



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

**de la Commission permanente des institutions**

**Le jeudi 5 novembre 2015 — Vol. 44 N° 72**

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 (10)

**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](http://www.assnat.qc.ca)

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

**Commission permanente des institutions**  
**Le jeudi 5 novembre 2015 — Vol. 44 N° 72**

**Table des matières**

Étude détaillée (suite)

1

**Intervenants**

M. Guy Ouellette, président

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



Le jeudi 5 novembre 2015 — Vol. 44 N° 72

**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 (10)**

*(Onze heures trente-huit minutes)*

**Le Président (M. Ouellette) :** Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission 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. Vous comprendrez qu'on est dans la salle où l'audio est très important.

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, M. Fortin (Sherbrooke) remplace M. Tanguay (LaFontaine); Mme Hivon (Joliette) remplace M. Leclair (Beauharnois).

**Étude détaillée (suite)**

**Le Président (M. Ouellette) :** Lors de l'ajournement des nos travaux, hier, nous avons repris l'étude du groupe des articles 1, 3 et 18. Nous avons commencé par l'article 18. Mme la ministre nous en avait fait la lecture, et il y avait eu un début d'échange. Mme la ministre, quand on a terminé hier, nous avait parlé de la table de la sécurité routière et je lui avais laissé terminer sa réponse avant de procéder à l'ajournement. Donc, nous retournons à Mme la députée de Joliette pour le questionnement de l'article 18.

*• (11 h 40) •*

**Mme Hivon :** Oui, merci beaucoup, M. le Président. Donc, la suite de la discussion qu'on a commencée hier sur le sujet des amendes... En fait, ma question fondamentale, je pense que, pour ce qui est de l'actualisation, il n'y a personne qui remet en cause que le 100 \$ établi en 1987 n'équivaut plus aujourd'hui à 100 \$. Puis on a vu, bon, le montant correspondant, qui était de 185 \$ et quelque chose, donc près de 186 \$ si on le mettait en dollars d'aujourd'hui.

Mais la question, c'est de savoir la nécessité d'augmenter les amendes, de combien augmenter les amendes, mais surtout la question de base, c'est sur l'effet dissuasif. Et j'ai posé des questions hier, puis je pense que c'est quand même important, parce que, des fois, il y a des mythes, et, en matière criminelle, on le voit parfois, en matière pénale aussi, donc, où il y a des idées préconçues qui ne sont pas appuyées par la science. Et je me souviens très bien du collègue de la ministre actuelle, qui est le ministre des Affaires intergouvernementales canadiennes. Quand, justement, tout ce débat sur la réforme de la Loi sur le système de justice pénale a eu cours et que le Québec s'est battu bec et ongles contre cette réforme-là, un des arguments de son collègue, c'était justement de dire : Mais la science, est-ce qu'on peut s'appuyer sur la science, sur les études en démontrant que la réforme fédérale n'était pas appuyée sur la science et sur les études?

Donc, moi, mon souci, c'est qu'on est quand même en train de poser un geste significatif, qui est un changement important pour la justice pénale pour les mineurs. Et, comme je le disais hier, nous avons répertorié une centaine d'études qui vont à l'encontre de ce qu'il nous est demandé de faire, dans le sens où — de différentes manières, évidemment, je ne dis pas que ce sont toutes des études qui concernent les mineurs dans le cas spécifique qui nous occupe, mais de différentes manières — on dit que les amendes n'avaient pas l'effet dissuasif souhaité ou anticipé.

Alors, j'ai relu toutes les notes, aussi, des échanges qui avaient eu cours avec mon collègue, l'ex-député de Chicoutimi, c'était une question aussi qui se posait. Et j'aimerais simplement savoir comment la ministre justifie, sur la base, je vous dirais, de la science ou des études, cette nécessité d'augmenter de manière aussi significative les amendes pour l'effet dissuasif.

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

**Mme Vallée :** En fait, dans un premier temps, je pense qu'il est important de faire une distinction entre la réforme de la justice pénale pour les mineurs et les amendes dont il est question. Hier, j'ai fait état, dans un premier temps, des recommandations de la table de la sécurité routière, qui nous indiquaient l'importance de venir moduler les amendes. J'ai également fait état d'un modèle conceptuel, le modèle de Kerdevez, qui démontre que la peine, non seulement une augmentation de la peine, de l'amende peut apporter, produire de la dissuasion, mais va intégrer aussi des notions de dissuasion puis de validation normative, donc les valeurs normatives, les valeurs qui sont partagées par la société. Et a donné lieu... Dans cette étude-là, notamment, on a évalué le comportement des automobilistes. Et les valeurs et les croyances de l'automobiliste vont venir jouer un rôle dans sa décision d'adopter ou de ne pas adopter un comportement qui est respectueux des lois. Et puis, lorsqu'un automobiliste va percevoir un problème de sécurité routière comme étant un problème qui est grave, notamment en raison de l'importance des amendes, il va manifester moins d'intentions délinquantes. Et donc on constate que l'application des lois, elle a aussi un aspect préventif parce que ce n'est pas que l'aspect dissuasif qui entre en ligne de compte.

