



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente des institutions

Le mercredi 4 novembre 2015 — Vol. 44 N° 71

Étude détaillée du projet de loi n° 51 — Loi visant notamment à rendre l'administration de la justice plus efficace et les amendes aux mineurs plus dissuasives (9)

Président de l'Assemblée nationale :
M. Jacques Chagnon

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des institutions
Le mercredi 4 novembre 2015 — Vol. 44 N° 71

Table des matières

Étude détaillée (suite)

1

Intervenants

M. Guy Ouellette, président

Mme Stéphanie Vallée
Mme Véronique Hivon
M. Simon Jolin-Barrette

Le mercredi 4 novembre 2015 — Vol. 44 N° 71

**Étude détaillée du projet de loi n° 51 — Loi visant notamment
à rendre l'administration de la justice plus efficace et les
amendes aux mineurs plus dissuasives (9)**

(Onze heures vingt-cinq minutes)

Le Président (M. Ouellette) : ...le quorum, je déclare la séance des institutions ouverte. Veuillez, s'il vous plaît, vous assurer que vos appareils électroniques sont en mode silencieux afin de ne pas perturber nos travaux.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 51, Loi visant notamment à rendre l'administration de la justice plus efficace et les amendes aux mineurs plus dissuasives.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire : Oui, M. le Président. Mme Hivon (Joliette) remplace M. Leclair (Beauharnois).

Étude détaillée (suite)

Le Président (M. Ouellette) : Bonjour à tous les collègues, Mme la ministre, M. le député de La Prairie, Vimont, Ungava, LaFontaine, le collègue de Borduas, Mme la députée de Joliette.

Lors de l'ajournement de nos travaux hier, nous avons adopté les articles 35, 36 et 38, dont l'étude était suspendue. Il nous reste à étudier les articles 1, 3, 18 et 40, qui est la mise en application de la loi. Mme la ministre, je comprends aussi que vous vouliez nous proposer un petit retour sur un des articles suite à une discussion au préalable qui s'est tenue avec les deux oppositions. A vous la parole.

Mme Vallée : Oui. En fait, M. le Président, j'aimerais revenir... Lorsque nous avons adopté l'article 24, il y avait une modification de concordance qui s'impose au règlement qui concerne les infrastructures routières à péage exploitées en vertu d'une entente de partenariat public-privé. Je vous dirais, M. le Président, qu'à juste titre, lors des séances préparatoires, que nous appelons en chinois nos briefings techniques, on nous a souligné, à juste titre, qu'il était peut-être opportun d'apporter un amendement au règlement afin de correspondre aux modifications législatives qui étaient prévues. Et, effectivement, le règlement commande, pour une meilleure interprétation et une certaine constance, que nous apportions des amendements de concordance.

La raison pour laquelle nous le faisons à l'intérieur de ce projet de loi là, M. le Président, elle est toute simple. C'est qu'effectivement on pourrait apporter des modifications réglementaires par la voie usuelle, mais, pendant un certain délai, il n'y aurait pas de concordance entre le texte réglementaire et le texte de loi. Donc, on vous propose tout simplement d'apporter au texte réglementaire les modifications de concordance qui correspondent aux termes qui sont utilisés dans l'article 24.

On fait référence, à l'article 24, à une personne désignée en vertu de la Loi sur les partenariats en matière d'infrastructures et de transport. Et le règlement fait référence à un employé du partenaire désigné. Alors, la modification que nous vous proposons vise simplement à ajuster les termes, ne vient pas modifier le texte... l'article 35. En fait, c'est l'article 35 du règlement qui est touché. On ne modifie d'aucune façon le fond de l'article, on en modifie seulement la forme, et on le fait correspondre à l'objet qui est visé par 24. Alors, voilà, puis c'est le pourquoi de l'amendement. Et, M. le Président, je pourrai vous lire...

Le Président (M. Ouellette) : Et j'espère que vous allez nous lire l'amendement, Mme la ministre.

Mme Vallée : Effectivement.

Le Président (M. Ouellette) : Normalement, on introduit l'amendement avant les commentaires. Vous nous avez fait état de vos commentaires avant la lecture. Maintenant, on est rendus à la lecture de l'amendement que vous voulez proposer.

Mme Vallée : Excusez-moi pour cet écart procédural.

Le Président (M. Ouellette) : Non, non, non.

Mme Vallée : Donc, en fait, ce que je vous propose, M. le Président, c'est d'insérer, après l'article 38 du projet de loi, ce qui suit :

Règlement concernant les infrastructures routières à péage exploitées en vertu d'une entente de partenariat public-privé.

38.1. L'article 35 du Règlement concernant les infrastructures routières à péage exploitées en vertu d'une entente de partenariat public-privé (chapitre P-9.001, r. 3) est modifié :

1° par le remplacement, dans le premier alinéa, de «un employé du partenaire désigné» par «une personne désignée»;

2° par le remplacement, dans le paragraphe 1°, de «majeur» — au masculin — par «majeure»;

3° par le remplacement du paragraphe 2° par le suivant :

«2° ne pas avoir, au cours des cinq dernières années, été déclarées coupable ou s'être avouée coupable d'une infraction criminelle ayant un lien avec les activités qu'elle pourra exercer dans le cadre de cette désignation, à moins qu'elle n'ait obtenu [...] pardon.»

