

Surinder Hundal Appellant

v.

Her Majesty The Queen Respondent

INDEXED AS: R. v. HUNDAL

File No.: 22358.

1992: January 30; 1993: March 11.

Present: Lamer C.J. and La Forest, L'Heureux-Dubé, Sopinka, Gonthier, Cory, McLachlin, Stevenson* and Iacobucci JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR
BRITISH COLUMBIA

Criminal law — Dangerous driving — Mens rea — Objective or subjective standard — Motorist killed by truck driving through intersection as light turned red — Trucker thinking not possible to stop — Evidence that trucker's driving outside the norm — Whether objective or subjective standard should apply — Criminal Code, R.S.C. 1970, c. C-34, s. 233(1), (4), as am. by S.C. 1985, c. 19, s. 36 (now R.S.C., 1985, c. C-46, s. 249(1), (4)).

Appellant was involved in a fatal motor accident and charged with dangerous driving under s. 233 (now s. 249) of the *Criminal Code*. The accident occurred in heavy afternoon traffic on a wet four lane street in downtown Vancouver. The deceased had waited at the intersection for a red light and was proceeding through it on a green light. He had crossed the cross-walk and the two west-bound lanes when his car was struck broadsides by the appellant's overloaded truck in the east-bound passing lane.

The appellant testified that he thought he could not stop when the light turned amber, sounded his horn and proceeded through the intersection. Several witnesses testified that appellant's truck entered the intersection after the traffic light had turned red and police testimony established that the light was timed to provide a significant delay between one direction's receiving an amber light and the other's receiving a green light. One wit-

Surinder Hundal Appellant

c.

^a **Sa Majesté la Reine** Intimée

RÉPERTORIÉ: R. C. HUNDAL

N° du greffe: 22358.

^b

1992: 30 janvier; 1993: 11 mars.

Présents: Le juge en chef Lamer et les juges La Forest, L'Heureux-Dubé, Sopinka, Gonthier, Cory, McLachlin, Stevenson* et Iacobucci.

^c

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DE LA COLOMBIE-
BRITANNIQUE

Droit criminel — Conduite dangereuse — Mens rea — Norme objective ou norme subjective — Automobiliste tué par un camion qui traversait une intersection au moment où le feu est devenu rouge — Camionneur se croyant dans l'impossibilité d'arrêter — Éléments de preuve établissant que la façon de conduire du camionneur s'écartait de la norme — Y a-t-il lieu d'appliquer une norme objective ou subjective? — Code criminel, S.R.C. 1970, ch. C-34, art. 233(1), (4), mod. par S.C. 1985, ch. 19, art. 36 (maintenant L.R.C. (1985), ch. C-46, art. 249(1), (4)).

À la suite d'un accident de la route qui a coûté la vie à une personne, l'appellant a été accusé de conduite dangereuse, infraction prévue à l'art. 233 (maintenant l'art. 249) du *Code criminel*. L'accident est survenu en après-midi dans la circulation dense d'une rue à quatre voies au centre-ville de Vancouver, alors que la chaussée était humide. La victime s'était arrêtée pour un feu rouge et, ayant eu le feu vert, traversait l'intersection. Il avait franchi le passage pour piétons et les deux voies réservées à la circulation allant vers l'ouest alors que le camion surchargé de l'appellant est venu percuter sa voiture par le travers dans la voie de dépassement pour la circulation se dirigeant vers l'est.

D'après son témoignage, l'appellant, croyant ne pas pouvoir s'arrêter quand le feu est devenu jaune, a donné un coup d'avertisseur et s'est engagé dans l'intersection. Plusieurs témoins ont dit que le camion de l'appellant était entré dans l'intersection après que le feu de circulation était devenu rouge. De plus, le témoignage d'un policier établissait que le feu en question était réglé de manière à ce qu'il y ait un décalage appréciable entre le

* Stevenson J. took no part in the judgment.

* Le juge Stevenson n'a pas pris part au jugement.

ness, who had driven behind the truck for some distance, testified that the appellant had gone through another intersection as the light turned red and estimated the truck's speed at the time of the collision to be between 50 to 60 km/h.

The trial judge found that the appellant's actions represented a gross departure from the standard of care to be expected from a prudent driver and found him guilty of dangerous driving causing death. That decision was upheld on appeal. At issue here is whether there is a subjective element in the requisite *mens rea* which must be established by the Crown in order to prove the offence of dangerous driving described in s. 233 (now s. 249) of the *Criminal Code*.

Held: The appeal should be dismissed.

Per L'Heureux-Dubé, Sopinka, Gonthier, Cory and Iacobucci JJ.: The *mens rea* for the offence of dangerous driving should be assessed objectively but in the context of all the events surrounding the incident. The objective test meets the requirements of s. 7 of the *Canadian Charter of Rights and Freedoms* and was properly applied here.

Negligent driving can be thought of as a continuum that progresses, or regresses, from momentary lack of attention giving rise to civil responsibility through careless driving under a provincial Highway Traffic Act to dangerous driving under the *Criminal Code*.

Section 233 (now s. 249) of the *Criminal Code* requires an objective standard. This standard is quite appropriate given the need to reduce highway carnage. A consideration of the personal factors essential to determining subjective intent is generally not necessary given the fixed standards of physical and mental well-being coupled with the basic knowledge of the standard of care required of licensed drivers. A driver, whose conduct was objectively dangerous, should not be acquitted because he or she was not thinking of his or her manner of driving at the time of the accident. The nature of driving itself is often so routine and automatic that it is almost impossible to determine a particular state of mind of a driver at any given moment. The question to be asked, therefore, given that liability for dangerous driving is based on negligence, is whether, viewed objectively, the accused exercised the appropriate standard of care—not whether the accused subjectively intended the consequences of his or her action. The accused can still raise a reasonable doubt that a rea-

feu jaune dans un sens et le feu vert dans l'autre. Selon un témoin, qui avait suivi le camion sur une bonne distance, l'appelant avait traversé une autre intersection au moment où le feu devenait rouge. Ce témoin a estimé à 50 ou 60 km/h la vitesse du camion au moment de la collision.

Le juge du procès a conclu que les actes de l'appelant s'écartaient de façon flagrante de la norme de diligence à laquelle on peut s'attendre que se conforment les conducteurs prudents et l'a reconnu coupable de conduite dangereuse causant la mort. Cette décision a été confirmée en appel. Il s'agit en l'espèce de déterminer s'il existe un élément subjectif dans la *mens rea* devant être établie par le ministère public afin de prouver l'infraction de conduite dangereuse prévue à l'art. 233 (maintenant l'art. 249) du *Code criminel*.

Arrêt: Le pourvoi est rejeté.

Les juges L'Heureux-Dubé, Sopinka, Gonthier, Cory et Iacobucci: La *mens rea* dans le cas de l'infraction de conduite dangereuse devrait être appréciée objectivement mais dans le contexte de tous les événements entourant l'incident. Le critère objectif satisfait aux exigences de l'art. 7 de la *Charte canadienne des droits et libertés* et a été correctement appliqué en l'espèce.

La conduite négligente d'un véhicule automobile peut être considérée comme un continuum où l'on va de l'inattention momentanée qui entraîne la responsabilité civile, en passant par la conduite imprudente prévue au code de la route d'une province, jusqu'à la conduite dangereuse sanctionnée par le *Code criminel*.

L'article 233 (maintenant l'art. 249) du *Code criminel* commande l'application d'une norme objective. Cette norme est tout à fait indiquée étant donné la nécessité de réduire le carnage sur les routes. La prise en considération des facteurs personnels, essentielle pour la détermination de l'intention subjective, n'est, en général, pas nécessaire compte tenu des normes fixes en ce qui concerne la santé physique et mentale ainsi que de la connaissance de base de la norme de diligence que doivent avoir les titulaires de permis de conduire. Un conducteur qui a agi d'une manière objectivement dangereuse ne devrait pas être acquitté au motif qu'il ne pensait pas lors de l'accident à sa façon de conduire. De par sa nature même, la conduite d'un véhicule automobile présente souvent un aspect habituel et automatique, à tel point en fait qu'il est presque impossible de déterminer quel pouvait être l'état d'esprit d'un conducteur à un moment donné. Comme c'est sur la négligence que repose un verdict de culpabilité de conduite dangereuse, la question à se poser est donc de savoir si, du point de

sonable person would have been aware of the risks of his or her conduct. The test must be applied flexibly in the context of the events surrounding the incident.

The trier of fact must be satisfied that the conduct amounted to a marked departure from the standard of care that a reasonable person would observe in the accused's situation. If the accused offers an explanation, such as a sudden and unexpected onset of illness, the trier of fact, in order to convict, must be satisfied that a reasonable person in similar circumstances ought to have been aware of the risk and of the danger involved in the conduct manifested by the accused. A charge to the jury need only follow this reasoning. It need not be long or complex. Neither the section nor the offence requires it.

Per Lamer C.J. and McLachlin J.: The reasons of Cory J. were agreed with, subject to certain observations on the concept of fault and the "modified objective test". An objective test applied here; the question is not what was in the accused's mind but the absence of the mental state of care inferred from conduct of the accused. The fault is established if that conduct evinces a want of care judged by the standard of a reasonable person in similar circumstances. The relevant circumstances may include circumstances personal to the accused relating to whether the accused lacked the capacities or powers necessary to attain the mental state of care required in the circumstances.

Either the objective or the subjective test is capable of establishing the *mens rea* of a criminal offence. A dangerous or repugnant act, coupled with want of care representing a marked departure from the standard of a reasonable person in all the circumstances, may constitute a criminal offence. A clear distinction, however, must be made between subjective and objective *mens rea*. The phrase "modified objective test" was introduced to ensure that jurists applying the objective test take into account all relevant circumstances in the events surrounding the alleged offence and give the accused an opportunity to raise a reasonable doubt as to what a reasonable person would have thought in the particular sit-

vue objectif, l'accusé a satisfait à la norme appropriée de diligence, et non pas de savoir si, subjectivement, il a voulu les conséquences de son acte. Il reste tout de même loisible à l'accusé de faire naître un doute raisonnable quant à savoir si une personne raisonnable aurait été consciente des risques inhérents à son comportement. Le critère est à appliquer avec souplesse dans le contexte des événements entourant l'incident en question.

Le juge des faits doit être convaincu qu'il s'agit d'un comportement qui représentait un écart marqué par rapport à la norme de diligence que respecterait une personne raisonnable dans la situation de l'accusé. Si l'accusé offre une explication, par exemple, une maladie soudaine et imprévue, il faut alors pour qu'il y ait déclaration de culpabilité que le juge des faits soit convaincu qu'une personne raisonnable dans des circonstances analogues aurait dû être consciente du risque et du danger inhérents au comportement de l'accusé. Les directives au jury n'ont qu'à suivre ce raisonnement. Il n'est pas nécessaire qu'elles soient longues ou compliquées, car ni l'article en cause ni l'infraction ne le commandent.

