieilles, et ainsi de suite. Comme le souligne le juge Tarnopolsky, des considérations raciales peuvent aussi entrer en ligne de compte. Mon collègue dit que, dans ces circonstances, il serait possible de prouver l'existence d'une violation de la Charte. Cependant, s'il n'est pas nécessaire de fournir quelque motif que ce soit, ni même d'en avoir, comment pourra-t-on savoir? L'agent n'a qu'à dire: "J'ai intercepté votre véhicule parce que j'ai le droit de le faire sans aucun motif. Je suis à la recherche de conducteurs sans permis." S'il est certain qu'il y aura des cas où, de l'aveu de tous, il se produira des violations de la *Charte* qui ne sont pas justifiables, pouvons-nous les ignorer et approuver une pratique, même si dans l'application générale de cette pratique les violations de la *Charte* sont justifiables? De plus, un pouvoir absolu risque d'être beaucoup plus envahissant et de donner lieu à une atteinte plus grande au droit à la vie privée. Tout citoyen parfaitement respectueux des lois qui circule tard la nuit sur une route de campagne déserte doit s'attendre à être rejoint, parfois par derrière, par une voiture de police, sirène hurlante et feux clignotants, et il doit s'arrêter immédiatement pour justifier son droit d'être sur la route. Combien de conducteurs innocents faudra-t-il interpellé pour attraper un conducteur sans permis? Nous n'avons pas de données là-dessus, mais les statistiques indiquent qu'en 1984, en Ontario, un conducteur sur 37 était sous le coup d'une suspension de permis. La proportion de conducteurs titulaires d'un permis par rapport aux conducteurs qui conduisent alors que leur permis est suspendu sera de 37 contre une fraction de 1. Il est donc probable qu'il faudra interpellé plus de 37 automobilistes innocents pour attraper un seul contrevenant.

[Comme reproduit et souligné par l'honorable Guy Curnoy dans la décision *Dorfeuille*¹²]

62. En 1994, dans l'arrêt *R. c. Soucisse*¹³, la Cour d'appel conclut que les conclusions de la Cour suprême dans l'arrêt *Ladouceur* s'appliquent également à l'article 636 du C.s.r., compte tenu de la similarité entre le libellé de ce dernier et du paragraphe 189a(1) du *Code de la route*¹⁴ :

➤ *R. c. Soucisse*, 1994 CanLII 5821 (QC CA), p. 10-11 :

Despite minor variances in the text, the similarity is so striking, that it compels the conclusion that the finding of the Supreme Court in *Ladouceur* applies equally to section 636 of the Highway Safety Code, and section 636 is a justifiable infringement of section 9 of the Charter. Accordingly, section 636 of the Highway Safety Code is valid.

63. Or, bien que les conclusions de la Cour suprême dans l'arrêt *Ladouceur* et celles de la Cour d'appel dans l'arrêt *Soucisse* soient encore appliquées en date de la présente, la

¹² *Id.*, par. 73.

¹³ 1994 CanLII 5821 (QC CA).

¹⁴ préc., note 10.

situation de fait de même que les approches du droit ont changé depuis que ces décisions furent rendues;

64. Du fait de ces changements, nous nous trouvons dans l'une des situations où la jurisprudence de la Cour suprême, notamment dans les arrêts *Canada (Procureur général) c. Bedford*¹⁵ et *Carter c. Canada (Procureur général)*¹⁶, reconnaît que les tribunaux de première instance peuvent s'écarter de tels précédents;

f) Les arrêts *Bedford* et *Carter*

65. La Cour suprême, dans les arrêts *Bedford* et *Carter*, discute des critères permettant de justifier le renversement d'un précédent;

66. Dans l'arrêt *Carter*, la Cour suprême indique notamment que

➤ *Carter c. Canada (Procureur général)*, 2015 CSC 5, par. 44

[44] [I]a doctrine selon laquelle les tribunaux d'instance inférieure doivent suivre les décisions des juridictions supérieures est un principe fondamental de notre système juridique. Elle confère une certitude tout en permettant l'évolution ordonnée et progressive du droit. Cependant, le principe du *stare decisis* ne constitue pas un carcan qui condamne le droit à l'inertie. Les juridictions inférieures peuvent réexaminer les précédents de tribunaux supérieurs dans deux situations : (1) lorsqu'une nouvelle question juridique se pose; et (2) lorsqu'une modification de la situation ou de la preuve « change radicalement la donne » (*Canada (Procureur général) c. Bedford*, 2013 CSC 72, [2013] 3 R.C.S. 1101, par. 42).