En fait, M. le Président, nous avons fait circuler le texte de l'amendement, sur lequel vous retrouverez un aperçu du texte, après la modification suggérée, ce qui devrait, je crois, permettre de visualiser cette question-là. Donc, dans le texte, actuellement, l'article 35 se lit : «Un employé du partenaire désigné par le ministre des Transports à titre de personne chargée de l'application de la loi», et on continue. Alors, on modifie le terme «un employé du partenaire désigné» par «une personne désignée» par le ministre. Au premier paragraphe, bien, évidemment, on parle de «majeur» au masculin parce qu'il s'agissait d'un employé. Mais, comme il s'agit d'une personne désignée, «majeure» est au féminin. Et pour adapter au fait qu'il s'agisse d'une personne désignée, le paragraphe 2°, qui a le même objectif, est réécrit pour féminiser notamment la question.

• (11 h 30) •

Le Président (M. Ouellette) : Mme la députée de Joliette.

Mme Hivon : Oui. On m'a expliqué rapidement, donc, le sens du changement qui avait été adopté, là, via l'article 24, pour étendre la possibilité que ce ne soit pas que l'employé du partenaire lui-même, mais, par exemple, s'il y a un sous-contractant d'impliqué, il pourrait avoir une plus grande latitude.

J'ai plus une question sur, je dirais, la logistique, la procédure. Ça arrive, mais c'est quand même exceptionnel qu'on modifie, dans la loi, le règlement. Là, la ministre nous dit que c'est pour que ça puisse entrer en vigueur en même temps puis qu'il n'y ait pas de décalage.

Est-ce que c'est parce qu'on a en ce moment des situations problématiques, donc, qui pourraient être réglées rapidement parce que justement on pourrait permettre à d'autres personnes que des employés du partenaire qu'elles puissent agir?

Mme Vallée : En fait, non, comme je mentionnais tout à l'heure, la nécessité de cet amendement-là fait suite à des échanges que nous avons eus dans le cadre des rencontres préparatoires. Et, à ce moment-là, on a constaté qu'effectivement le règlement devait aussi être adapté. Donc, on a prévu le faire par la voie législative, en faire la concordance par la voie législative. Alors, c'est simplement... en fait, cet amendement-là fait suite aux échanges qu'on a pu avoir ensemble, tout simplement.

Le Président (M. Ouellette) : Mme la députée de Joliette.

Mme Hivon : Oui. Moi, je ne me plaindrai pas qu'on modifie le règlement par la voie législative. Je suis contente de voir un aspect du règlement... Non, mais je comprends la logique, donc ça me va, là, c'est quelque chose qu'on fait parfois.

Le Président (M. Ouellette) : M. le député de Borduas.

M. Jolin-Barrette : Oui, M. le Président. Bien, vous savez, j'étais quand même intervenu longuement sur l'article 24. Je vais peut-être simplement réitérer mes propos que, lorsque l'on fait une modification législative pour un seul intervenant, je trouve toujours ça préoccupant parce qu'on le sait, dans ce cas-ci, ça vise uniquement l'autoroute... le partenariat A25 et que, bien, manifestement, on fait ça pour accommoder les partenaires de cette entente-là. Je fais juste me questionner, M. le Président. Lorsqu'on adopte des changements législatifs qui ne touchent qu'une seule entité corporative, si je puis dire... d'autant plus que les règles qui ont été énoncées, c'est du fait que l'administration des constats d'infraction doit être signée par le partenaire. Donc, on comprend aujourd'hui qu'on fait une fleur aux membres de ce consortium-là pour pouvoir sous-traiter cette partie à un sous-contractant qui va gérer les constats d'infraction et les autorisations.

Vous me permettez, juste un instant, M. le Président.

(Consultation)

M. Jolin-Barrette : ...également, je comprends qu'on vient modifier le règlement en même temps qu'on vient modifier la loi. Généralement, je pense qu'on passe par consultation. Bien, en fait, on fait publication à la *Gazette* pour un règlement. Dans certaines lois, ce n'est pas obligatoire. Dans ce cas-ci?

Le Président (M. Ouellette) : C'est une question. Mme la ministre.

Mme Vallée : Il s'agit simplement d'une question de concordance entre un texte de loi qui a été adopté et... Il n'y a aucune modification qui touche le fond du règlement. On adapte le règlement à la concordance. Donc, c'est justement pour cette raison-là que nous avons considéré qu'il était possible d'apporter cette modification-là à l'intérieur du texte du projet de loi n° 51. Une question d'efficacité, parce qu'il y a quand même des coûts de publication, il y a quand même des délais, et tout. Comme on ne venait pas modifier d'aucune façon la substance du projet de loi, le fond du projet de loi, on le prévoit de cette façon-là. Maintenant, pour ce qui est des autres commentaires du collègue, M. le Président,

je rappellerai que c'est... Il s'agit, là, de... Nous avons apporté des modifications à une loi de portée générale puis qui ne... Il n'y a pas d'autre... Pour une question d'efficacité, je pense que c'est dans le meilleur intérêt de tous.

Le Président (M. Ouellette) : M. le député de Borduas.

M. Jolin-Barrette : Merci, M. le Président. J'ai compris que c'est une modification de concordance. Lorsqu'on lit l'article de la loi et l'article du règlement, effectivement, ce sont les mêmes termes qui s'y retrouvent. Cependant, ma question était la suivante : Est-ce qu'on doit généralement, dans le cadre de cette loi-là, publier le règlement pour consultation?

Mme Vallée : À partir du moment où le règlement... l'amendement est adopté, ici, par l'Assemblée nationale, on n'a pas à republier.