Le juge en chef Lamer et le juge McLachlin: Les motifs du juge Cory sont acceptés sous réserve de certaines observations concernant la notion de faute et le «critère objectif modifié». C'est un critère objectif qui s'applique en l'espèce; la question ne porte pas sur ce qui s'est passé dans l'esprit de l'accusé mais sur l'absence d'un état mental de diligence qui se déduit de la conduite de l'accusé. L'existence de la faute est prouvée si cette conduite manifeste un manque de diligence jugé selon la norme d'une personne raisonnable dans des circonstances analogues. Les circonstances pertinentes peuvent comprendre des circonstances qui sont personnelles à l'accusé, à savoir s'il avait ou non les aptitudes ou les pouvoirs nécessaires pour atteindre l'état mental de diligence requis.

La *mens rea* d'une infraction criminelle peut être établie soit au moyen du critère objectif, soit au moyen du critère subjectif. Un acte dangereux ou répugnant, accompagné d'un manque de diligence représentant un écart marqué par rapport à la norme d'une personne raisonnable dans toutes les circonstances, peut constituer une infraction criminelle. Il faut toutefois faire une distinction nette entre la *mens rea* subjective et la *mens rea* objective. L'expression «critère objectif modifié» a été introduite dans le but de s'assurer que les juristes qui appliquent le critère objectif tiennent compte de toutes les circonstances pertinentes dans les événements entourant l'infraction reprochée et donnent à l'accusé la pos-

uation in which the accused found himself or herself. This phrase, if it is taken to suggest an amalgam of objective and subjective factors and looks at what ought to have been in the accused's mind, but goes on to consider what was actually there or not there, blurs the distinction between subjective and objective *mens rea*. On the objective test, the Crown is not required to establish what was in the accused's mind as a matter of fact. Under the objective test, only an honest and reasonably held belief can exonerate the accused. It is no defence that the accused thought he or she was being careful. Circumstances may arise where the accused's action was involuntary, with the result that there was not *actus reus*.

Per La Forest J.: Substantial agreement was expressed for the comments of Cory J. on the *mens rea* required for the offence of dangerous driving. It was noted, however, that this provision (a quasi-regulatory offence) differs in both its wording and object from the general offence of criminal negligence which requires a subjective *mens rea*.

Cases Cited

By Cory J.

Considered: *Mann v. The Queen*, [1966] S.C.R. 238; *Binus v. The Queen*, [1967] S.C.R. 594; *R. v. Beaudoin* (1973), 12 C.C.C. (2d) 81; **referred to:** *R. v. Mason* (1990), 60 C.C.C. (3d) 338; *Peda v. The Queen*, [1969] S.C.R. 905; *R. v. Lowe* (1974), 21 C.C.C. (2d) 193; *R. v. Mueller* (1975), 29 C.C.C. (2d) 243; *R. v. Sharp* (1984), 12 C.C.C. (3d) 428; *Re B.C. Motor Vehicle Act*, [1985] 2 S.C.R. 486; *R. v. Vaillancourt*, [1987] 2 S.C.R. 636; *R. v. Wholesale Travel Group Inc.*, [1991] 3 S.C.R. 154; *R. v. Tutton*, [1989] 1 S.C.R. 1392; *R. v. Waite*, [1989] 1 S.C.R. 1436.

By McLachlin J.

Considered: *R. v. Tutton*, [1989] 1 S.C.R. 1392.

By La Forest J.

Referred to: *R. v. Tutton*, [1989] 1 S.C.R. 1392; *R. v. Waite*, [1989] 1 S.C.R. 1436.

Statutes and Regulations Cited

Canadian Charter of Rights and Freedoms, s. 7.

sibilité de faire naître un doute raisonnable au sujet de ce qu'une personne raisonnable aurait pensé dans la situation particulière dans laquelle se trouvait lui-même l'accusé. Cette expression, si elle est interprétée comme signifiant un amalgame de facteurs objectifs et subjectifs et si elle considère ce qui aurait dû se passer dans l'esprit de l'accusé, mais tient ensuite compte de ce qui s'y est réellement passé ou non, efface la distinction entre la *mens rea* subjective et la *mens rea* objective. Dans le cas du critère objectif, le ministère public n'est pas tenu de prouver comme un fait ce qui se passait dans l'esprit de l'accusé. D'après le critère objectif, seule une croyance sincère et raisonnablement entretenue peut exonérer l'accusé. L'accusé ne saurait alléguer pour sa défense qu'il croyait être prudent. Dans certaines circonstances, l'acte de l'accusé peut avoir été involontaire, de sorte qu'il n'y a pas d'*actus reus*.

Le juge La Forest: L'opinion du juge Cory en ce qui concerne la *mens rea* requise pour l'infraction de conduite dangereuse est, pour l'essentiel, approuvée. Il est toutefois noté que cette disposition (il s'agit d'une infraction quasi réglementaire) diffère tant par sa formulation que par son objet de l'infraction générale de négligence criminelle, qui commande une *mens rea* subjective.

Jurisprudence

Citée par le juge Cory

Arrêts examinés: *Mann c. The Queen*, [1966] R.C.S. 238; *Binus c. The Queen*, [1967] R.C.S. 594; *R. c. Beaudoin* (1973), 12 C.C.C. (2d) 81; **arrêts mentionnés:** *R. c. Mason* (1990), 60 C.C.C. (3d) 338; *Peda c. The Queen*, [1969] R.C.S. 905; *R. c. Lowe* (1974), 21 C.C.C. (2d) 193; *R. c. Mueller* (1975), 29 C.C.C. (2d) 243; *R. c. Sharp* (1984), 12 C.C.C. (3d) 428; *Renvoi: Motor Vehicle Act de la C.-B.*, [1985] 2 R.C.S. 486; *R. c. Vaillancourt*, [1987] 2 R.C.S. 636; *R. c. Wholesale Travel Group Inc.*, [1991] 3 R.C.S. 154; *R. c. Tutton*, [1989] 1 R.C.S. 1392; *R. c. Waite*, [1989] 1 R.C.S. 1436.

Citée par le juge McLachlin

Arrêt examiné: *R. c. Tutton*, [1989] 1 R.C.S. 1392.

Citée par le juge La Forest

Arrêts mentionnés: *R. c. Tutton*, [1989] 1 R.C.S. 1392; *R. c. Waite*, [1989] 1 R.C.S. 1436.

Lois et règlements cités

Charte canadienne des droits et libertés, art. 7.

Criminal Code, R.S.C. 1970, c. C-34, s. 233(1), (4), as am. by S.C. 1985, c. 19, s. 36 (now R.S.C., 1985, c. C-46, s. 249(1), (4)).

Authors Cited

Burns, Peter. "An Aspect of Criminal Negligence or How the Minotaur Survived Theseus Who Became Lost in the Labyrinth" (1970), 48 *Can. Bar Rev.* 47.
 Canada. Transport Canada. Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate. *Preliminary Fatality Statistics*. Leaflet CL 9211 (e). Ottawa: May 1992.
 Rosenberg, Marc. "The *Mens Rea* Requirements of Criminal Negligence: *R. v. Waite* and *R. v. Tutton*" (1990), 2 *J.M.V.L.* 243.
 Stalker, M. Anne. "The Fault Element in Recodifying Criminal Law: A Critique" (1989), 14 *Queen's L.J.* 119.
 Stuart, Don. *Canadian Criminal Law*, 2nd ed. Toronto: Carswell, 1987.
 Stuart, Don. "Criminal Negligence: Deadlock and Confusion in the Supreme Court" (1989), 69 *C.R.* (3d) 331.

APPEAL from a judgment of the British Columbia Court of Appeal (1991), 63 C.C.C. (3d) 214, 6 C.R. (4th) 215, 29 M.V.R. (2d) 108, dismissing an appeal from conviction by Preston Co. Ct. J. Appeal dismissed.

S. R. Chamberlain, Q.C., for the appellant.

Alexander Budlovsky, for the respondent.

The reasons of Lamer C.J. and McLachlin J. were delivered by

MCLACHLIN J.—I agree with the reasons and disposition proposed by Justice Cory, but wish to add certain observations on the concept of fault and the "modified objective test".

As my colleague Cory J. points out, fault in criminal offences may be assessed by an objective standard or by a subjective standard. An offence can require proof of a positive state of mind, such as intent, recklessness or wilful blindness. If so, the Crown must prove beyond a reasonable doubt that the accused possessed the requisite state of

Code criminel, S.R.C. 1970, ch. C-34, art. 233(1), (4), mod. par S.C. 1985, ch. 19, art. 36 (maintenant L.R.C. (1985), ch. C-46, art. 249(1), (4)).

a Doctrine citée

Burns, Peter. «An Aspect of Criminal Negligence or How the Minotaur Survived Theseus Who Became Lost in the Labyrinth» (1970), 48 *R. du B. can.* 47.
 Canada. Ministère des Transports. Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile. *Statistiques préliminaires de la mortalité sur les routes*. Feuille CL 9211 (f). Ottawa: mai 1992.
 Rosenberg, Marc. «The *Mens Rea* Requirements of Criminal Negligence: *R. v. Waite* and *R. v. Tutton*» (1990), 2 *J.M.V.L.* 243.
 Stalker, M. Anne. «The Fault Element in Recodifying Criminal Law: A Critique» (1989), 14 *Queen's L.J.* 119.
 Stuart, Don. *Canadian Criminal Law*, 2nd ed. Toronto: Carswell, 1987.
 Stuart, Don. «Criminal Negligence: Deadlock and Confusion in the Supreme Court» (1989), 69 *C.R.* (3d) 331.

e POURVOI contre un arrêt de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique (1991), 63 C.C.C. (3d) 214, 6 C.R. (4th) 215, 29 M.V.R. (2d) 108, qui a rejeté l'appel interjeté contre un verdict de culpabilité rendu par le juge Preston de la Cour de comté.
 f Pourvoi rejeté.

S. R. Chamberlain, c.r., pour l'appelant.

g *Alexander Budlovsky*, pour l'intimée.

Version française des motifs du juge en chef Lamer et du juge McLachlin rendus par

LE JUGE MCLACHLIN—Je suis d'accord avec les motifs et le dispositif du juge Cory, mais je désire ajouter certaines observations sur la notion de faute et le «critère objectif modifié».

i Comme le signale mon collègue le juge Cory, la faute dans les infractions criminelles peut être évaluée grâce à une norme objective ou à une norme subjective. Une infraction peut exiger la preuve d'un état d'esprit positif, tel que l'intention, l'insouciance ou l'aveuglement volontaire. Si c'est le cas, le ministère public doit prouver hors de tout

mind. This is a subjective test, based on what was actually in the accused's mind. On the other hand, the fault may lie in the accused's negligence or inadvertence. In this case an objective test applies; the question is not what was in the accused's mind but the absence of the mental state of care. This want of due care is inferred from conduct of the accused. If that conduct evinces a want of care judged by the standard of a reasonable person in similar circumstances, the necessary fault is established. The relevant circumstances may include circumstances personal to the accused, relating to whether the accused lacked the capacities or powers necessary to attain the mental state of care required in the circumstances.