Et j'expliquais, hier, puis je l'ai dit, je crois que je l'avais dit en entrée de jeu dans nos travaux, on espère qu'il n'y aura pas de jeune qui se retrouvera avec une amende de 1 000 \$, parce que, si un jeune se retrouve avec une amende de 1 000 \$, c'est parce qu'il va avoir contrevenu à une infraction routière d'une gravité quand même importante, très importante, qui aurait pu lui coûter la vie et qui aurait pu aussi coûter la vie à d'autres personnes. Donc, c'est l'intention derrière la démarche qui s'inspire d'études, oui, qui s'inspire de recommandations de la table de la sécurité routière et, je vous dirais, également qui s'inspire aussi d'une analyse comparative.

Si on regarde ailleurs au pays, les amendes qui sont imposées aux mineurs, peu importe, peu importe l'infraction, on a... le Québec, évidemment, là, c'est la province où l'amende est la plus basse, soit une amende de 100 \$. Il y a deux provinces, Terre-Neuve et Labrador, qui ont des amendes maximales de 500 \$. Il y a trois provinces, deux territoires, la Colombie-Britannique, l'Alberta, le Nouveau-Brunswick, le Nunavut et les Territoires du Nord-Ouest, qui ont des amendes maximales de 1 000 \$, toutes infractions confondues, c'est-à-dire infraction de sécurité routière comme infraction autre. Et on a trois provinces, l'Île-du-Prince-Édouard, la Saskatchewan, le Manitoba et le Yukon, où il n'y a aucune limite qui est fixée. Alors, les jeunes sont passibles des mêmes amendes que celles auxquelles les adultes sont passibles. Ce n'est pas du tout notre intention, ce n'est pas là que nous souhaitons aller.

Et, au niveau ontarien, la limite est de 1 000 \$, toutes infractions confondues, pour les jeunes de moins de 16 ans, et, pour les jeunes de 16 à 18 ans, il n'y a aucune limite d'âge... aucune limite d'amende, pardon, encore une fois, toutes infractions confondues.

Donc, ce qui est proposé dans le projet de loi, c'est un équilibre entre tout ça, c'est-à-dire les infractions autres que des infractions de conduite automobile ou de conduite de véhicules hors route, l'amende maximale est portée à 500 \$. Pour les infractions de sécurité routière, l'amende est portée à 1 000 \$, l'amende maximale, évidemment, parce qu'une infraction qui est passible d'une amende de 100 \$ demeure à 100 \$. Mais c'est les infractions graves. En fait, c'est vraiment ça que l'on vise par cette hausse de l'amende en matière de sécurité routière. Et ça vise non seulement à avoir un effet dissuasif, mais, on l'espère, à contribuer à un changement de valeurs chez les jeunes conducteurs. Puis un changement de valeurs aussi dans notre société, parce qu'il ne faut pas se le cacher, lorsque nous lançons le message que l'infraction, elle est passible d'une amende maximale de 1 000 \$ pour les mineurs, on comprend que le message lancé aux majeurs est également qu'il s'agit là d'une infraction grave, qu'il s'agit là d'un enjeu de société auquel on souhaite s'attaquer.

Donc, c'est ce qui nous amène, dans ce projet de loi, à proposer ce qui est sur la table. Et on considère que, somme toute, si nous comparons ce qui est proposé à ce que l'on retrouve ailleurs au Canada, je pense qu'on arrive avec un bel équilibre qui tient compte de notre philosophie et de cette philosophie qui nous anime, bien évidemment.

Alors, c'est vraiment ce qui nous amène à proposer le tout. Et je sais qu'il y a aussi toutes les préoccupations qui ont été soulevées, qui sont soulevées quant aux risques pour les autres victimes, pour les victimes potentielles. Alors, il y a cet équilibre-là aussi qui doit être considéré. L'amende est plus élevée puisque l'infraction et le potentiel de dangerosité d'infraction sont importants. Alors, voilà.