Le Président (M. Ouellette) : M. le député de Borduas.

M. Jolin-Barrette : Merci, M. le Président. Effectivement, lorsque l'amendement est adopté dans le cadre d'une loi, on n'a pas besoin de republier. Cependant, si on n'adopte pas aujourd'hui dans le cadre de la loi l'article 38.1 de la loi que la ministre nous soumet, la procédure régulière, est-ce qu'on doit publier?

Mme Vallée : Si on ne l'adopte pas... Si, pour des raisons x ou y, on ne devait pas adopter cet amendement, bien, il y aura le processus de publication qui sera enclenché et, je ne sais pas, mais les problèmes de concordance que ça pourrait...

Une voix : ...

Mme Vallée : Et il faudra effectivement reporter l'entrée en vigueur de l'article 24 pour permettre l'adoption du règlement.

Le Président (M. Ouellette) : M. le député de Borduas.

M. Jolin-Barrette : Puis généralement, dans la Loi sur les règlements, lorsqu'on décide, supposons, de raccourcir le délai, bien, on invoque la question de l'urgence. Là, ce qui est invoqué présentement, c'est la question de la concordance. Ma question à la ministre, c'est : Est-ce qu'il y a urgence de modifier le règlement? Puis c'est la résultante. La ministre nous dit, M. le Président, que c'est une loi de portée générale. Ceci étant dit, l'acteur visé par l'application de la loi, ça ne va être qu'un seul individu corporatif. Donc, ma question est la suivante : Y a-t-il urgence d'adopter le projet de règlement et de ne pas passer par la procédure normale qui vise la publication et qui permet aux citoyens d'émettre leurs commentaires sur cet aspect, d'autant plus qu'on n'a pas entendu d'intervenant sur ce dossier, sur cette question-là?

Le Président (M. Ouellette) : Mme la ministre.

• (11 h 40) •

Mme Vallée : M. le Président, les consultations ont eu lieu. Si des gens n'ont pas souhaité intervenir... Honnêtement, aujourd'hui, là, on est rendus... Ça fait quand même un certain bout de temps, un, que le projet de loi a été déposé, deux, que nos consultations ont eu lieu, trois, l'article... Je rappellerais au collègue, malgré que j'apprécie bien échanger avec lui, que l'article a été adopté par cette commission. Alors, c'est une question de concordance. C'est une question de, tout simplement, de gros bon sens, parce que de ne pas modifier l'article du règlement, bien, ça fait en sorte de ne pas donner suite à la modification législative qui est prévue. Et c'est vraiment, lorsque l'on publie et qu'on consulte, c'est évidemment parce qu'on modifie le fond... on va modifier le fond. L'objectif de la consultation, évidemment, c'est lorsqu'on modifie le fond d'un règlement pour voir si ces modifications au fond suscitent un certain nombre de commentaires. Et, évidemment, aujourd'hui, c'est une modification de concordance qui nous fait simplement reprendre le terme utilisé dans un article d'un projet de loi qui a fait son cheminement et qui a fait l'objet de discussions et d'échanges avec les parlementaires.

Il y a ici une question pratico-pratique où il y aura des coûts associés à une modification réglementaire, évidemment, comme toute chose, notamment à la... pour les frais de publication à la *Gazette officielle*. Suite aux commentaires qui ont été formulés dans le cadre de nos échanges préalables, on a compris qu'il pouvait s'avérer utile, efficace et un petit peu plus économique d'apporter cette modification de forme à l'intérieur du règlement, à travers le projet de loi.

Maintenant, le député de Borduas semble vouloir ajouter des frais; j'ai de la difficulté à suivre sa logique.

Le Président (M. Ouellette) : M. le député de Borduas.

M. Jolin-Barrette : Bien, M. le Président, loin de moi l'idée d'ajouter des frais aux contribuables québécois. Et je rappellerais à la ministre que ce n'est pas nous qui haussons constamment le fardeau fiscal des contribuables québécois, mais, ceci étant dit, c'est un autre débat.

Mais la question que je posais, c'était au niveau de l'urgence, M. le Président, donc l'urgence. Dans la Loi sur les règlements, c'est prévu que le gouvernement peut accorder une dispense de consultation au niveau de l'urgence. Donc, je comprends très bien ce que la ministre nous dit, que c'est la reproduction de ce qu'on adopte dans la loi aujourd'hui. Mais,

ceci étant dit, M. le Président, on n'a rencontré que peu d'intervenants en commission parlementaire. Peut-être aussi que les parlementaires se sont aperçus aussi que ça visait uniquement qu'une seule entité corporative, la modification législative que nous adoptons. Et peut-être y aura-t-il lieu de publier pour avoir des commentaires.

M. le Président, le fait de consulter les gens ou de donner l'opportunité aux gens d'être consultés, je pense que ça doit faire partie de notre mandat. Et, dans certains cas, l'argument du gros bon sens ne sied pas à tout.

Le Président (M. Ouellette) : Mme la ministre.

Mme Vallée : Je n'ai pas d'autre commentaire, M. le Président.

Le Président (M. Ouellette) : M. le député de Borduas?

M. Jolin-Barrette : Ça va aller.

Le Président (M. Ouellette) : Mme la députée de Joliette, est-ce qu'il y a d'autres commentaires?

Mme Hivon : Ça va, merci.

Le Président (M. Ouellette) : Bon. On va mettre l'amendement à l'article 38.1 au vote. Est-ce que l'article 38.1 est adopté?