Although the fault required by the subjective test is arguably greater than that required by the objective test, either is capable of establishing the *mens rea* of a criminal offence. As Professor Stuart states, "not thinking, or not thinking properly" can be a sufficient basis for attributing fault to an accused (Don Stuart, "Criminal Negligence: Deadlock and Confusion in the Supreme Court" (1989), 69 C.R. (3d) 331, at p. 333). In his view, when engaging in dangerous behaviour,

a failure to exercise one's capacities and powers to bring about and control conduct and its risks is a culpable failure, and sufficiently morally culpable to attract the criminal sanction. In terms of deterrence, on this notion, we can and do teach ourselves to take care when we know that, if we do not, we will be punished. We are often capable of becoming less inadvertent. There is also an important pragmatic and realistic consideration. The traditional subjective awareness emphasis cannot cope with the truth that many of our acts in the real world, such as driving a motor vehicle, are automatic and reflexive and occur without conscious thought.

Marc Rosenberg similarly suggests that "sometimes it is the very failure to advert to the circum-

doute raisonnable que l'accusé avait l'état d'esprit requis. Il s'agit d'un critère subjectif, fondé sur ce qui s'est vraiment passé dans l'esprit de l'accusé. Par ailleurs, la faute peut résider dans la négligence ou l'inconscience de l'accusé. Dans ce cas, c'est un critère objectif qui s'applique; la question ne porte pas sur ce qui s'est passé dans l'esprit de l'accusé mais sur l'absence d'un état mental de diligence. Ce manque de diligence raisonnable se déduit de la conduite de l'accusé. Si cette conduite manifeste un manque de diligence jugé selon la norme d'une personne raisonnable dans des circonstances analogues, on a prouvé l'existence de la faute nécessaire. Les circonstances pertinentes peuvent comprendre des circonstances qui sont personnelles à l'accusé, à savoir s'il avait ou non les aptitudes ou les pouvoirs nécessaires pour atteindre l'état mental de diligence requis.

Bien que l'on puisse soutenir que la faute requise par le critère subjectif est plus grande que celle requise par le critère objectif, l'un ou l'autre peut établir la *mens rea* d'une infraction criminelle. Comme le déclare le professeur Stuart, [TRADUCTION] «ne pas penser ou ne pas penser correctement» peut être un fondement suffisant pour attribuer une faute à un accusé (Don Stuart, «Criminal Negligence: Deadlock and Confusion in the Supreme Court» (1989), 69 C.R. (3d) 331, à la p. 333). Selon lui, lorsqu'on adopte un comportement dangereux,

[TRADUCTION] le défaut d'exercer ses capacités et ses pouvoirs afin de provoquer et de maîtriser une conduite et les risques qu'elle peut entraîner est un défaut coupable, et suffisamment coupable sur le plan moral pour s'attirer une sanction pénale. Pour ce qui est de la dissuasion, en ce qui concerne cette notion, nous pouvons apprendre, et nous l'apprenons effectivement, à faire attention lorsque nous savons que, si nous ne le faisons pas, nous serons punis. Il nous est souvent possible de devenir moins insouciant. Il y a également une importante question pragmatique et réaliste. L'accent mis traditionnellement sur la conscience subjective ne résiste pas au fait qu'un grand nombre des actes que nous accomplissons dans la vie, comme la conduite d'un véhicule automobile, sont automatiques et réactifs et se produisent sans que nous y pensions consciemment.

Marc Rosenberg laisse entendre de la même manière que [TRADUCTION] «parfois c'est le défaut

stances which renders the conduct so dangerous” (Marc Rosenberg, “The *Mens Rea* Requirements of Criminal Negligence: *R. v. Waite* and *R. v. Tutton*” (1990), 2 *J.M.V.L.* 243, at p. 248). Professor Anne Stalker echoes this sentiment: “[n]ot to punish people who engage in such serious behaviour without considering its implications seems to put a premium on ignorance with regard to some very serious conduct” (M. Anne Stalker, “The Fault Element in Recodifying Criminal Law: A Critique” (1989), 14 *Queen’s L.J.* 119, at p. 127). Indeed, as Cory J. aptly puts it at pp. 884-85 of his reasons, “[i]t would be a denial of common sense for a driver, whose conduct was objectively dangerous, to be acquitted on the ground that he was not thinking of his manner of driving at the time.”

It follows that a dangerous or repugnant act, coupled with want of care representing a marked departure from the standard of a reasonable person in all the circumstances, may constitute a criminal offence. To accept the appellant’s submission that in all criminal cases the Crown must establish subjective *mens rea* would be to put the range of culpable conduct described by Stuart, Rosenberg and Stalker—conduct which has long formed part of our criminal law—beyond the law’s reach. That, to me, does not make sense.

Scholars have emphasized the importance of making a clear distinction between subjective and objective *mens rea*. Not to do so is dangerous. At the very least, it may induce a judge or jury to take into account the accused’s actual state of mind when the only issue is what the accused’s state of mind ought to have been. Thus Professor Stuart, *supra*, at p. 336, states that:

There must be a forthright recognition that there are offences such as criminal negligence which must be based on the objective standard. We need to know very clearly when we are convicting on the basis of the fact that the accused ought to have thought even though he did not.

de tenir compte des circonstances qui rend le comportement si dangereux» (Marc Rosenberg, «The *Mens Rea* Requirements of Criminal Negligence: *R. v. Waite* and *R. v. Tutton*» (1990), 2 *J.M.V.L.* 243, à la p. 248). Le professeur Anne Stalker abonde dans le même sens: [TRADUCTION] «[n]e pas punir les gens qui adoptent un comportement aussi grave sans tenir compte de ses conséquences semble récompenser l’ignorance en ce qui concerne une certaine conduite très grave» (M. Anne Stalker, «The Fault Element in Recodifying Criminal Law: A Critique» (1989), 14 *Queen’s L.J.* 119, à la p. 127). En fait, comme le dit pertinemment le juge Cory aux pp. 884 et 885 de ses motifs, «[i]l serait contraire au bon sens d’acquitter, au motif qu’il ne pensait pas lors de l’accident à sa façon de conduire, un conducteur qui a agi d’une manière objectivement dangereuse.»

Il s’ensuit qu’un acte dangereux ou répugnant, accompagné d’un manque de diligence représentant un écart marqué par rapport à la norme d’une personne raisonnable dans toutes les circonstances, peut constituer une infraction criminelle. Accepter l’allégation de l’appelant selon laquelle, dans toutes les affaires criminelles, le ministère public doit prouver l’existence d’une *mens rea* subjective équivaldrait à mettre la conduite coupable décrite par Stuart, Rosenberg et Stalker—conduite qui fait partie de notre droit pénal depuis longtemps—hors d’atteinte de la loi. D’après moi, cela n’a pas de sens.

Des auteurs ont souligné l’importance de faire une distinction nette entre la *mens rea* subjective et la *mens rea* objective. Il est dangereux de ne pas le faire. À tout le moins, cela peut inciter le juge ou le jury à tenir compte du véritable état d’esprit de l’accusé lorsqu’il s’agit uniquement de savoir quel aurait dû être l’état d’esprit de l’accusé. Ainsi, le professeur Stuart, *loc. cit.*, écrit à la p. 336:

[TRADUCTION] Il faut reconnaître franchement qu’il existe des infractions comme la négligence criminelle qui doivent être fondées sur la norme objective. Nous avons besoin de savoir très clairement quand nous sommes en train de rendre un verdict de culpabilité sur le fondement du fait que l’accusé aurait dû penser même s’il ne l’a pas fait.

Cory J. also emphasizes the importance of this distinction at p. 883 of his reasons: "there should be a clear distinction in the law between one who was aware (pure subjective intent) and one who should have taken care irrespective of awareness (pure objective intent)." I am in agreement with this conclusion.

This brings me to the modified objective test. The label "modified objective test" might be taken to suggest an amalgam of objective and subjective factors; a test that looks at what ought to have been in the accused's mind, but goes on to consider what was actually there or not there. If this is what it means, it runs afoul of Professor Stuart's sensible admonition that jurists should be very clear about whether they are convicting on the basis of the subjective test or the objective test. On the objective test, the Crown is not required to establish what was in the accused's mind as a matter of fact.

Consideration of the context in which the term has been used suggests that the phrase "modified objective test" was introduced in an effort to ensure that jurists applying the objective test take into account all relevant circumstances in the events surrounding the alleged offence and give the accused an opportunity to raise a reasonable doubt as to what a reasonable person would have thought in the particular situation in which the accused found himself or herself. Thus Cory J. in discussing the modified objective test at p. 883 stresses that "personal factors" may be raised and affirms at p. 886 that "it will remain open to the accused to raise a reasonable doubt that a reasonable person would have been aware of the risks in the accused's conduct". He goes on to say, "The test must be applied with some measure of flexibility. That is to say the objective test should not be applied in a vacuum but rather in the context of the events surrounding the incident."

Le juge Cory insiste également sur l'importance de cette distinction à la p. 883 de ses motifs: «[i]l convient [...] en droit de faire une distinction nette entre la personne qui était consciente de son acte (intention subjective pure) et une personne qui aurait dû se montrer prudente indépendamment de la conscience (intention objective pure).» Je suis d'accord avec cette conclusion.

Cela m'amène au critère objectif modifié. L'étiquette «critère objectif modifié» pourrait signifier un amalgame de facteurs objectifs et subjectifs; un critère qui considère ce qui aurait dû se passer dans l'esprit de l'accusé, mais qui tient ensuite compte de ce qui s'y est réellement passé ou non. Si c'est ce que cette expression signifie, elle va à l'encontre de l'avertissement judicieux du professeur Stuart selon lequel les juristes devraient être très clairs quant à savoir s'ils sont en train de rendre un verdict de culpabilité sur le fondement du critère subjectif ou du critère objectif. Dans le cas du critère objectif, le ministère public n'est pas tenu de prouver comme un fait ce qui se passait dans l'esprit de l'accusé.