[Notre soulignement]

67. Or, dans l'arrêt *Ladouceur*, l'assise factuelle sur laquelle reposait l'analyse qui a conduit la Cour suprême à conclure — sous l'article 1 de la *Charte* — à la légalité du pouvoir policier de procéder à l'interception au hasard de véhicule routier, ne correspond plus à celle qui prévaut aujourd'hui, comme il sera plus amplement démontré lors de l'instruction;

68. Ainsi, nous nous retrouvons dans l'un des cas où la jurisprudence de la Cour suprême permet à la Cour supérieure de procéder à sa propre appréciation de la situation de droit et déroger, le cas échéant, à la jurisprudence établie;

69. Par ailleurs, dans un *obiter* soutenu et éclairant dans l'affaire *Dorfeuille*, l'honorable Guy Cournoyer, alors qu'il siégeait à la Cour supérieure, mentionne ce qui suit, quant à la question qu'entend soulever le demandeur dans la présente instance :

➤ *R. c. Dorfeuille*, 2020 QCCS 1499, par. 79-80 :

[79] [...] [L]a question de savoir si la prise de connaissance d'office du profilage racial par la Cour suprême dans l'arrêt *Le* constitue, au sens de l'arrêt *Carter c. Canada (Procureur général)*, une modification de la situation ou de la preuve qui change radicalement la donne, au point de justifier la réévaluation du pouvoir de procéder à

¹⁵ 2013 CSC 72.

¹⁶ 2015 CSC 5.

des vérifications de routine sur les routes sans aucun motif, n'a pas été débattue lors de l'audition du pourvoi.

[80] Cela dit, l'étendue considérable de ces pouvoirs justifie certainement d'appliquer avec rigueur les enseignements de l'arrêt *Le* dans le contexte des vérifications de routine effectuées au hasard sur les routes.

[Références omises]

V. LES « NOUVEAUX » FAITS DEPUIS L'ARRÊT *LADOUCEUR*

a) La jurisprudence

70. Dans l'arrêt *R. c. Le*¹⁷, la Cour suprême s'exprime en ces termes en discutant de la notion de profilage racial :

➤ *R. c. Le*, 2019, CSC 34, par. 76-77 :

[76] [...] [L]a notion de profilage racial s'attache principalement à la motivation des agents de police. Le profilage racial se produit lorsque la race ou les stéréotypes raciaux concernant la criminalité ou la dangerosité sont dans une quelconque mesure utilisés, consciemment ou inconsciemment, dans la sélection des suspects ou le traitement des individus [...].

[77] La Cour a adopté la définition suivante du profilage racial dans *Québec (Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse) c. Bombardier Inc. (Bombardier Aéronautique Centre de formation)*, 2015 CSC 39, [2015] 2 R.C.S. 789 :

Le profilage racial désigne toute action prise par une ou des personnes en situation d'autorité à l'égard d'une personne ou d'un groupe de personnes, pour des raisons de sûreté, de sécurité ou de protection du public, qui repose sur des facteurs d'appartenance réelle ou présumée, tels [*sic*] la race, la couleur, l'origine ethnique ou nationale ou la religion, sans motif réel ou soupçon raisonnable, et qui a pour effet d'exposer la personne à un examen ou à un traitement différent.

Le profilage racial inclut aussi toute action de personnes en situation d'autorité qui appliquent une mesure de façon disproportionnée sur des segments de la population du fait, notamment, de leur appartenance raciale, ethnique ou nationale ou religieuse, réelle ou présumée. [Soulignement omis; par. 33.]

[Les modifications à la citation reproduite au paragraphe 77 sont celles de la Cour suprême]

71. Depuis l'arrêt *Le*, les tribunaux se doivent de prendre connaissance d'office du profilage racial;

¹⁷ 2019 CSC 34.