Des voix : ...

Le Président (M. Ouellette) : Sur division. Nous retournons maintenant à l'article 1.

Mme Vallée : En fait, M. le Président...

Le Président (M. Ouellette) : Oui, Mme la ministre.

Mme Vallée : Pour une question de bonne compréhension, là, je vous propose l'ordre d'appel suivant pour les articles, parce que je commencerais par l'article 18, l'article 3 et l'article 1. Si on fait l'inverse, ça risque d'être difficile à suivre un petit peu.

Et j'aimerais... petite question parce qu'on avait déjà eu un certain nombre d'échanges sur les articles, juste savoir où on en est rendus, s'il vous plaît.

Le Président (M. Ouellette) : Bien, où on en est rendus, moi, je suggérerais peut-être de les relire dans un premier temps. 18, 1 et 3. Et on avait eu une discussion générale, je vous répondrai...

Mme Vallée : Une longue discussion générale.

Le Président (M. Ouellette) : Une longue discussion générale.

Mme Vallée : Oui, une longue discussion générale.

Le Président (M. Ouellette) : Mais je pense qu'il y a eu beaucoup de réflexions depuis cette longue discussion générale qui devraient, ce matin, amener d'autres commentaires. Et je vous actualiserai sur le temps des trois articles dans les prochaines minutes, Mme la ministre. Juste pour que tout le monde suive, me feriez-vous le plaisir de relire 18, 1 et 3? M. le député de Borduas.

M. Jolin-Barrette : Oui, M. le Président, une question. Pourquoi ne commençons-nous pas par l'article 1? Parce que 1 et 3, c'est...

Mme Vallée : ...18, c'est l'article de fond, tout simplement. Vous voulez commencer par l'article 1? Je n'ai pas de problème, on commencera par l'article 1, puis ça n'aura pas grand sens, puis vous risquez de poser des questions dans 1 qui... Honnêtement, là, c'est parce que, dans le texte... Le texte de loi fait référence au texte de la loi que nous modifions, donc on les aborde en ordre. 18, c'est la globalité, c'est l'article de fond qui justifie l'article 1 et l'article 3, simplement.

Le Président (M. Ouellette) : M. le député de Borduas.

M. Jolin-Barrette : On dit par 18.

Le Président (M. Ouellette) : Merci de m'aider dans mes obligations, M. le député de Borduas. Pour les besoins des gens, est-ce qu'on a besoin de relire 18, Mme la ministre?

Mme Vallée : Pardon?

Le Président (M. Ouellette) : Est-ce qu'on aurait besoin de relire 18 juste pour nous replacer dans le contexte?

Mme Vallée : Si vous souhaitez qu'on le relise...

Le Président (M. Ouellette) : S'il vous plaît.

Mme Vallée : ...relisons-nous, relisons-le. Donc, l'article 18 : L'article 233 de ce code est modifié par le remplacement de «ne peut excéder 100 \$, malgré toute disposition contraire» par «ne peut, malgré toute disposition contraire, excéder 500 \$ ou, si celui-ci a contrevenu au Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) ou à la Loi sur les véhicules hors route (chapitre V-1.2), 1000 \$».

Le Président (M. Ouellette) : Juste avant, pour répondre à votre question, la globalité des 1, 3 et 18, effectivement il y avait eu une très longue discussion au début avec M. le député de Chicoutimi et M. le député de Borduas. Et, le temps imparti, il reste 17 min 30 s à Mme la députée de Joliette, il reste 13 min 15 s à M. le député de... Non, c'est l'inverse, hein?

Une voix : ...

Le Président (M. Ouellette) : Bien, c'est-à-dire, il y a 17 min 35 s d'utilisées et il y a 13 min 15 s d'utilisées par M. le député de Borduas.

Mme Vallée : Il y a...

Le Président (M. Ouellette) : 60 minutes pour les trois.

Mme Vallée : O.K. Bien, on a 17 min 30 s d'utilisées.

Le Président (M. Ouellette) : D'utilisées.

Mme Vallée : O.K.

Le Président (M. Ouellette) : Il reste 42 min 25 s, 46 min 45 s, et il vous reste 51 minutes, Mme la ministre.

Mme Vallée : Ah! moi, ça sera bref.

Le Président (M. Ouellette) : Bon. Mais c'est pour répondre à votre question sur la globalité des trois articles.

Mme Vallée : Merci.

Le Président (M. Ouellette) : Donc, l'article étant lu, est-ce que vous avez des remarques juste pour nous remettre dans le...

• (11 h 50) •

Mme Vallée : En fait, on en avait discuté lors des consultations, on en a discuté lors des premières séances de commission, c'est une modification qui vise à hausser les limites maximales des amendes dont les jeunes de 14 à 18 ans sont passibles, surtout lorsqu'ils commettent des infractions aux lois et règlements, pour redonner un peu le caractère dissuasif qu'elle avait, qu'elle a perdu, je vous dirais, depuis son adoption, depuis 1987. Et cette limite actuellement est de 100 \$, on propose de la hausser à 500 \$, sauf en matière de sécurité routière et de véhicules hors route, où nous proposons de hausser la limite à 1 000 \$.