La prise en considération du contexte dans lequel le terme a été utilisé laisse supposer que l'expression «critère objectif modifié» a été introduite dans le but de s'assurer que les juristes qui appliquent le critère objectif tiennent compte de toutes les circonstances pertinentes dans les événements entourant l'infraction reprochée et donnent à l'accusé la possibilité de faire naître un doute raisonnable au sujet de ce qu'une personne raisonnable aurait pensé dans la situation particulière dans laquelle se trouvait lui-même l'accusé. Ainsi le juge Cory, en examinant le critère objectif modifié, souligne, à la p. 883, qu'il est possible de soulever des «facteurs personnels» et affirme, à la p. 886, qu'«il sera tout de même loisible à l'accusé de faire naître un doute raisonnable quant à savoir si une personne raisonnable aurait été consciente des risques inhérents à son comportement». Il ajoute: «Une certaine souplesse s'impose dans l'application du critère. En d'autres termes, le critère objectif est à appliquer non pas dans l'abstrait mais dans le contexte des événements entourant l'incident en question.»

If, as my colleague suggests, McIntyre J. was describing a modified objective test in *R. v. Tutton*, [1989] 1 S.C.R. 1392, at p. 1432, the language and example used indicate that his concern too was to ensure that in applying the objective test all relevant circumstances, including those personal to the accused be considered. He reaffirms the objective test by asserting that only “an honest and reasonably held belief” can exonerate the accused. In other words, it is no defence to say, on the subjective level, “I was being careful”, or “I believed I could do what I did without undue risk”. The defence arises only if that belief was reasonably held. McIntyre J. goes on to offer the example of a welder who is engaged to work in a confined space believing on the assurance of the owner of the premises that no combustible or explosive material is nearby. The welder charged in connection with a subsequent explosion, McIntyre J. asserts, should be allowed to introduce evidence that he believed there were no combustible or explosive materials on the premises. This is an objective test; the fact that the welder had been told there were no combustible or explosive materials on the site is one of the circumstances which a jury should take into account in determining what a reasonable person would have thought and done. Was it reasonable for the welder in these circumstances to turn his torch on in the enclosed space? The answer, on the objective test, is “of course”.

Nor does Cory J.’s example of “a totally unexpected heart attack, epileptic seizure or detached retina” (at p. 886), which renders an accused unable to control his or her motor vehicle, require the introduction of an element of subjectivity. The better analysis, in my view, is that the onset of a “disease or disability” makes the act of losing control of the motor vehicle involuntary, with the result that there is no *actus reus*. Thus we do not reach the question of what a reasonable person would have been thinking or adverting to as the car goes off the road, much less what the accused was in fact thinking or not thinking. Alternatively, if the

Si, comme le laisse entendre mon collègue, le juge McIntyre décrit un critère objectif modifié dans l’arrêt *R. c. Tutton*, [1989] 1 R.C.S. 1392, à la p. 1432, le libellé et l’exemple utilisés indiquent qu’il se préoccupait également de s’assurer que, dans l’application du critère objectif, il soit tenu compte de toutes les circonstances, dont celles qui sont personnelles à l’accusé. Il réaffirme le critère objectif en déclarant que seule «une croyance sincère et raisonnablement entretenue» peut exonérer l’accusé. En d’autres mots, on ne peut pas dire pour se défendre, sur le plan subjectif: «J’étais prudent» ou «J’ai cru pouvoir faire ce que j’ai fait sans trop de risques». Le moyen de défense peut être invoqué seulement si cette croyance était raisonnablement entretenue. Le juge McIntyre donne ensuite l’exemple du soudeur qui est engagé pour travailler dans un espace restreint et qui se fie à la parole du propriétaire des lieux qu’aucune matière combustible ou explosive ne se trouve à proximité. Le soudeur accusé relativement à une explosion subséquente, dit le juge McIntyre, devrait pouvoir démontrer qu’il avait des motifs de croire qu’il n’y avait aucune matière combustible ou explosive sur les lieux. Il s’agit là d’un critère objectif; le fait que le soudeur avait été informé qu’il n’y avait aucune matière combustible ou explosive à cet endroit est l’une des circonstances qu’un jury devrait prendre en considération pour déterminer ce qu’une personne raisonnable aurait pensé et fait. Était-il raisonnable pour un soudeur dans ces circonstances d’allumer son chalumeau dans l’espace clos? La réponse, d’après le critère objectif, est «naturellement».

L’exemple donné par le juge Cory du conducteur qui «tout à fait soudainement, souffre d’une crise cardiaque, d’une attaque d’épilepsie ou d’un détachement de la rétine» (à la p. 886) qui font que l’accusé est incapable de maîtriser son véhicule n’exige pas non plus l’introduction d’un élément de subjectivité. La meilleure analyse, à mon avis, est de dire que la «maladie ou incapacité» soudaine occasionne la perte involontaire du contrôle du véhicule, de sorte qu’il n’y a pas d’*actus reus*. Ainsi, nous n’avons pas à nous demander ce qu’une personne raisonnable aurait pensé ou ce dont elle aurait tenu compte lorsque l’auto a quitté

actus reus were taken as established in these examples, the heart attack or epileptic seizure might be viewed as a circumstance which negates the ordinary inference of want of care which flows from the fact of having lost control of a motor vehicle.

I would dispose of the appeal as proposed by Cory J.

The following are the reasons delivered by

LA FOREST J.—I am in substantial agreement with what Justice Cory has to say about the *mens rea* required for the offence of dangerous driving and I would, therefore, dispose of the appeal in the manner proposed by him. I would simply add that, both in its wording and object (it is a quasi-regulatory offence), this provision differs from the general offence of criminal negligence which, concurring with Wilson J., I concluded required subjective *mens rea*; see *R. v. Tutton*, [1989] 1 S.C.R. 1392, and *R. v. Waite*, [1989] 1 S.C.R. 1436.

The judgment of L'Heureux-Dubé, Sopinka, Gonthier, Cory and Iacobucci JJ. was delivered by

CORY J.—At issue on this appeal is whether there is a subjective element in the requisite *mens rea* which must be established by the Crown in order to prove the offence of dangerous driving described in s. 233 of the *Criminal Code*, R.S.C. 1970, c. C-34, as am. by S.C. 1985, c. 19, s. 36 (now R.S.C., 1985, c. C-46, s. 249).

Factual Background

The accident occurred at about 3:40 in the afternoon in downtown Vancouver. The streets were wet at the time, a situation not uncommon to that

la route, et encore moins ce que l'accusé était de fait en train de penser ou ce à quoi il ne pensait pas. Subsidiairement, si l'*actus reus* était tenu pour prouvé dans ces exemples, la crise cardiaque ou l'attaque d'épilepsie pourraient être considérés comme une circonstance qui annule la conclusion ordinaire de manque de diligence découlant de la perte de la maîtrise d'un véhicule automobile.

Je suis d'avis de trancher le pourvoi de la façon proposée par le juge Cory.

Version française des motifs rendus par

LE JUGE LA FOREST—Je souscris, pour l'essentiel, à l'opinion du juge Cory en ce qui concerne la *mens rea* requise pour l'infraction de conduite dangereuse et, par conséquent, je suis d'avis de trancher le pourvoi de la manière qu'il propose. Je voudrais simplement ajouter que, tant par sa formulation que par son objet (il s'agit d'une infraction quasi réglementaire), cette disposition diffère de l'infraction générale de négligence criminelle qui nécessite une *mens rea* subjective, comme j'ai conclu, en souscrivant aux motifs du juge Wilson; voir *R. c. Tutton*, [1989] 1 R.C.S. 1392, et *R. c. Waite*, [1989] 1 R.C.S. 1436.

Version française du jugement des juges L'Heureux-Dubé, Sopinka, Gonthier, Cory et Iacobucci rendu par

LE JUGE CORY—Il s'agit en l'espèce de déterminer s'il existe un élément subjectif dans la *mens rea* devant être établie par le ministère public afin de prouver l'infraction de conduite dangereuse prévue à l'art. 233 du *Code criminel*, S.R.C. 1970, ch. C-34, mod. par S.C. 1985, ch. 19, art. 36 (maintenant L.R.C. (1985), ch. C-46, art. 249).

Les faits

L'accident en cause est survenu vers 15 h 40 au centre-ville de Vancouver. La chaussée était alors humide, phénomène assez commun d'ailleurs dans

city. The downtown traffic was heavy. The appellant was driving his dump truck eastbound on Nelson Street, a four lane road, approaching its intersection with Cambie Street. At the time, his truck was overloaded. It exceeded by 1160 kg the maximum gross weight permitted for the vehicle. He was travelling in the passing lane for eastbound traffic. The deceased was travelling southbound on Cambie Street. He had stopped for a red light at the intersection with Nelson Street. When the light turned green, the deceased proceeded into the intersection through a cross-walk, continued south across the two lanes for westbound traffic on Nelson Street and reached the passing lane for eastbound traffic. At that moment, his car was struck on the right side by the dump truck killing him instantly.

The appellant stated that when he approached the intersection of Nelson and Cambie Streets he observed that the light had turned amber. He thought that he could not stop in time so he simply honked his horn and continued through the intersection when the impact occurred. Several witnesses observed the collision. They testified that the appellant's truck entered the intersection after the Nelson Street traffic light had turned red. It was estimated that at least one second had passed between the end of the amber light and the time when the dump truck first entered the intersection. A Vancouver police officer gave evidence that the red light for Nelson at this intersection is preceded by a three second amber light and there is a further one-half second delay before the Cambie light turned green. One witness observed that the deceased's vehicle had travelled almost the entire width of the intersection before it was struck by the truck. Another witness, Mr. Mumford, had been travelling close to the appellant's truck through some twelve intersections. He testified that on an earlier occasion, the appellant went through an intersection as the light turned red. He estimated the speed of the truck at the time of the collision was between 50 to 60 kilometres per hour.

cette ville. De plus, la circulation était dense. L'appelant conduisait son camion à benne en direction est dans la rue Nelson, un chemin à quatre voies, et il s'approchait de l'intersection des rues Nelson et Cambie. Le camion était surchargé, dépassant de 1 160 kg le poids brut maximal permis pour le véhicule. L'appelant-roulait dans la voie de dépassement destinée aux véhicules circulant vers l'est. La victime, qui se dirigeait vers le sud dans la rue Cambie, s'était arrêtée à un feu rouge à l'intersection susmentionnée. Quand elle a eu le feu vert, la victime s'est engagée dans l'intersection en franchissant un passage pour piétons puis, roulant en direction sud, a traversé les deux voies réservées à la circulation allant vers l'ouest dans la rue Nelson et a gagné la voie de dépassement pour la circulation se dirigeant vers l'est. À ce moment, le camion a percuté le côté droit de la voiture de la victime, entraînant la mort instantanée de celle-ci.