72. La Cour suprême s'exprime plus précisément en ces termes à ce sujet :

➤ *R. c. Le*, 2019, CSC 34, par. 97 :

[97] Nous n'hésitons pas à conclure que, même en l'absence de ces rapports très récents, nous sommes maintenant arrivés au point où les travaux de recherche montrent l'existence d'un nombre disproportionné d'interventions policières auprès des collectivités racialisées et à faible revenu (voir D. M. Tanovich, « Applying the Racial Profiling Correspondence Test » (2017), 64 C.L.Q. 359). C'est d'ailleurs dans ce contexte social plus large qu'il convient d'examiner l'entrée des policiers dans la cour arrière et l'interrogatoire de M. Le et de ses amis. Il s'agit là d'un autre exemple de l'expérience commune de jeunes hommes appartenant à des groupes racialisés, lesquels sont fréquemment pris pour cibles, appréhendés et appelés à répondre à des questions ciblées et familières. [...]

73. Soulignons que, bien qu'elle soit divisée quant à l'issue du pourvoi, la Cour est unanime quant à la question de la prise de connaissance d'office du profilage racial;

74. En effet, écrivant pour la minorité, l'honorable Michael J. Moldaver écrit notamment ce qui suit sur cette question :

➤ *R. c. Le*, 2019, CSC 34, par. 260 :

[260] [...] Les rapports, études et autres documents crédibles sur les relations interraciales peuvent aider les tribunaux à comprendre comment les personnes racialisées peuvent vivre différemment les interactions avec les policiers, et les tribunaux peuvent prendre connaissance d'office de ces documents — qui constituent de la preuve relative au « contexte social » — lorsqu'il est satisfait au test énoncé dans l'arrêt *R. c. Spence*, 2005 CSC 71, [2005] 3 R.C.S. 458. De plus, je ne conteste pas la justesse des documents dont mes collègues prennent connaissance d'office et je ne mets pas en question leur décision de s'appuyer sur ces documents. [...]

75. Or, cette nouvelle connaissance d'office des tribunaux fait en sorte que nous nous retrouvons indubitablement dans l'une des situations décrites par la Cour suprême dans les arrêts *Bedford* et *Carter*, quant aux précédents qu'ont établis les arrêts *Ladouceur* et *Soucisse*;

76. Par ailleurs, les conclusions de la Cour suprême dans l'arrêt *Le* — incluant la prise de connaissance d'office du profilage racial — semblent démontrer la justesse des inquiétudes formulées par la minorité dans l'arrêt *Ladouceur*;

77. Comme l'a souligné l'honorable Guy Curnoy dans la décision *Dorfeuille* :

➤ *R. c. Dorfeuille*, 2020 QCCS 1499, par. 75-77 :

[75] À cet égard, même avant l'arrêt *Le*, certains auteurs exprimaient l'avis que l'arrêt *Ladouceur* doit être réévalué, voire renversé.

[76] Les auteurs de la deuxième édition de l'ouvrage *Criminal Procedure in Canada* expliquent la nécessité de cette réévaluation en ces termes :

§2.97 In our view, the majority in *Ladouceur* unduly downplayed the risk of abusive roadside detentions. Of particular concern is the leeway that the decision provides for "pretextual" stops. Under the guise of routine

safety checks, police (who typically perceive themselves as being involved in a competitive, crime-fighting endeavour) may, under *Ladouceur*, stop motorists on the basis of unsubstantiated hunches. Such stops then give police the chance to develop grounds to justify further probing. If that fails, they may seek permission to search and worry later (if at all) about how to admit the fruits of the search if contraband is found.

§2.98 The dissenting justices in *Ladouceur*, in contrast, doubted that adding a power to conduct roving random stops would significantly enhance the deterrence provided by fixed-point stops. How many innocent drivers would be stopped, they questioned, to catch the few who are drunk, unlicensed, or uninsured? For the dissenters, the cost was too great:

[T]he roving random stop would permit any individual officer to stop any vehicle, at any time, at any place. The decision may be based on any whim. Individual officers will have different reasons. Some may tend to stop younger drivers, others older cars, and so on. Indeed, ... racial considerations may be a factor too.