On a eu de longs échanges, je vous dirais, M. le Président, qui nous ont ramenés aux recommandations de la table de la sécurité routière, qui soutenait qu'il y avait... qui dressait un état quand même assez préoccupant du nombre d'infractions routières commises par les jeunes de cette catégorie d'âge, du nombre d'infractions routières aussi qui impliquaient des actions très dangereuses, non seulement pour les jeunes conducteurs, mais aussi pour les autres utilisateurs de la route et pour les passagers des véhicules.

Et ça s'inscrit, M. le Président, dans cette volonté de mieux encadrer le Code de la sécurité routière et de donner vraiment le signal que certaines infractions sont des infractions graves qui peuvent avoir des conséquences extrêmement graves pour les victimes, pour les familles des victimes. Et, je pense, M. le Président, vous êtes particulièrement familier avec toutes les modifications qui ont été apportées au cours des sept, huit dernières années puisque vous avez eu le privilège non seulement d'occuper des fonctions d'adjoint parlementaire aux ministres qui se sont succédé, mais également je crois que vous aviez joué un rôle important à la Commission des transports. Bref, je sais que vous connaissez bien le dossier. Mais, rappelons-nous, nous avons haussé les amendes pour les citoyens, pour les adultes dans les cas, notamment, de «car surfing», excusez mon chinois, et notamment des textos, l'utilisation du cellulaire au volant, et les grands excès de vitesse aussi font l'objet de hausses d'amendes importantes. Pourquoi? Pour donner le caractère dissuasif à toutes ces infractions. Et il semble que ça a fonctionné.

L'objectif est de donner ce même caractère dissuasif aussi pour les jeunes conducteurs qui sont au volant. Actuellement, l'amende de 100 \$ ne reflète pas le caractère dissuasif donné par les modifications au code qui ont été apportées au fil des ans, au Code de la sécurité routière.

Mais aussi, au-delà de ça, l'amende, le montant avait été établi à 100 \$ en 1987, suite à des pourparlers, des échanges, le projet était dans les cartons depuis le début des années 80. 100 \$ à l'époque, 100 \$ en 2015, ce n'est pas tout à fait la même chose; il y a une volonté d'actualiser le texte du Code de procédure pénale pour correspondre davantage à la réalité.

Le Président (M. Ouellette) : Effectivement, Mme la ministre, j'attends déjà depuis huit ans la proposition d'un article de ce genre. Mme la députée de Joliette.

Mme Hivon : Mais vous allez présider nos travaux en écoutant tous les points de vue.

Le Président (M. Ouellette) : Je vais présider effectivement avec toute l'objectivité qui me caractérise, Mme la députée de Joliette.

Mme Hivon : Bien, je sais qu'il y a eu de nombreux échanges il y a quelques semaines à ce sujet, mais je pense qu'il y a des questions importantes qui étaient restées en suspens. Quand on part du 100 \$ de l'époque, on a vu que, si on transférait aujourd'hui, compte tenu de l'inflation, on en arriverait à 185 \$. Donc, c'est sûr que, clairement, l'objectif n'est pas que d'actualiser le montant pour le rendre conforme à l'inflation, parce qu'il y a des montants de 500 \$ dans un cas et de 1 000 \$ dans l'autre. Donc, clairement, il y a une volonté d'être beaucoup plus pénalisant.

Et ça m'amène à ma première question, qui est que j'estime que la preuve n'a pas été faite, d'une part, de l'aspect dissuasif. On avait demandé, donc, d'avoir des études ou des éléments qui démontraient chez les jeunes de 18 ans et moins, de moins de 18 ans, chez les mineurs, cet aspect-là.

Mais surtout j'ai une question plus fondamentale qui est soulevée autant par le Barreau que la commission des droits, et ce n'est quand même pas une question banale, c'est de se dire que les principes ne sont pas les mêmes lorsqu'on est en justice pénale pour les mineurs que pour les personnes adultes. Et d'ailleurs le Québec a fait une contestation de tous les instants des volontés fédérales de modifier la Loi sur les jeunes contrevenants, devenue la loi de justice pénale sur les adolescents, spécifiquement sur cette question-là de l'objectif premier de la justice pour les mineurs, de toute la question de l'importance de ne pas perdre de vue l'objectif de réhabilitation. Alors, moi, dans un premier temps, je veux comprendre pourquoi l'angle, soudainement, pour ces questions-là, est sur la question de la dissuasion, alors qu'on parle de justice pour les mineurs.

Le Président (M. Ouellette) : Mme la ministre.

Mme Vallée : Pour ce qui est des infractions à la sécurité routière et aux véhicules hors route, je pense, M. le Président, que le rapport de la table de la sécurité routière est quand même assez important. La table de la sécurité routière demande de modifier l'article 233 du Code de procédure pénale pour hausser le montant maximal pour le défendeur de moins de 18 ans en cas d'infraction prévue au Code de la sécurité routière.

À la page 32 du rapport de la table de la sécurité routière, on nous dit : «Le grand nombre de jeunes conducteurs qui commettent une infraction n'est certainement pas étranger à leur surreprésentation dans les accidents de la route. En 2010, on comptait 70 658 titulaires d'un permis qui avaient moins de 18 ans, et ceux-ci ont commis 18 000 infractions. C'est donc dire que, pour ce groupe, le taux se situait à 250 infractions par 1 000 titulaires d'un permis cette année-là, contre 192 infractions par 1 000 titulaires d'un permis pour les 18 ans et plus. Au cours de cette année[-là], les jeunes titulaires ont également été impliqués dans 2 746 accidents avec dommages corporels.