L'appelant a dit avoir constaté que le feu était devenu jaune quand il s'approchait de l'intersection des rues Nelson et Cambie. Croyant ne pouvoir s'arrêter à temps, il a simplement donné un coup d'avertisseur et s'est engagé dans l'intersection. C'est alors que s'est produite la collision, dont il y a eu plusieurs témoins. D'après ces derniers, le camion de l'appelant est entré dans l'intersection après que le feu de circulation de la rue Nelson était devenu rouge. Ils estimaient qu'au moins une seconde s'était écoulée entre la fin du feu jaune et le moment où le camion a atteint l'intersection. Un policier de Vancouver a témoigné qu'à l'intersection en question le feu rouge pour la rue Nelson est précédé d'un feu jaune d'une durée de trois secondes auxquelles s'ajoute une demi-seconde d'attente avant que le feu ne tourne au vert pour la rue Cambie. L'un des témoins a constaté que le véhicule de la victime avait presque franchi l'intersection lorsque le camion l'a heurté. Un autre témoin, M. Mumford, a roulé près du camion de l'appelant sur une distance comprenant une douzaine d'intersections. Il a affirmé qu'il avait déjà vu l'appelant traverser une intersection au moment où le feu devenait rouge. Il a estimé à 50 ou 60 kilomètres à l'heure la vitesse du camion quand la collision a eu lieu.

Judgments Below

The County Court of Vancouver

The trial judge rejected the evidence of the appellant and accepted that of the other witnesses. In his view, the Crown was required to establish "that the accused did not exercise the care of a prudent driver having regard to all the circumstances that were in existence at the time that this collision occurred". He reviewed all the surrounding conditions and found that the appellant's actions represented a gross departure from the standard of care to be expected from a prudent driver. He therefore found the appellant guilty of dangerous driving causing death.

British Columbia Court of Appeal (1991), 63 C.C.C. (3d) 214

Majority

Legg J.A., with Locke J.A. concurring, rejected the view that a conviction under s. 249 requires the Crown to prove that the appellant persisted in driving when he knew that, in all the circumstances, his driving was dangerous. He referred extensively to the decision in *R. v. Mason* (1990), 60 C.C.C. (3d) 338 (B.C.C.A.). Legg J.A. found that proof of a marked departure from the norm was sufficient to sustain a conviction for dangerous driving without any express finding of advertent negligence. He held that there was ample evidence to support the finding of the trial judge that the appellant's actions represented a gross departure from the standard of care of a prudent driver. The appeal was therefore dismissed.

Dissent

Lambert J.A. reviewed the jurisprudence dealing with criminal negligence and its relationship to dangerous driving. He determined that the lower court should apply the test that was more favourable to the accused. He therefore concluded that the Crown must establish advertent or subjective negligence in order to obtain a conviction under

Les jugements des juridictions inférieures

Cour de comté de Vancouver

Le juge du procès a rejeté le témoignage de l'appelant et retenu ceux des autres témoins. De l'avis du juge, il incombait au ministère public d'établir [TRADUCTION] «que, eu égard à toutes les circonstances dans lesquelles la collision a eu lieu, l'accusé n'a pas agi en conducteur prudent». Ayant examiné les circonstances, il a conclu que les actes de l'appelant s'écartaient de façon flagrante de la norme de diligence à laquelle on peut s'attendre que se conforment les conducteurs prudents. Le juge l'a en conséquence reconnu coupable de conduite dangereuse causant la mort.

Cour d'appel de la Colombie-Britannique (1991), 63 C.C.C. (3d) 214

Les motifs de la majorité

Le juge Legg, avec l'appui du juge Locke, a repoussé la thèse voulant que, pour obtenir un verdict de culpabilité en vertu de l'art. 249, le ministère public doive prouver que l'appelant a persisté à conduire alors même qu'il savait que, dans les circonstances, il conduisait dangereusement. Le juge Legg s'est beaucoup référé à l'arrêt *R. c. Mason* (1990), 60 C.C.C. (3d) 338 (C.A.C.-B.) et a conclu qu'un écart marqué par rapport à la norme suffit pour fonder une déclaration de culpabilité de conduite dangereuse sans qu'il soit nécessaire de conclure expressément à la négligence consciente. Il existe, selon le juge Legg, amplement d'éléments de preuve à l'appui de la conclusion du juge du procès que les actes de l'appelant constituent un écart flagrant par rapport à la norme de diligence du conducteur prudent. L'appel a en conséquence été rejeté.

Les motifs de dissidence

Le juge Lambert a passé en revue la jurisprudence portant sur la négligence criminelle en tant que celle-ci se rapporte à la conduite dangereuse. Il a décidé que la juridiction inférieure doit appliquer le critère le plus favorable à l'accusé, ce qui l'a amené à conclure que le ministère public est tenu d'établir la négligence consciente ou subjective s'il

s. 233 (now s. 249). He found that the trial judge had not turned his mind to the issue of whether the Crown had proved beyond a reasonable doubt the subjective element of the *mens rea* of dangerous driving. He therefore would have directed a new trial.

Analysis

The relevant portions of s. 233 read as follows:

233. (1) Every one commits an offence who operates

(a) a motor vehicle on a street, road, highway or other public place in a manner that is dangerous to the public, having regard to all the circumstances, including the nature, condition and use of such place and the amount of traffic that at the time is or might reasonably be expected to be on such place;

(4) Every one who commits an offence under subsection (1) and thereby causes the death of any other person is guilty of an indictable offence and is liable to imprisonment for a term not exceeding fourteen years.

At the outset it must be admitted that the cases dealing with driving offences are not models of clarity. Professor Stuart in his book *Canadian Criminal Law* (2nd ed. 1987), at p. 202, states quite frankly that the law with regard to driving offences is a mess. He writes:

As a matter of theory the law of driving offences has long been in a mess. The offence of careless driving may require simple or gross negligence; the more serious offence of dangerous driving involves simple negligence although sometimes the courts talk about an "advertence" requirement; and the most serious offence of negligent driving required on one view, advertent recklessness and on another gross inadvertent negligence. The law has been so confused that it has almost certainly been ignored. There is a fairyland quality to the esoteric analysis involved. Statistics indicate that

veut obtenir un verdict de culpabilité fondé sur l'art. 233 (maintenant l'art. 249). Le juge du procès, a dit le juge Lambert, ne s'est pas penché sur la question de savoir si le ministère public a prouvé hors de tout doute raisonnable l'élément subjectif de la *mens rea* en matière de conduite dangereuse. Cela étant, il était d'avis d'ordonner la tenue d'un nouveau procès.

Analyse

Les dispositions pertinentes de l'art. 233 sont les suivantes:

233. (1) Commet une infraction quiconque conduit, selon le cas:

a) un véhicule à moteur dans une rue, sur un chemin, une grande route ou dans un autre endroit public d'une façon dangereuse pour le public, compte tenu de toutes les circonstances y compris la nature et l'état de cet endroit, l'utilisation qui en est faite ainsi que l'intensité de la circulation à ce moment ou raisonnablement prévisible à cet endroit;

(4) Quiconque commet une infraction mentionnée au paragraphe (1) et cause ainsi la mort d'une autre personne est coupable d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement maximal de quatorze ans.

D'entrée de jeu, il faut convenir que la jurisprudence traitant des infractions en matière de conduite automobile n'est pas ce qu'il y a de plus lumineux. En effet, le professeur Stuart, dans son livre intitulé *Canadian Criminal Law* (2^e éd. 1987), à la p. 202, qualifie très franchement de fouillis le droit relatif à ces infractions:

[TRADUCTION] Sur le plan de la théorie, voilà longtemps que le droit relatif aux infractions en matière de conduite automobile est un fouillis. Soit la négligence simple soit la négligence grave peut être exigée pour qu'il y ait infraction de conduite imprudente. Dans le cas de l'infraction plus grave de conduite dangereuse, c'est la négligence simple qui est retenue, quoique les tribunaux fassent parfois mention de l'exigence d'un acte «conscient». Quant à l'infraction la plus grave, celle de conduite négligente, ce qu'il faut, selon un point de vue, c'est une insouciance consciente et, selon un autre, une négligence grave inconsciente. La confusion qui caractérise le droit dans ce domaine est tellement

most prosecutors have been content to rely on the provincial careless driving offence.

Professor Peter Burns aptly described the search for the appropriate *mens rea* for dangerous driving as being as "elusive as the legendary Minotaur" (at p. 60 in Peter Burns, "An Aspect of Criminal Negligence or How the Minotaur Survived Theseus Who Became Lost in the Labyrinth" (1970), 48 *Can. Bar Rev.* 47).

Earlier Cases Dealing with this Section

In *Mann v. The Queen*, [1966] S.C.R. 238, it was held that the provincial careless driving offences were constitutional. The complicating factor arising from that case is that this finding of constitutional validity was based upon a conclusion that the provincial offences did not duplicate the federal laws as the *Criminal Code* driving offence required more than "inadvertent negligence".

The majority in *Binus v. The Queen*, [1967] S.C.R. 594, confirmed the ruling in *Mann v. The Queen*, *supra*, that dangerous driving required more than inadvertent negligence. However, there appears to be some contradictory aspects to the case since the majority also upheld the jury charge which was in these terms at p. 602: "if you find on the facts that the manner of driving was dangerous, in your opinion you may disregard the matter of intent". Later in *Peda v. The Queen*, [1969] S.C.R. 905, the majority held that it was necessary to instruct the jury on the difference between advertent and inadvertent negligence when dealing with the offence of dangerous driving.

grande qu'on n'en a presque certainement pas tenu compte. Il donne lieu d'ailleurs à des analyses qui, de par leur ésotérisme, tiennent de l'irréel, et, d'après les statistiques, la plupart des avocats de la poursuite se sont contentés de se rabattre sur l'infraction provinciale de conduite imprudente.

Le professeur Peter Burns affirme avec justesse que la *mens rea* appropriée en matière de conduite dangereuse s'avère [TRADUCTION] «aussi insaisissable que le légendaire Minotaure» (Peter Burns, «An Aspect of Criminal Negligence or How the Minotaur Survived Theseus Who Became Lost in the Labyrinth» (1970), 48 *R. du B. can.* 47, à la p. 60).

Les arrêts moins récents portant sur l'article en cause

Dans l'arrêt *Mann c. The Queen*, [1966] R.C.S. 238, notre Cour a conclu à la constitutionnalité des infractions provinciales de conduite imprudente. Cet arrêt amène toutefois une complication en ce sens que la déclaration de constitutionnalité reposait sur la conclusion que les infractions provinciales ne faisaient pas double emploi avec la loi fédérale puisque l'infraction en matière de conduite automobile prévue par le *Code criminel* nécessitait davantage qu'une [TRADUCTION] «négligence inconsciente».