When *Ladouceur* was decided there was almost no empirical basis for fears that racial bias might influence police detention decisions. As noted in Part 3(4)(a), above, a growing body of evidence has since emerged showing that police disproportionately detain Aboriginals and African-Canadians. In light of that evidence, it would now seem that the majority's optimism in *Ladouceur* was misplaced, and that the dissent's concerns were well founded. We hope that the Court will reconsider its section 1 analysis in light of this new evidence. Until then, the open-ended power of proactive road safety stops remains, as does its potential for abuse.

[Le soulignement est ajouté]

[77] L'auteur Steven Penney soulève des préoccupations similaires dans un article intitulé *Driving While Innocent: Curbing the Excesses the "Traffic Stop" Power* :

As discussed, the Court in *Ladouceur* narrowly dismissed a challenge to legislation permitting police to conduct a "roving random stop," i.e., one conducted "as part of a routine check which was not part of any organized program. But as the post-*Ladouceur* cases reveal, roving traffic stops need not be either "random" or "routine." Police are not required to choose vehicles randomly. Nor must they show that stops were conducted as part of a routine compliance audit. As we have seen, they may (and frequently do) stop vehicles because they suspect criminal offending but lack the requisite grounds to detain for that reason.

As Justice Sopinka suggested in *Ladouceur* dissent, this raises the spectre of discriminatory profiling. In the years since, evidence has accumulated that police pay disproportionate attention to certain racial minorities and that this may cause adverse, systemic, long-term harms to both the individuals targeted and their communities.

[Le soulignement est ajouté]

[Références omises]

78. Le constat dressé par les auteurs cités par l'honorable Guy Cournoyer, quant à la problématique du profilage racial, repose sur une importante preuve documentaire qui n'existait pas à l'époque où l'arrêt *Ladouceur* fut rendu;
79. Qui plus est, nous notons que les tribunaux semblent avoir au fil du temps constaté les dérives qu'a engendrées l'octroi d'un pouvoir policier ne possédant aucune balise qui soit objectivement vérifiable;
80. Sur ce point, dans la décision *R. c. Viellot Blaise*¹⁸, l'honorable Katia Léontieff s'exprime en ces termes :

➤ *R. c. Viellot Blaise*, 2020 QCCM 26, par. 54 :

[54] Le Tribunal est conscient que le très large pouvoir d'interception des agents de la paix prévu à l'article 636 C.s.r. peut facilement servir de fourre-tout commode pour effectuer des enquêtes criminelles générales, dénuées de tout fondement ou pour justifier après coup des interventions motivées par du profilage racial. [...]

b) Les rapports et études

81. Face à l'accumulation de rapports et d'études étayant l'ampleur de la problématique du profilage racial — notamment l'impact de cette problématique sur certaines minorités —, il semble en effet dorénavant indéniable que la grille d'analyse de la majorité de la Cour suprême dans l'arrêt *Ladouceur* n'est plus applicable;
82. Notamment, en 2018, l'honorable Michael H. Tulloch, juge à la Cour d'appel de l'Ontario, publie le *Rapport de l'examen indépendant des contrôles de routine*¹⁹;
83. Dans ce rapport, l'honorable Michael H. Tulloch dresse le portrait de diverses études canadiennes sur la question du profilage racial, incluant le *Kingston Data Collection Project* et le *Projet de collecte de données fondées sur la race aux contrôle routiers*. Il discute de ces deux études en ces termes :

➤ L'honorable Michael H. Tulloch, *Rapport de l'examen indépendant des contrôles de routine*, Toronto, Ontario, 2018, p. 47 :

58. Le *Kingston Data Collection Project* de 2015, l'une des premières études canadiennes sur le profilage racial des services de police, a conclu que les résidents noirs de Kingston étaient surreprésentés dans les contrôles routiers (2,7 fois) et dans les interpellations de piétons (3,7 fois) comparativement à leur représentation dans la population générale de la municipalité [²⁰].

¹⁸ 2020 QCCM 26.