«La surreprésentation des jeunes dans les accidents de la route est préoccupante. Le gouvernement du Québec a donc décidé d'introduire dans le Code de la sécurité routière de nouvelles dispositions qui les touchent au cours des dernières années. Ces mesures visent notamment à transmettre un message sévère sur le caractère hautement répréhensible de certains comportements. Ainsi, en matière de vitesse au volant, le montant des amendes a été doublé pour les grands excès de vitesse et peut atteindre des sommes largement supérieures à 1 000 \$. De la même manière, en 2010, les amendes pour conduite dangereuse, surf de véhicule et course de rue [...] ont été haussées à un montant minimal de 1 000 \$ en raison du caractère dangereux de ces infractions. Des conséquences souvent tragiques résultent de ces comportements et du manque flagrant de responsabilité de la part du conducteur délinquant. Excès de vitesse, action imprudente et conduite avec alcool dans le sang constituaient, en 2010, tout près de 60 % des infractions commises par les moins de 18 ans. Les amendes prévues pour ces infractions sont largement supérieures à 100 \$.

«L'article 233 du Code de procédure pénale devrait être modifié pour refléter davantage le caractère hautement répréhensible des infractions au Code de la sécurité routière et les risques qui leur sont associés.»

M. le Président, je comprends, oui, le Québec a toujours fait figure de proue pour adapter les peines à la réalité de ces jeunes contrevenants. Nous sommes ici dans une question où on va au-delà de la réhabilitation. On doit lancer un message clair à nos jeunes.

Moi, M. le Président, je suis mère de famille, j'ai deux adolescents. Ma crainte, c'est que ma fille soit passagère d'un véhicule et qu'elle soit victime d'un accident de la route causé par un jeune qui, malheureusement, ne réalise pas l'importance et la responsabilité qui viennent avec le permis de conduire qui lui a été délivré. Conduire un véhicule, c'est un privilège, M. le Président, et ça comporte aussi... ça amène à devoir utiliser ce privilège avec prudence et s'assurer

que le respect des règles soit tel qu'il n'y ait pas de débordement. Nos jeunes sont trop souvent victimes d'accidents de la route. Ça va bien au-delà d'une question philosophique, c'est un fait. Combien de fois avons-nous vu, dans les médias, des familles détruites à la suite d'un accident de la route qui a mal tourné? À chaque mois de juin, à la fin des bals de graduation des écoles secondaires du Québec, il survient malheureusement des incidents qui parfois coûtent la vie à ces jeunes-là, qui avaient tout l'avenir devant eux.

• (12 heures) •

Objectivement, M. le Président, je souhaite qu'aucun jeune n'ait à payer ce 1 000 \$ d'amende. L'objectif n'est pas de faire payer les jeunes, mais l'objectif est de lancer un message à l'effet que ces infractions-là sont graves. Ces infractions-là non seulement peuvent coûter la vie au titulaire du permis de conduire, mais peuvent aussi coûter la vie à leurs amis, à leurs parents et à des étrangers qui circulent sur la même route. C'est aussi simple que ça, M. le Président. Et la table de la sécurité routière, je pense que c'est une entité fort crédible, est une entité qui est représentée... qui regroupe des gens d'expérience, qui regroupe des gens qui sont appelés à analyser l'ensemble des données. C'est sérieux.

Et je rappellerais, encore une fois, pour ceux et celles qui ne le savaient pas, que les membres de la table québécoise sur la sécurité routière sont les suivants : d'ailleurs, dans un premier temps, la présidence est assurée par M. Jean-Marie De Koninck, et, dans les organismes qui composent, qui sont membres de cette table-là, on retrouve l'Association des directeurs de police du Québec, l'Association des directeurs généraux des municipalités du Québec, l'Association des policiers et policières provinciaux du Québec, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, l'Association du camionnage, l'Association du transport écolier, l'Association du transport urbain, l'Association québécoise des transports, le Bureau des assurances du Canada, CAA-Québec, le Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux de l'entreprise, de la logistique et du transport, le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi, la Commission de la santé et de la sécurité du travail, la Commission des transports du Québec, le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur, Contrôle routier du Québec, la Direction de la santé publique et de l'Agence de santé et des services sociaux de Montréal, l'École nationale d'administration publique, l'École nationale de police du Québec, la Fédération des commissions scolaires du Québec, la Fédération motocycliste du Québec, la Fédération québécoise du sport cycliste du Québec, la Fédération québécoise des municipalités, le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage, l'Hôpital Sacré-Coeur de Montréal, l'Institut national de santé publique du Québec, MADD Canada, Les mères contre l'alcool au volant, le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, le ministère de la Justice, le ministère des Transports, Famille, Aînés, Santé et des Services sociaux, Sécurité publique, Affaires municipales, Régions, Occupation du territoire, l'Office des personnes handicapées, le Regroupement des loueurs de véhicules, le Service de police de la ville de Montréal, le Service de police de la ville de Québec, Société de l'assurance automobile, Sûreté du Québec, la Table de concertation des forums jeunesse régionaux du Québec, l'Union des municipalités du Québec, Vélo Québec, ville de Montréal, ville de Québec, ville de Sherbrooke.

Alors, cette table-là regroupe des intervenants qui sont des intervenants sérieux et qui nous ont fait état que, malgré toutes les modifications législatives qui avaient été apportées au fil des ans qui ont porté fruit à un certain égard et qui ont permis de réduire le taux de mortalité de nos routes, il reste quand même... il reste encore des choses... des améliorations à apporter et il faut sensibiliser nos jeunes, les jeunes conducteurs qui doivent comprendre que l'utilisation de leur véhicule, c'est un privilège, et c'est un privilège qui doit s'exercer avec beaucoup de prudence, tout simplement.