Les juges majoritaires dans l'arrêt *Binus c. The Queen*, [1967] R.C.S. 594, ont confirmé la décision, rendue dans l'arrêt *Mann c. The Queen*, précité, voulant que la seule négligence inconsciente ne suffisait pas pour qu'il y ait conduite dangereuse. L'arrêt paraît cependant présenter certaines incohérences puisque la majorité a également maintenu les directives suivantes données au jury, à la p. 602: [TRADUCTION] «si, compte tenu des faits, vous estimez qu'il s'agit d'une façon dangereuse de conduire, vous pouvez faire abstraction de l'intention». Subséquemment, dans l'arrêt *Peda c. The Queen*, [1969] R.C.S. 905, les juges majoritaires ont conclu à la nécessité d'expliquer au jury la différence entre la négligence consciente et la négligence inconsciente dans le contexte de l'infraction de conduite dangereuse.

These cases unfortunately support the contention of academic writers that decisions relating to dangerous driving are somewhat confusing if not contradictory and provide little in the way of guidance. For their part, lower courts have increasingly tended to fix an objective standard for the offence. For example, in *R. v. Beaudoin* (1973), 12 C.C.C. (2d) 81, the Ontario Court of Appeal set forth an objective test for determining if the offence had been committed. At p. 85, the court stated:

To support a charge of dangerous driving the prosecution must prove by credible evidence beyond a reasonable doubt:

1. that the lives or safety of others were endangered by the defendant's driving, and
2. that such jeopardizing resulted from the driver's departure from the standard of care that a prudent driver would have exercised having regard to what actually were or might reasonably have been expected to be the condition, nature or use of the place where he was driving (including the amount of traffic thereon).

In *R. v. Beaudoin*, *supra*, the Court of Appeal went on to hold that while the onus of proof was on the Crown, an accused could offer an explanation of his or her conduct and thereby discharge the evidential onus. It was determined that if the accused does not offer an explanation, then simply to read the section to the jury would provide sufficient instruction. However, there would have to be further directions to the jury if an explanation was offered by the accused. This approach was followed in several Ontario cases. See: *R. v. Lowe* (1974), 21 C.C.C. (2d) 193 (Ont. C.A.), *R. v. Mueller* (1975), 29 C.C.C. (2d) 243 (Ont. C.A.), *R. v. Sharp* (1984), 12 C.C.C. (3d) 428 (Ont. C.A.). What then is required to establish the requisite *mens rea* for this offence?

Voilà donc une jurisprudence qui, regrettablement, donne raison aux auteurs de doctrine, qui soutiennent que les décisions concernant la conduite dangereuse prêtent quelque peu à la confusion, se révélant même contradictoires, et qu'elles ne sont pas très utiles comme guides. Quant aux tribunaux d'instance inférieure, ils ont de plus en plus tendance à fixer une norme objective pour cette infraction. Par exemple, dans l'arrêt *R. c. Beaudoin* (1973), 12 C.C.C. (2d) 81, la Cour d'appel de l'Ontario a énoncé un critère objectif pour déterminer si l'infraction avait été commise. La cour a dit, à la p. 85:

[TRADUCTION] Pour soutenir une accusation de conduite dangereuse, la poursuite doit établir hors de tout doute raisonnable au moyen d'une preuve digne de foi:

1. que la façon de conduire du défendeur a mis en danger la vie ou la sécurité d'autrui, et
2. que cette mise en danger venait de l'omission du conducteur d'observer la norme de diligence qu'aurait respectée un conducteur prudent eu égard à ce qu'étaient en fait l'état, la nature ou l'utilisation de l'endroit où il conduisait (et eu égard notamment à l'intensité de la circulation à cet endroit), ou à ce qu'on aurait pu raisonnablement s'attendre qu'ils soient.

Dans l'affaire *R. c. Beaudoin*, précitée, la Cour d'appel a dit en outre que la charge de la preuve incombait certes au ministère public, mais que l'accusé pouvait expliquer son comportement et s'acquitter ainsi de la charge de présentation. Si l'accusé n'offre pas d'explication, a conclu la cour, le simple fait de donner lecture de l'article en question au jury constitue alors des directives suffisantes. Des directives supplémentaires s'imposeraient toutefois dans le cas où l'accusé fournirait une explication. Telle est la marche suivie dans plusieurs causes ontariennes. Voir: *R. c. Lowe* (1974), 21 C.C.C. (2d) 193 (C.A. Ont.), *R. c. Mueller* (1975), 29 C.C.C. (2d) 243 (C.A. Ont.), *R. c. Sharp* (1984), 12 C.C.C. (3d) 428 (C.A. Ont.). Que faut-il alors pour établir la *mens rea* requise pour cette infraction?

The Constitutional Requirement of *Mens Rea*

The appellant contends that the prison sentence which may be imposed for a breach of s. 233 (now s. 249) makes it evident that an accused cannot be convicted without proof beyond a reasonable doubt of a subjective mental element of an intention to drive dangerously. Certainly every crime requires proof of an act or failure to act, coupled with an element of fault which is termed the *mens rea*. This Court has made it clear that s. 7 of the *Canadian Charter of Rights and Freedoms* prohibits the imposition of imprisonment in the absence of proof of that element of fault. See *Re B.C. Motor Vehicle Act*, [1985] 2 S.C.R. 486, and *R. v. Vaillancourt*, [1987] 2 S.C.R. 636.

Depending on the provisions of the particular section and the context in which it appears, the constitutional requirement of *mens rea* may be satisfied in different ways. The offence can require proof of a positive state of mind such as intent, recklessness or wilful blindness. Alternatively, the *mens rea* or element of fault can be satisfied by proof of negligence whereby the conduct of the accused is measured on the basis of an objective standard without establishing the subjective mental state of the particular accused. In the appropriate context, negligence can be an acceptable basis of liability which meets the fault requirement of s. 7 of the *Charter*. See *R. v. Wholesale Travel Group Inc.*, [1991] 3 S.C.R. 154. Thus, the intent required for a particular offence may be either subjective or objective.

A truly subjective test seeks to determine what was actually in the mind of the particular accused at the moment the offence is alleged to have been committed. In his very useful text, Professor Stuart puts it in this way in *Canadian Criminal Law*, *supra*, at pp. 123-24 and 125:

What is vital is that *this accused* given his personality, situation and circumstances, actually intended, knew or foresaw the consequence and/or circumstance as the

L'exigence constitutionnelle en matière de *mens rea*

Selon l'appelant, comme une infraction à l'art. 233 (maintenant l'art. 249) risque d'entraîner une peine d'emprisonnement, il est évident qu'un accusé ne peut être déclaré coupable en l'absence d'une preuve hors de tout doute raisonnable de l'existence d'un élément moral subjectif, savoir l'intention de conduire dangereusement. Certes, la poursuite doit, pour chaque crime, faire la preuve d'un acte ou d'une omission assortis d'une faute, laquelle faute il est convenu d'appeler *mens rea*. Or, notre Cour a établi de façon non équivoque que l'art. 7 de la *Charte canadienne des droits et libertés* interdit l'emprisonnement si l'existence de cette faute n'a pas été prouvée. Voir *Renvoi: Motor Vehicle Act de la C.-B.*, [1985] 2 R.C.S. 486, et *R. c. Vaillancourt*, [1987] 2 R.C.S. 636.

Selon les dispositions de l'article en question et le contexte dans lequel figure celui-ci, il est différentes façons de satisfaire à l'exigence constitutionnelle en matière de *mens rea*. L'infraction peut exiger la preuve d'un état d'esprit positif tel que l'intention, l'insouciance ou l'aveuglement volontaire. La *mens rea* ou la faute peut par ailleurs être démontrée au moyen d'une preuve de négligence, auquel cas le comportement de l'accusé s'apprécie en fonction d'une norme objective sans qu'on ait à établir son état d'esprit subjectif. Dans un contexte approprié, la négligence peut constituer au regard de l'exigence en matière de faute posée par l'art. 7 de la *Charte* un fondement acceptable d'une conclusion à la culpabilité. Voir *R. c. Wholesale Travel Group Inc.*, [1991] 3 R.C.S. 154. D'où il s'ensuit que l'intention requise pour une infraction donnée peut être soit subjective, soit objective.

Un critère véritablement subjectif vise à déterminer ce que l'accusé avait réellement en tête au moment où il aurait commis l'infraction. Le professeur Stuart l'exprime ainsi dans son texte fort utile dans *Canadian Criminal Law*, *op. cit.*, aux pp. 123 et 124 et à la p. 125:

[TRADUCTION] Le point primordial est que *cet accusé*, compte tenu de sa personnalité, de sa situation et des circonstances, voulait, connaissait ou prévoyait réelle-

case may be. Whether he “could”, “ought” or “should” have foreseen or whether a reasonable person would have foreseen is not the relevant criterion of liability.

In trying to ascertain what was going on in the accused’s mind, as the subjective approach demands, the trier of fact may draw reasonable inferences from the accused’s actions or words at the time of his act or in the witness box. The accused may or may not be believed. To conclude that, considering all the evidence, the Crown has proved beyond a reasonable doubt that the accused “must” have thought in the penalized way is no departure from the subjective substantive standard. Resort to an objective substantive standard would only occur if the reasoning became that the accused “must have realized it if he had thought about it”. [Emphasis in original.]

On the other hand, the test for negligence is an objective one requiring a marked departure from the standard of care of a reasonable person. There is no need to establish the intention of the particular accused. The question to be answered under the objective test concerns what the accused “should” have known. The potential harshness of the objective standard may be lessened by the consideration of certain personal factors as well as the consideration of a defence of mistake of fact. See McIntyre J. and Lamer J., as he then was, in *R. v. Tutton*, [1989] 1 S.C.R. 1392, and *R. v. Waite*, [1989] 1 S.C.R. 1436. Nevertheless, there should be a clear distinction in the law between one who was aware (pure subjective intent) and one who should have taken care irrespective of awareness (pure objective intent).

What is the *Mens Rea* Required to Prove the Offence of Dangerous Driving?

The nature of driving offences suggests that an objective test, or more specifically a modified objective test, is particularly appropriate to apply

ment les conséquences ou les circonstances, selon le cas, ou les deux. Quant à savoir s’il «aurait pu» ou «aurait dû» les prévoir ou si une personne raisonnable les aurait prévues, ce n’est pas le critère pertinent aux fins de décider de la culpabilité.

Il est loisible au juge des faits qui cherche à déterminer ce qui se passait dans l’esprit de l’accusé, ainsi que le commande la méthode subjective, de tirer des conclusions raisonnables des gestes ou des paroles de l’accusé soit au moment de l’acte qui lui est reproché soit à la barre des témoins. On peut croire l’accusé ou ne pas le croire. Conclure, sur la foi de la totalité de la preuve, que le ministère public a prouvé hors de tout doute raisonnable que l’accusé a «dû» avoir l’état d’esprit entraînant la sanction ce n’est pas s’écarter de la norme fondamentale subjective. Le recours à une norme fondamentale objective n’a lieu que si on se dit que l’accusé «aurait dû s’en rendre compte s’il y avait réfléchi». [En italique dans l’original.]