¹⁹ L'honorable Michael H. TULLOCH, *Rapport de l'examen indépendant des contrôles de routine*, Toronto, Ontario, 2018, en ligne : https://www.mcscs.jus.gov.on.ca/french/Servicespoliciers/Contr%C3%B4lespoliciersderoutine/Rapportdele%20%80%99examenind%C3%A9pendantdescontr%C3%B4lesderoutine2018_fr.html.

²⁰ Scot Wortley et Lysandra Marshall, *Bias Free Policing: The Kingston Police Stop Data Collection Pilot Project Final Results* (Kingston, Ontario : Kingston Police Services Board, 2005), en ligne : <http://hdl.handle.net/1974/8655>.

59. Le *Projet de collecte de données fondées sur la race aux contrôles routiers* du Service de police d'Ottawa de 2016 a conclu que les conducteurs noirs étaient interceptés 2,2 fois plus souvent que ce à quoi l'on pouvait s'attendre en fonction de la population des conducteurs. Les conducteurs du Moyen-Orient étaient interceptés 3,3 fois plus souvent. Les jeunes conducteurs noirs (de 16 à 24 ans) étaient interceptés 8,3 fois plus souvent que ce à quoi l'on pouvait s'attendre et les jeunes conducteurs du Moyen-Orient étaient arrêtés 12 fois plus souvent [21].

[Les références contenues dans le rapport, pour cet extrait, sont reproduites *ad litteram* et *in extenso* aux notes en bas de page 20 et 21 de la présente]

84. Plus spécifiquement à Montréal, une équipe de recherche indépendante publiée en septembre 2019 un rapport intitulé *Les interpellations policières à la lumière des identités racisées des personnes interpellées*²²;

85. Dans ce rapport, les auteurs Armony, Hassaoui et Mulone concluent notamment que

- Victor ARMONY, Mariam HASSAOUI et Massimiliano MULONE, *Les interpellations policières à la lumière des identités racisées des personnes interpellées*, Équipe de recherche indépendante, 2019, p. 84 et 117 :

les personnes autochtones et les personnes noires affichent des niveaux très élevés – entre 4 et 5 fois plus que les personnes blanches – quant à leur probabilité moyenne de se faire interpellé par le SPVM.

[...]

Les variations dans les chances d'interpellation des personnes noires ne s'expliquent pas par le niveau local de criminalité, alors que la composition ethnique du quartier semble avoir un impact sur leurs risques d'interpellation.

[Extraits en italique et en caractère gras dans l'original]

86. Ces auteurs soulignent par ailleurs que

- Victor ARMONY, Mariam HASSAOUI et Massimiliano MULONE, *Les interpellations policières à la lumière des identités racisées des personnes interpellées*, Équipe de recherche indépendante, 2019, p. 22 :

²¹ Service de police d'Ottawa, « *Projet de collecte de données fondées sur la race aux contrôles routiers (PCDFRCR)* », en ligne : *Service de police d'Ottawa*, <https://www.ottawapolice.ca/fr/news-and-community/Traffic-Stop-Race-Data-Collection-ProjectTSRDPC.asp>. Voir également Commission ontarienne des droits de la personne, « Réponse de la CODP au rapport Données sur la race et contrôles routiers à Ottawa » (28 novembre 2016), chap. 5, en ligne : *Commission ontarienne des droits de la personne*, <http://www.ohrc.on.ca/fr/réponse-de-la-codp-au-rapport-données-sur-la-race-et-contrôles-routiers-à-ottawa/5-contextedes-conclusions-du-rapport> [CODP, « Contrôles routiers à Ottawa »] (il faut souligner que, à la suite de ces études, le Service de police d'Ottawa et le Service de police de Kingston ont appliqué des mesures pour promouvoir des services policiers sans préjugés).

²² Victor ARMONY, Mariam HASSAOUI et Massimiliano MULONE, *Les interpellations policières à la lumière des identités racisées des personnes interpellées*, Équipe de recherche indépendante, 2019, en ligne : <https://cridaq.uqam.ca/publication/les-interpellations-policières-a-la-lumière-des-identités-racisées-des-personnes-interpellées/>.