Puis, comme je vous le mentionnais, M. le Président, je pense qu'un jeune va peut-être y penser deux fois avant d'accélérer si les amendes sont un petit peu plus importantes. Actuellement, l'amende est 100 \$. Et ça aussi, M. le Président, on en avait fait état lors de nos échanges. Je me souviendrai toujours d'un jeune que j'ai eu à représenter qui m'avait dit : Bah, c'est juste 100 \$! Malheureusement, c'est un comportement, c'est une réaction que l'on rencontre : Bah, c'est juste 100 \$! Le message à l'effet qu'il s'agit de... que la conduite automobile est un privilège et que la conduite automobile peut causer des lésions corporelles graves, peut briser des vies, il doit se rendre, il doit se faire, oui, par des campagnes de prévention, oui, par de l'éducation, mais aussi par un message comme celui-ci, c'est-à-dire d'assujettir les conducteurs, même mineurs, à des peines qui sont représentatives de la gravité des peines imposées aux adultes.

Le Président (M. Ouellette) : Mme la députée de Joliette.

Mme Hivon : Bien, il y a une question générale, c'est certain, sur ce qui est visé quand on parle de justice aux mineurs. Et je veux juste dire à la ministre que je pense que personne ne remet en cause la volonté que nous avons tous de réduire le nombre d'accidents, de réduire le nombre de jeunes qui vivent ces accidents, qui sont accidentés, tous les traumatismes physiques, psychologiques, humains qui en découlent; il n'y a personne qui remet ça en cause. L'idée, c'est de travailler avec des principes qui ont été reconnus de longue date, des principes juridiques puis aussi des principes d'efficacité.

Oui, il y a une table, il y a une table de la sécurité routière qui fait énormément de travail, qui fait du bon travail, mais la ministre de la Justice, elle, elle est ministre de la Justice. Elle n'a pas le même rôle que la table de la sécurité routière. Elle doit prendre en compte beaucoup plus d'éléments, ce qui rend son rôle souvent beaucoup plus complexe, et, quand on voit autant le Barreau du Québec que la commission des droits de la personne, qui ne sont pas des gens qui nient des objectifs de réduction des accidents, venir porter les mêmes questions que nous portons, bien, je pense que ça mérite des réponses.

Donc, au-delà du fait en soi que je pense qu'il y a un équilibre qui doit toujours être trouvé dans les principes quand on est en matière de justice pour les mineurs, principe de réhabilitation, un principe d'équilibre aussi avec le motif de dissuasion, il faut aussi voir : Est-ce que ça va réellement être dissuasif? Et c'est là-dessus aussi qu'il y a beaucoup de questions qui ont été posées. Est-ce que c'est ça, de mettre des amendes de 100 \$ à 500 \$, qui va avoir un effet dissuasif, ou de 100 \$ à 1 000 \$? La ministre nous dit : Moi, je ne suis pas une experte. Elle nous dit : Bien là, le jeune a découvert

après, c'était 100 \$, là, ce n'était pas tant que ça. Justement, il l'a découvert après. Avant, est-ce qu'il savait que c'était 100 \$, 500 \$, 1 000 \$? Est-ce que c'est ça, pour ces jeunes-là, qui font du «car surfing», qui visiblement ont une évaluation des risques clairement déficiente... là, soudainement, leur évaluation des risques pour l'amende va être parfaitement claire, raisonnée, objective?

Personnellement, j'ai un peu de mal à voir comment on nous prouve ça. Et c'est ça, un peu, qu'on recherche à la lumière de différents intervenants qui soulèvent des doutes, qui disent : Comment nous prouve-t-on que, oui, ça va avoir en plus un effet dissuasif si maintenant c'est ça qu'on vise? Puis je me permettrai de revenir globalement un petit peu plus tard aussi sur les objectifs qu'on veut poursuivre.

Je pense que mon collègue de Chicoutimi, l'ex-député de Chicoutimi, vous l'avait mentionné, mais il faut se baser sur des études. Donc, il y a une recherche qui a produit 111 études qui examinaient le lien entre les sanctions pénales puis le taux de récidive, et on a conclu que les sanctions plus rigoureuses n'avaient pas cet effet dissuasif.

Donc, moi, je veux bien, là, qu'on parle à partir d'expériences personnelles, et tout ça, mais il y a un nombre important d'études qui viennent le dire, il y en a plusieurs qui sont citées aussi par la commission des droits. «La commission tient également à rappeler que la communauté scientifique s'accorde généralement sur le fait que l'application de peines plus longues et plus sévères est inefficace dans le domaine de la sécurité publique. [...]n'a pas d'impact dissuasif auprès des adolescents.» Il y a des constats généraux pour les adultes. Alors, imaginez, quand, là, on transpose ça chez les adolescents, on peut tout à fait... on le voit par des études, mais on peut tout à fait accepter aussi, par simple logique, que l'effet dissuasif va être encore moins grand.

Par ailleurs, la table de la sécurité routière elle-même disait, dans un rapport, que la certitude de la peine a un effet beaucoup plus dissuasif que la sévérité de la peine. Est-ce que c'est ça, le bon moyen, d'aller augmenter les peines sans se poser d'autres questions puis en disant : Bien, on fait un peu l'effet miroir par rapport aux peines pour les adultes qui ont augmenté significativement? Bien, on va faire l'effet miroir, donc on va faire la même chose pour les jeunes, sans regarder c'est quoi, l'impact pour les jeunes, ce qui devrait nous guider, et aussi ce que les études disent.