Par ailleurs, pour déterminer s’il y a négligence, le critère est objectif, soit celui d’un écart marqué par rapport à la norme de diligence qu’observerait une personne raisonnable. Point n’est besoin d’établir l’intention de l’accusé. La question qui se pose aux fins du critère objectif concerne ce que l’accusé «aurait dû» savoir. La sévérité éventuelle du critère objectif peut cependant être atténuée par la prise en considération de certains facteurs personnels et du moyen de défense de l’erreur de fait. Voir les motifs du juge McIntyre et du juge Lamer (maintenant Juge en chef) dans les arrêts *R. c. Tutton*, [1989] 1 R.C.S. 1392, et *R. c. Waite*, [1989] 1 R.C.S. 1436. Il convient néanmoins en droit de faire une distinction nette entre la personne qui était consciente de son acte (intention subjective pure) et une personne qui aurait dû se montrer prudente indépendamment de la conscience (intention objective pure).

Quelle est la *mens rea* requise pour l’infraction de conduite dangereuse?

La nature des infractions en matière de conduite automobile donne à entendre qu’un critère objectif, ou plus précisément un critère objectif modifié,

to dangerous driving. I say that for a number of reasons.

(a) *The Licensing Requirement*

First, driving can only be undertaken by those who have a licence. The effect of the licensing requirement is to demonstrate that those who drive are mentally and physically capable of doing so. Moreover, it serves to confirm that those who drive are familiar with the standards of care which must be maintained by all drivers. There is a further aspect that must be taken into consideration in light of the licensing requirement for drivers. Licensed drivers choose to engage in the regulated activity of driving. They place themselves in a position of responsibility to other members of the public who use the roads.

As a result, it is unnecessary for a court to establish that the particular accused intended or was aware of the consequences of his or her driving. The minimum standard of physical and mental well-being coupled with the basic knowledge of the standard of care required of licensed drivers obviate that requirement. As a general rule, a consideration of the personal factors, so essential in determining subjective intent, is simply not necessary in light of the fixed standards that must be met by licensed drivers.

(b) *The Automatic and Reflexive Nature of Driving*

Second, the nature of driving itself is often so routine, so automatic that it is almost impossible to determine a particular state of mind of a driver at any given moment. Driving motor vehicles is something that is familiar to most adult Canadians. It cannot be denied that a great deal of driving is done with little conscious thought. It is an activity that is primarily reactive and not contemplative. It is every bit as routine and familiar as taking a shower or going to work. Often it is impossible for a driver to say what his or her specific intent was

convient particulièrement à la conduite dangereuse. Plusieurs raisons m'amènent à cette conclusion.

a) *L'exigence d'un permis*

Premièrement, seuls les titulaires d'un permis sont autorisés à conduire. Cette exigence quant à la possession d'un permis a pour effet de démontrer que ceux qui conduisent en sont mentalement et physiquement capables. Elle sert en outre à confirmer que les personnes qui conduisent connaissent les normes de diligence auxquelles sont soumis tous les conducteurs. De plus, vu l'exigence d'un permis de conduire, il faut tenir compte de ce que les titulaires de permis choisissent de se livrer à l'activité réglementée qu'est la conduite d'un véhicule automobile. Ils assument ainsi une responsabilité envers tous les autres membres du public qui circulent sur les chemins.

Dès lors, un tribunal n'est pas tenu d'établir que l'accusé a voulu les conséquences de sa façon de conduire ou qu'il en était conscient. Cela est rendu superflu par la norme minimale quant à la santé physique et mentale ainsi que par la connaissance de base de la norme de diligence que doivent avoir les titulaires de permis de conduire. En règle générale, la prise en considération des facteurs personnels, essentielle pour la détermination de l'intention subjective, n'est tout simplement pas nécessaire compte tenu des normes fixes auxquelles doivent satisfaire les titulaires de permis de conduire.

b) *La nature automatique et réactive de la conduite d'un véhicule automobile*

Deuxièmement, de par sa nature même, la conduite d'un véhicule automobile présente souvent un aspect habituel et automatique, à tel point en fait qu'il est presque impossible de déterminer quel pouvait être l'état d'esprit d'un conducteur à un moment donné. La plupart des adultes canadiens savent conduire. Certes, nul ne contesterait que dans une très grande mesure on conduit sans beaucoup y penser. Il s'agit d'une activité de caractère essentiellement réactif où ne joue pas la réflexion. Elle est tout aussi habituelle et familière que peut

at any moment during a drive other than the desire to go from A to B.

It would be a denial of common sense for a driver, whose conduct was objectively dangerous, to be acquitted on the ground that he was not thinking of his manner of driving at the time of the accident.

(c) *The Wording of Section 233 (now Section 249)*

Third, the wording of the section itself which refers to the operation of a motor vehicle "in a manner that is dangerous to the public, having regard to all the circumstances" suggests that an objective standard is required. The "manner of driving" can only be compared to a standard of reasonable conduct. That standard can be readily judged and assessed by all who would be members of juries.

Thus, it is clear that the basis of liability for dangerous driving is negligence. The question to be asked is not what the accused subjectively intended but rather whether, viewed objectively, the accused exercised the appropriate standard of care. It is not overly difficult to determine when a driver has fallen markedly below the acceptable standard of care. There can be no doubt that the concept of negligence is well understood and readily recognized by most Canadians. Negligent driving can be thought of as a continuum that progresses, or regresses, from momentary lack of attention giving rise to civil responsibility through careless driving under a provincial Highway Traffic Act to dangerous driving under the *Criminal Code*.

(d) *Statistics*

Fourth, the statistics which demonstrate that all too many tragic deaths and disabling injuries flow from the operation of motor vehicles indicate the

l'être le fait de prendre une douche ou de se rendre au travail. Dans bien des cas, le conducteur se trouve dans l'impossibilité de dire ce qu'a été son intention précise à un moment particulier au cours d'un voyage, si ce n'est le désir d'arriver à destination.

Il serait contraire au bon sens d'acquitter, au motif qu'il ne pensait pas lors de l'accident à sa façon de conduire, un conducteur qui a agi d'une manière objectivement dangereuse.

c) *Le libellé de l'article 233 (maintenant l'article 249)*

Troisièmement, le libellé même de l'article, qui parle de la conduite d'un véhicule à moteur «d'une façon dangereuse pour le public, compte tenu de toutes les circonstances», porte à croire à une norme objective. On ne peut comparer la «façon de conduire» qu'à une norme de comportement raisonnable. Cette norme se prête aisément à un jugement et à une appréciation par quiconque est appelé à devenir juré.

D'où il ressort clairement que c'est sur la négligence que repose un verdict de culpabilité de conduite dangereuse. La question à se poser n'est pas de savoir ce qu'a été l'intention subjective de l'accusé mais bien de savoir si, du point de vue objectif, il a satisfait à la norme appropriée de diligence. Il n'y a rien de particulièrement difficile à déterminer si un conducteur a manqué de façon palpable à la norme acceptable de diligence. Sans aucun doute, la plupart des Canadiens comprennent bien et reconnaissent facilement le concept de négligence. Or, la conduite négligente d'un véhicule automobile peut être considérée comme un continuum où l'on va de l'inattention momentanée qui entraîne la responsabilité civile, en passant par la conduite imprudente prévue au code de la route d'une province, jusqu'à la conduite dangereuse sanctionnée par le *Code criminel*.

d) *Les statistiques*

Quatrièmement, les statistiques, qui démontrent que bien trop de décès tragiques et de blessures invalidantes résultent de la conduite de véhicules

need to control the conduct of drivers. The need is obvious and urgent. Section 233 (now s. 249) seeks to curb conduct which is exceedingly dangerous to the public. The statistics on car accidents in Canada indicate with chilling clarity the extent of the problem. The number of people killed and injured each year in traffic accidents is staggering. Data from Transport Canada shows that, in 1991, the number of deaths related to traffic accidents in Canada was 3,654. In 1990, there were 178,423 personal injury traffic accidents, 630,000 property damage accidents and 3,442 fatal accidents. These figures highlight the tragic social cost which can and does arise from the operation of motor vehicles. There is therefore a compelling need for effective legislation which strives to regulate the manner of driving vehicles and thereby lessen the carnage on our highways. It is not only appropriate but essential in the control of dangerous driving that an objective standard be applied.

In my view, to insist on a subjective mental element in connection with driving offences would be to deny reality. It cannot be forgotten that the operation of a motor vehicle is, as I have said so very often, automatic and with little conscious thought. It is simply inappropriate to apply a subjective test in determining whether an accused is guilty of dangerous driving.

(e) *Modified Objective Test*

Although an objective test must be applied to the offence of dangerous driving it will remain open to the accused to raise a reasonable doubt that a reasonable person would have been aware of the risks in the accused's conduct. The test must be applied with some measure of flexibility. That is to say the objective test should not be applied in a vacuum but rather in the context of the events surrounding the incident.

automobiles, témoignent de la nécessité de contrôler le comportement des conducteurs. Il s'agit d'une nécessité manifeste et urgente. L'article 233 (maintenant l'art. 249) vise à enrayer un comportement extrêmement dangereux pour le public. Les statistiques sur les accidents de la route au Canada soulignent avec une clarté alarmante l'étendue du problème. Le nombre de personnes tuées ou blessées chaque année dans ces accidents est atterrant. D'après les données de Transports Canada, le nombre de décès découlant d'accidents de la circulation en 1991 s'élevait à 3 654. En 1990, 178 423 personnes ont été blessées, il y a eu 630 000 accidents causant des dommages matériels et 3 442 causant la mort. Ces chiffres font ressortir les coûts énormes que peut entraîner, et qu'entraîne en fait, la conduite automobile. Il y a donc un besoin impérieux de législation efficace visant à réglementer la conduite automobile et, partant, à réduire le carnage sur nos routes. Non seulement l'application d'une norme objective est appropriée pour empêcher la conduite dangereuse, mais elle est essentielle.

À mon avis, exiger la présence d'un élément moral subjectif pour les infractions en matière de conduite automobile serait nier la réalité. N'oublions pas, je l'ai très souvent dit d'ailleurs, que la conduite d'un véhicule automobile a un caractère automatique et ne comporte que peu de réflexion consciente. Il ne convient simplement pas d'appliquer un critère subjectif pour déterminer si un accusé s'est rendu coupable de conduite dangereuse.

e) *Le critère objectif modifié*

Quoiqu'il faille appliquer un critère objectif à l'infraction de conduite dangereuse, il sera tout de même loisible à l'accusé de faire naître un doute raisonnable quant à savoir si une personne raisonnable aurait été consciente des risques inhérents à son comportement. Une certaine souplesse s'impose dans l'application du critère. En d'autres termes, le critère objectif est à appliquer non pas dans l'abstrait mais dans le contexte des événements entourant l'incident en question.