[]a littérature qui s'est penchée sur les discriminations dont la communauté noire est victime au volant est d'ailleurs si abondante qu'elle possède un nom spécifique : *Driving While Black* [...].

87. Le 7 octobre 2019, à la suite de la publication du rapport de l'équipe de recherche indépendante, le SPVM publie un communiqué²³ dans lequel il mentionne notamment que
- SERVICE DE POLICE DE LA VILLE DE MONTRÉAL, *Rapport indépendant sur l'analyse des données d'interpellations policières; le SPVM annonce des mesures concrètes*, Communiqué, 7 octobre 2019 :

[]a Direction du Service accepte avec humilité l'ensemble des constats de ce rapport.

88. Dans ce même communiqué, le SPVM déclare par ailleurs ce qui suit :

- SERVICE DE POLICE DE LA VILLE DE MONTRÉAL, *Rapport indépendant sur l'analyse des données d'interpellations policières; le SPVM annonce des mesures concrètes*, Communiqué, 7 octobre 2019 :

Les résultats du rapport démontrent la présence de biais systémiques ou organisationnels qui se traduisent par des disparités dans la pratique de l'interpellation policière au SPVM.

89. Ainsi, en présence d'un pouvoir policier qui n'est accompagné d'aucune balise qui soit objectivement vérifiable, qui engendre pour des Canadiens un traitement distinct et inéquitable devant la loi, qui affecte la dignité humaine de plusieurs citoyens et qui nuit à leur épanouissement au sein de la société, il semble indéniable que la règle de *common law* contestée par la présente a engendré une situation d'abus que la Cour supérieure se doit de redresser;

VI. CONTRAVENTIONS À LA CHARTE

a) Contravention à l'article 7 de la Charte

90. La règle de *common law* octroyant à certains agents de la paix le pouvoir d'intercepter un véhicule routier et son conducteur sans motif raisonnable de croire ou de soupçonner qu'une infraction a été commise, lorsque cette interception ne fait pas partie d'un programme structuré, ainsi que le paragraphe 320.27(2) du C.cr. et l'article 636 du C.s.r., dans la mesure où ces dispositions enchâssent cette règle de *common law*, contreviennent aux droits garantis par l'article 7 de la Charte, comme il sera plus amplement démontré lors de l'instruction;
91. Cette violation à l'article 7 de la Charte n'est pas conforme aux principes de justice fondamentale, ni justifiable au sens de l'article 1 de la Charte, comme il sera plus amplement démontré lors de l'instruction;

²³ SERVICE DE POLICE DE LA VILLE DE MONTRÉAL, *Rapport indépendant sur l'analyse des données d'interpellations policières; le SPVM annonce des mesures concrètes*, Communiqué, 7 octobre 2019, en ligne : <<https://spvm.qc.ca/fr/Communiqués/Détails/14555>>.

b) Contravention à l'article 8 de la Charte

92. La règle de *common law* octroyant à certains agents de la paix le pouvoir d'intercepter un véhicule routier et son conducteur sans motif raisonnable de croire ou de soupçonner qu'une infraction a été commise, lorsque cette interception ne fait pas partie d'un programme structuré, ainsi que le paragraphe 320.27(2) du C.cr. et l'article 636 du C.s.r., dans la mesure où ces dispositions enchâssent cette règle de *common law*, contreviennent aux droits garantis par l'article 8 de la *Charte*, comme il sera plus amplement démontré lors de l'instruction;
93. Cette violation à l'article 8 de la *Charte* n'est pas justifiable au sens de l'article 1 de la *Charte*, comme il sera plus amplement démontré lors de l'instruction;

c) Contravention à l'article 9 de la Charte

94. La règle de *common law* octroyant à certains agents de la paix le pouvoir d'intercepter un véhicule routier et son conducteur sans motif raisonnable de croire ou de soupçonner qu'une infraction a été commise, lorsque cette interception ne fait pas partie d'un programme structuré, ainsi que le paragraphe 320.27(2) du C.cr. et l'article 636 du C.s.r., dans la mesure où ces dispositions enchâssent cette règle de *common law*, contreviennent aux droits garantis par l'article 9 de la *Charte*, comme l'a reconnu la Cour suprême dans l'arrêt *Ladouceur* et comme il sera plus amplement démontré lors de l'instruction;
95. Cette violation à l'article 9 de la *Charte* n'est pas justifiable au sens de l'article 1 de la *Charte*, comme il sera plus amplement démontré lors de l'instruction;