Alors, moi, je reviens avec ma question de base : Sur quoi la ministre se base-t-elle pour nous dire que ça va réduire les problèmes, qu'il va y avoir un effet dissuasif?

Le Président (M. Ouellette) : Mme la ministre.

• (12 h 10) •

Mme Vallée : M. le Président, je comprends que notre collègue invoque une certaine théorie. Effectivement, il y a certaines théories qui remettent en question l'augmentation de la peine, et la sévérité de la peine, et des effets sur les contrevenants, que le potentiel d'une augmentation de la peine pourrait être faible, voire inexistante, il y a des théories là-dessus. Mais il y a aussi des théories à l'effet contraire, puis c'est une question de philosophie, je vous dirais. Mais il y a, plus récemment, un modèle qui nous a démontré que la peine ne produit pas uniquement de la dissuasion, mais elle intègre aussi des notions de dissuasion puis de validation normative, c'est-à-dire les valeurs, les normes qui sont partagées par la société.

Donc, le fait d'avoir une peine plus élevée, oui, a un objectif dissuasif, mais elle a aussi l'objectif de déterminer qu'à l'intérieur de notre société ce type d'infraction là n'est pas socialement acceptable, il est plus grave que les autres. Et ces études-là, ces études-là qui ont été menées, démontrent que les valeurs, les croyances d'un automobiliste vont venir jouer un rôle quand même assez important dans sa décision d'adopter ou de ne pas adopter un comportement qui est respectueux des lois, et un automobiliste qui va percevoir que les problèmes de sécurité routière sont graves va avoir moins d'intentions délinquantes. Et il y a une efficacité dissuasive des peines qui va dépendre pas seulement des valeurs personnelles du citoyen, mais aussi de la perception des valeurs qui sont partagées par les autres concitoyens. Donc, plus on adopte...

Et c'est aussi ça qui est derrière les différentes modifications qui ont été apportées au Code de la sécurité routière. D'avoir une peine plus élevée en matière notamment de sécurité routière va démontrer l'importance qui est accordée par la société à ces infractions-là et va lancer le message, le signal, et ce signal-là va tranquillement faire son petit bout de chemin et va permettre aux jeunes de réaliser que ces infractions-là non seulement sont graves, mais ne sont pas acceptables socialement. Elles vont permettre aux jeunes d'adapter leurs comportements en conséquence. Alors, il y a tout ça.

Puis, vous savez, M. le Président, notre collègue a parlé de... a fait un petit peu le parallèle avec la Loi sur les jeunes contrevenants du fédéral. La Loi sur les jeunes contrevenants, au fédéral, c'est une loi qui s'applique au Code criminel, qui touche le droit criminel. Le Code de procédure pénale, c'est du droit pénal : c'est de forcer un respect des lois, mais on n'a pas... L'objectif, ultimement, si on a... C'est une infraction qui est de responsabilité stricte. La réhabilitation, elle n'a pas sa place dans le contexte du Code de procédure pénale, parce que l'infraction a été commise ou elle n'a pas été commise. Donc, tout le concept de réhabilitation que l'on retrouve à la Loi sur les jeunes contrevenants, et, dans notre approche, à l'égard de cette loi-là, ne retrouve pas de parallèle. Tu as roulé à 120 km/h, bien, tu as roulé à 120 km/h. L'infraction, elle est de responsabilité stricte.

Donc, on ne peut prévoir, dans le cadre notamment du Code de la sécurité routière, une réhabilitation parce que l'infraction, elle a été commise. Et donc il y a une distinction entre notre droit criminel et notre droit pénal. Et tout ça a été amplement défini à la Cour suprême, dans la Cour suprême, dans le jugement Wholesale Travel par le juge Cory, puis où on fait cette distinction-là entre le droit criminel et l'infraction pénale. Donc, une peine qui est imposée dans le cadre d'une infraction pénale, c'est un moyen d'atteindre une finalité et de réglementer, par exemple, la conduite automobile pour assurer la sécurité du public. C'est la finalité de nos dispositions pénales. Alors, ce n'est pas tout à fait le même état d'esprit qui doit nous guider.

Mais, malgré tout, malgré tout, ce qui est proposé au projet de loi vise quand même à moduler les amendes. On ne propose pas, dans le projet de loi, que les amendes imposées aux mineurs soient celles imposées aux majeurs.

Pas du tout. On prévoit que les amendes maximales imposées aux mineurs soient d'un seuil de 500 \$ ou de 1 000 \$ lorsqu'il est question de sécurité routière et d'utilisation de véhicule hors route. Donc, encore là, il y a une modulation en fonction du fait évidemment qu'il s'agisse de mineurs. Ceci étant dit...

Une voix : ...

Mme Vallée : Oui?

Des voix : ...

Le Président (M. Ouellette) : Ne bougez pas. On revient. Avant d'aller à ma collègue, on va suspendre quelques minutes.

(Suspension de la séance à 12 h 16)

(Reprise à 12 h 18)

Le Président (M. Ouellette) : Nous reprenons nos travaux. Nous avons une petite vérification technique à valider. Et nous allons ajourner nos travaux. Je vais lever la séance, et on va ajourner nos travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 19)