There will be occasions when the manner of driving viewed objectively will clearly be dangerous yet the accused should not be convicted. Take for example a driver who, without prior warning, suffers a totally unexpected heart attack, epileptic seizure or detached retina. As a result of the sudden onset of a disease or physical disability the manner of driving would be dangerous yet those circumstances could provide a complete defence despite the objective demonstration of dangerous driving. Similarly, a driver who, in the absence of any warning or knowledge of its possible effects, takes a prescribed medication which suddenly and unexpectedly affects the driver in such a way that the manner of driving was dangerous to the public, could still establish a good defence to the charge although it had been objectively established. These examples, and there may well be others, serve to illustrate the aim and purpose of the modified objective test. It is to enable a court to take into account the sudden and unexpected onset of disease and similar human frailties as well as the objective demonstration of dangerous driving.

A modified objective test was aptly described by McIntyre J. in *R. v. Tutton*, *supra*, at p. 1413. Although he was dealing with criminal negligence, his words, at p. 1432, are apt in considering the dangerous driving section which is essentially concerned with negligent driving that constitutes a marked departure from the norm:

The application of an objective test under s. 202 of the *Code*, however, may not be made in a vacuum. Events occur within the framework of other events and actions and when deciding on the nature of the questioned conduct surrounding circumstances must be considered. The decision must be made on a consideration of the facts existing at the time and in relation to the accused's perception of those facts. Since the test is objective, the accused's perception of the facts is not to be considered for the purpose of assessing malice or intention on the accused's part but only to form a basis for a conclusion as to whether or not the accused's conduct, in view of his perception of those facts, was reasonable. . . . If an accused under s. 202 has an honest and reasonably held belief in the existence of certain facts, it may be a relevant consideration in assessing the reasonableness of his conduct. For example, a welder,

Il y aura certes des cas où, considérée objectivement, la façon de conduire sera visiblement dangereuse, mais où l'accusé ne devrait pourtant pas être reconnu coupable. Prenons par exemple, le conducteur qui, tout à fait soudainement, souffre d'une crise cardiaque, d'une attaque d'épilepsie ou d'un détachement de la rétine. À la suite de cette maladie ou de cette incapacité physique soudaine, il conduira de façon dangereuse, mais ces circonstances pourraient constituer un moyen de défense complet malgré la démonstration objective de la conduite dangereuse. De même, un conducteur qui, sans en connaître les effets possibles et sans en avoir été averti, prend des médicaments qui lui ont été prescrits et qui, soudainement, l'affectent de manière à rendre dangereuse sa façon de conduire, pourrait également faire valoir avec succès un moyen de défense, bien que l'infraction ait été objectivement établie. Ces exemples, et d'autres vraisemblablement, servent à illustrer le but et l'objet du critère objectif modifié, qui est de permettre au tribunal de tenir compte, outre la démonstration objective de la conduite dangereuse, de la maladie soudaine et imprévue et d'autres défaillances humaines semblables.

Le juge McIntyre décrit avec justesse un critère objectif modifié dans l'arrêt *R. c. Tutton*, précité, à la p. 1413. Bien qu'il ait été question dans cette affaire de négligence criminelle, les propos du juge McIntyre (à la p. 1432) sont pertinents relativement à l'article portant sur la conduite dangereuse, lequel concerne essentiellement la conduite négligente qui s'écarte sensiblement de la norme:

L'application d'un critère objectif aux termes de l'art. 202 du *Code* ne peut cependant se faire dans le vide. Des événements se produisent dans le cadre d'autres événements et actions, et quand il s'agit de déterminer la nature de la conduite reprochée, les circonstances propres à l'espèce doivent être prises en considération. La décision doit se prendre après examen des faits existant à l'époque et par rapport à la perception de l'accusé des faits en question. Puisque le critère est objectif, la perception des faits par l'accusé ne doit pas être considérée dans le but d'apprécier s'il y a malveillance ou intention de la part de l'accusé, mais seulement pour constituer la base d'une conclusion quant au caractère raisonnable de la conduite de l'accusé, étant donné sa perception des faits. [. . .] Si un accusé aux termes de l'art. 202 a une croyance sincère et raisonnablement entretenue en l'existence de certains faits, cela peut être

who is engaged to work in a confined space believing on the assurance of the owner of the premises that no combustible or explosive material is stored nearby, should be entitled to have his perception, as to the presence or absence of dangerous materials, before the jury on a charge of manslaughter when his welding torch causes an explosion and a consequent death.

In summary, the *mens rea* for the offence of dangerous driving should be assessed objectively but in the context of all the events surrounding the incident. That approach will satisfy the dictates both of common sense and fairness. As a general rule, personal factors need not be taken into account. This flows from the licensing requirement for driving which assures that all who drive have a reasonable standard of physical health and capability, mental health and a knowledge of the reasonable standard required of all licensed drivers.

In light of the licensing requirement and the nature of driving offences, a modified objective test satisfies the constitutional minimum fault requirement for s. 233 (now s. 249) of the *Criminal Code* and is eminently well-suited to that offence.

It follows then that a trier of fact may convict if satisfied beyond a reasonable doubt that, viewed objectively, the accused was, in the words of the section, driving in a manner that was "dangerous to the public, having regard to all the circumstances, including the nature, condition and use of such place and the amount of traffic that at the time is or might reasonably be expected to be on such place". In making the assessment, the trier of fact should be satisfied that the conduct amounted to a marked departure from the standard of care that a reasonable person would observe in the accused's situation.

une considération pertinente quant à l'appréciation du caractère raisonnable de sa conduite. Prenons par exemple un soudeur engagé pour travailler dans un espace restreint, et qui se fie à la parole du propriétaire des lieux qu'aucune matière combustible ou explosive ne se trouve à proximité; lorsque son chalumeau provoque une explosion qui entraîne la mort d'une personne et qu'il est accusé d'homicide involontaire coupable, il devrait pouvoir faire part au jury de sa perception quant à la présence ou l'absence de matières dangereuses là où il travaillait.

En résumé, la *mens rea* dans le cas de l'infraction de conduite dangereuse devrait être appréciée objectivement mais dans le contexte de tous les événements entourant l'incident. Cette méthode répondra aux exigences tant du bon sens que de l'équité. Les facteurs personnels n'ont pas en règle générale à être pris en considération. C'est ce qui découle de l'obligation de se procurer un permis de conduire, obligation grâce à laquelle on peut être certain que tous les conducteurs ont un niveau raisonnable de santé et de capacité physiques et de santé mentale et qu'ils connaissent la norme raisonnable à laquelle sont assujettis tous les titulaires de permis de conduire.

Vu l'obligation de posséder un permis de conduire et compte tenu de la nature des infractions en matière de conduite automobile, un critère objectif modifié satisfait, pour ce qui est de l'art. 233 (maintenant l'art. 249) du *Code criminel*, à l'exigence constitutionnelle minimale en matière de faute et s'applique particulièrement bien à l'infraction prévue par cet article.

Il s'ensuit donc que le juge des faits peut conclure à la culpabilité s'il est convaincu hors de tout doute raisonnable que, du point de vue objectif, l'accusé, pour reprendre les termes de l'article en cause, conduisait «d'une façon dangereuse pour le public, compte tenu de toutes les circonstances y compris la nature et l'état de cet endroit, l'utilisation qui en est faite ainsi que l'intensité de la circulation à ce moment ou raisonnablement prévisible à cet endroit». En faisant l'appréciation, le juge des faits doit être convaincu qu'il s'agit d'un comportement qui représentait un écart marqué par rapport à la norme de diligence que respecterait une personne raisonnable dans la situation de l'accusé.

Next, if an explanation is offered by the accused, such as a sudden and unexpected onset of illness, then in order to convict, the trier of fact must be satisfied that a reasonable person in similar circumstances ought to have been aware of the risk and of the danger involved in the conduct manifested by the accused. If a jury is determining the facts, they may be instructed with regard to dangerous driving along the lines set out above. There is no necessity for a long or complex charge. Neither the section nor the offence requires it. Certainly the instructions should not be unnecessarily confused by any references to advertent or inadvertent negligence. The offence can be readily assessed by jurors who can arrive at a conclusion based on common sense and their own everyday experiences.

Application of These Principles to the Facts

Let us now consider whether the modified objective test was properly applied in this case. The trial judge carefully examined the circumstances of the accident. He took into account the busy downtown traffic, the weather conditions, and the mechanical conditions of the accused vehicle. He concluded, in my view very properly, that the appellant's manner of driving represented a gross departure from the standard of a reasonably prudent driver. No explanation was offered by the accused that could excuse his conduct. There is no reason for interfering with the trial judge's finding of fact and application of the law.

In the result the appeal must be dismissed.

Appeal dismissed.

Solicitors for the appellant: Giusti, Chamberlain & Ellan, Vancouver.

Solicitor for the respondent: The Ministry of the Attorney General, Vancouver.

Ensuite, si l'accusé offre une explication, par exemple, une maladie soudaine et imprévue, il faut alors pour qu'il y ait déclaration de culpabilité que le juge des faits soit convaincu qu'une personne raisonnable dans des circonstances analogues aurait dû être consciente du risque et du danger inhérents au comportement de l'accusé. Dans un cas où le jury procède à la détermination des faits, le juge peut lui donner relativement à la conduite dangereuse des directives du genre énoncé plus haut. Il n'est nullement besoin de directives longues ou compliquées. Ni l'article en cause ni l'infraction ne le commandent. Les directives ne doivent certainement pas être inutilement embrouillées par des mentions de négligence consciente ou de négligence inconsciente. Il s'agit d'une infraction qui se prête facilement à l'appréciation des jurés, lesquels peuvent arriver à une conclusion fondée sur le bon sens et sur leur propre expérience de tous les jours.

L'application de ces principes aux faits

Examinons maintenant si le critère objectif modifié a été correctement appliqué en l'espèce. Le juge du procès a soigneusement étudié les circonstances de l'accident. Il a tenu compte de la densité de la circulation au centre-ville, des conditions atmosphériques et de l'état mécanique du véhicule de l'accusé. Il a conclu, à très bon droit selon moi, que la façon de conduire de l'appellant représentait un écart flagrant par rapport à la norme d'un conducteur raisonnablement prudent. L'accusé n'a donné aucune explication pouvant excuser son comportement. Il n'y a donc aucune raison de toucher à la conclusion de fait tirée par le juge du procès ni à la façon dont il a appliqué le droit.

Le pourvoi doit en conséquence être rejeté.

Pourvoi rejeté.

Procureurs de l'appellant: Giusti, Chamberlain & Ellan, Vancouver.

Procureur de l'intimée: Le ministère du Procureur général, Vancouver.