d) Contravention à l'article 10 de la Charte

96. La règle de *common law* octroyant à certains agents de la paix le pouvoir d'intercepter un véhicule routier et son conducteur sans motif raisonnable de croire ou de soupçonner qu'une infraction a été commise, lorsque cette interception ne fait pas partie d'un programme structuré, ainsi que le paragraphe 320.27(2) du C.cr. et l'article 636 du C.s.r., dans la mesure où ces dispositions enchâssent cette règle de *common law*, contreviennent aux droits garantis par les alinéas 10a) et 10c) de la *Charte*, comme il sera plus amplement démontré lors de l'instruction;
97. Cette violation aux alinéas 10a) et 10c) de la *Charte* n'est pas justifiable au sens de l'article 1 de la *Charte*, comme il sera plus amplement démontré lors de l'instruction;
98. La règle de *common law* octroyant à certains agents de la paix le pouvoir d'intercepter un véhicule routier et son conducteur sans motif raisonnable de croire ou de soupçonner qu'une infraction a été commise, lorsque cette interception ne fait pas partie d'un programme structuré, ainsi que le paragraphe 320.27(2) du C.cr. et l'article 636 du C.s.r., dans la mesure où ces dispositions enchâssent cette règle de *common law*, contreviennent aux droits garantis par l'alinéa 10b) de la *Charte*, comme l'a reconnu la

Cour suprême dans les arrêts *R. c. Orbanski*; *R. c. Elias*²⁴ et comme il sera plus amplement démontré lors de l'instruction;

99. Cette violation à l'alinéa 10*b*) de la *Charte* n'est pas justifiable au sens de l'article 1 de la *Charte*, comme il sera plus amplement démontré lors de l'instruction;

e) Contrevenon au paragraphe 15(1) de la *Charte*

100. La règle de *common law* octroyant à certains agents de la paix le pouvoir d'intercepter un véhicule routier et son conducteur sans motif raisonnable de croire ou de soupçonner qu'une infraction a été commise, lorsque cette interception ne fait pas partie d'un programme structuré, ainsi que le paragraphe 320.27(2) du C.cr. et l'article 636 du C.s.r., dans la mesure où ces dispositions enchâssent cette règle de *common law*, contreviennent aux droits garantis par le paragraphe 15(1) de la *Charte*, comme il sera plus amplement démontré lors de l'instruction;
101. Cette violation au paragraphe 15(1) de la *Charte* n'est pas justifiable au sens de l'article 1 de la *Charte*, comme il sera plus amplement démontré lors de l'instruction;

VII. REMÈDE

102. Ainsi, le demandeur est bien fondé à demander au tribunal de déclarer inopérante et inconstitutionnelle la règle de *common law* octroyant à certains agents de la paix le pouvoir d'intercepter un véhicule routier et son conducteur sans motif raisonnable de croire ou de soupçonner qu'une infraction a été commise, lorsque cette interception ne fait pas partie d'un programme structuré, ainsi que le paragraphe 320.27(2) du C.cr. et l'article 636 du C.s.r., dans la mesure où ces dispositions enchâssent cette règle de *common law*;

VIII. AVIS SELON LES ARTICLES 76 ET 77 C.P.C.

103. Veillez considérer la présente comme un avis d'intention de contester le caractère opérant, l'applicabilité constitutionnelle ou la validité de la règle de *common law* octroyant à certains agents de la paix le pouvoir d'intercepter un véhicule automobile et son conducteur sans motif raisonnable de croire ou de soupçonner qu'une infraction a été commise, lorsque cette interception ne fait pas partie d'un programme structuré, ainsi que du paragraphe 320.27(2) du C.cr. et de l'article 636 du C.s.r., dans la mesure où ces dispositions enchâssent cette règle de *common law*;

²⁴ 2005 CSC 37.

IX. CONCLUSIONS

PAR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL :

ACCUEILLIR la présente demande;

DÉCLARER que la règle de *common law* octroyant à certains agents de la paix le pouvoir d'intercepter un véhicule routier et son conducteur sans motif raisonnable de croire ou de soupçonner qu'une infraction a été commise, lorsque cette interception ne fait pas partie d'un programme structuré, contrevient aux droits garantis par l'article 7 de la *Charte*;

DÉCLARER que cette violation aux droits garantis par l'article 7 de la *Charte* n'est pas conforme aux principes de justice fondamentale ni justifiable au sens de l'article 1 de la *Charte*;

DÉCLARER que la règle de *common law* octroyant à certains agents de la paix le pouvoir d'intercepter un véhicule routier et son conducteur sans motif raisonnable de croire ou de soupçonner qu'une infraction a été commise, lorsque cette interception ne fait pas partie d'un programme structuré, contrevient aux droits garantis par les articles 8, 9 et 10 et le paragraphe 15(1) de la *Charte*;

DÉCLARER que cette contravention aux droits garantis par les articles 8, 9 et 10 et le paragraphe 15(1) de la *Charte* n'est pas justifiable au sens de l'article 1 de la *Charte*;

DÉCLARER inopérante et inconstitutionnelle la règle de *common law* octroyant à certains agents de la paix le pouvoir d'intercepter un véhicule routier et son conducteur sans motif raisonnable de croire ou de soupçonner qu'une infraction a été commise, lorsque cette interception ne fait pas partie d'un programme structuré;

DÉCLARER inopérante et inconstitutionnelle le paragraphe 320.27(2) du C.cr. et l'article 636 du C.s.r., dans la mesure où ces dispositions enchâssent la règle de *common law* déclarée inopérante et inconstitutionnelle selon les déclarations ci-haut;

SUBSIDIAIREMENT,

MODIFIER la règle de *common law* octroyant à certains agents de la paix le pouvoir d'intercepter un véhicule routier et son conducteur sans motif raisonnable de croire ou de soupçonner qu'une infraction a été commise, lorsque cette interception ne fait pas partie d'un programme structuré, afin de la rendre conforme aux articles 7, 8, 9, 10, et le paragraphe 15(1) de la *Charte*;

DÉCLARER que, dans la mesure où le paragraphe 320.27(2) du C.cr. et l'article 636 du C.s.r. enchâssent la règle de *common law* citée ci-haut, ces dispositions statutaires enchâssent cette règle seulement tel que modifiée selon la conclusion ci-haut;

PRONONCER toute autre chose que le tribunal juge nécessaire afin d'assurer la protection des droits constitutionnels du demandeur;

ORDONNER l'exécution du jugement nonobstant appel;

LE TOUT avec les frais de justice en faveur du demandeur, nonobstant l'issue du litige.

Montréal, le 2 février 2021



Mike Siméon, avocat

M^e Mike Siméon

Courriel : msimeon@mslex.ca

2000, rue Mansfield, bureau 1610

Montréal (Québec) H3A 3A4

Téléphone : 514 866-4043

Télécopieur : 514 866-8719

Notifications : notification@mslex.ca

Avocat du demandeur

Notre référence : 001.01

Montréal, le 2 février 2021

Cabinet d'avocats NOVAlex Inc.

Cabinet d'avocats NOVAlex inc.

M^e Azim Hussain

Courriel : ahussain@novalex.co

1195, rue Wellington, bureau 301

Montréal (Québec) H3C 1W1

Téléphone : 514 903-0835, poste 132

Télécopieur : 514 903-0197

Notifications : notification@novalex.co

Avocats-conseils du demandeur

Notre référence : 3338-01884

Montréal, le 2 février 2021

 Shadley Bien-Aimé SENC

Shadley Bien-Aimé, s.e.n.c.

M^e Alexandre Bien-Aimé

Courriel : abienaime@sbalex.com

2000, rue Mansfield, bureau 1610

Montréal (Québec) H3A 3A4

Téléphone : 514 866-4043, poste 207

Télécopieur : 514 866-8719

Avocats-conseils du demandeur

Notre référence : 5744