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

• (11 h 50) •

**Mme Hivon :** Bien, comme j'ai dit hier, je pense qu'on s'entend sur l'objectif, il n'y a pas de doute, puis j'apprécie... j'avais lu, effectivement, ces comparables-là dont vous aviez brièvement parlé, là, on les a en détail lors de vos premières discussions ici, mais ça ne me donne toujours pas la base des études sur laquelle ce changement-là s'opère. Je comprends qu'il y a une table de la sécurité routière qui est venue recommander ça. Moi, je demande juste à être éclairée, je n'ai pas accès à toute cette science, j'ai plutôt, en faisant des recherches très préliminaires et sommaires... je suis plutôt tombée sur des études qui vont dans l'autre sens. Je ne demande sincèrement qu'à être convaincue. Mais j'aimerais ça avoir une base solide et je ne suis pas la seule à la demander, parce que le Barreau a fait la même demande. Et le Barreau, en général, est bien documenté, est bien avisé, informé. Alors, je ne comprends juste pas, si on me dit qu'on est convaincus, pour toutes sortes de raisons, du bien-fondé de ce changement-là, comment ça se fait qu'on n'est pas capables de nous déposer des études, des documents solides qui ont fait les analyses en fonction de l'augmentation des amendes pour l'effet dissuasif sur les mineurs. Pourquoi on n'est pas capables d'avoir ça?

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

**Mme Vallée :** Bien, en fait, je pense que les... Bon, dans un premier temps, le rapport de la table de la sécurité routière est accessible à tous sur le Web, d'une part, et je vous ai référée au modèle de Kerdevez, qui nous ramène à cette volonté non seulement d'avoir un effet de dissuasion, mais aussi de validation normative derrière l'imposition des amendes. Alors, c'est ce qui sous-tend notre démarche. Nous avons également... parce qu'on ne s'inscrit pas de façon complètement... on ne s'inscrit pas à l'encontre de ce que l'on retrouve ailleurs au Canada, donc les propositions sont, somme toute, conformes avec ce que l'on retrouve ailleurs, ce qui aussi nous amène à cet équilibre-là... Je comprends la collègue : si nous avions souhaité s'écarter de façon substantielle de tout ce qui se fait actuellement, je comprends qu'on aurait peut-être souhaité pousser davantage l'explication, mais je vous dirais bien honnêtement que le travail actuellement... L'état des faits ailleurs au Canada est ce qu'il est, et il y a également un état des faits qui a été porté à notre attention.

J'aimerais aussi simplement souligner puis revenir sur une déclaration que notre collègue a faite d'entrée de jeu lorsqu'on a parlé de l'actualisation de l'infraction de 100 \$, l'actualisation au taux de 2015... Je voulais simplement rappeler que les travaux entourant l'adoption du Code de procédure pénale ont été amorcés en 1984, et donc le 100 \$ avait été identifié en 1984. Ce n'est pas un changement substantiel, mais ça nous mène à peu près à 209 \$, l'actualisation. Et on comprend qu'en 1984 on n'avait pas cette sensibilisation et cette sensibilité à l'égard d'un certain nombre d'infractions

et à l'égard d'un comportement... Le comportement des jeunes derrière le volant était peut-être moins scruté à la loupe qu'il ne l'est aujourd'hui. Puis, rappelons-nous, je pense que les normes sociales d'acceptation de certains conducteurs n'étaient pas toujours les mêmes. Je me souviens... on me glisse une petite note me disant : Il y avait des caisses de bière entre les jambes. Pas en 1984. Ce n'est pas si loin que ça, 1984, pas en 1984. Mais peut-être...

**Le Président (M. Ouellette) :** En 1970...

**Mme Vallée :** Oui, peut-être 15 ans plus tôt, oui. J'ai des images.

**Le Président (M. Ouellette) :** C'est plus au Saguenay...

**Une voix :** Bon... préjugés...

**Mme Vallée :** Enfin, oui, je pense que c'est notre collègue qui nous avait fait état de la situation. Mais tout ça pour dire qu'il y a aussi une évolution de la norme sociale au fil des ans qui nous amène à avoir cette considération toute particulière.

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

**Mme Hivon :** Bien, c'est ça. Je continue à dire que j'aimerais avoir des études, je sens que je ne suis pas encore tout à fait entendue, mais on vit d'espoir parfois.

En fait, c'est aussi de se dire : Est-ce que c'est ça, la bonne... Je veux bien, qu'on peut dire : On se compare à tout le monde, puis, bon, tout le monde le fait, donc c'est ça qu'on va faire, mais je ne suis pas en train de dire... Quand je donne l'exemple de la Loi sur le système de justice pénale pour adolescents, ce n'est pas pour faire une comparaison parfaite. C'est juste, par exemple, encore dans ce cas-là, le Québec avait une position unique par rapport au reste du Canada, où la philosophie était différente. Et je pense qu'en termes de matière pénale aussi on peut voir des différences. Et ça ne veut pas dire que, parce que tous les autres se comportent d'une certaine manière et nous, d'une autre... Puis on l'a vu, je pense, dans le contexte de la Loi sur le système de justice pénale, je pense qu'on continue à penser qu'on avait raison de faire ce combat-là.

Donc, si on dit : Oui, il y a une province où ça vient d'être modifié, on a des études qui prouvent que depuis, je ne sais pas, deux ans que ça a été modifié, changement énorme chez les comportements des mineurs, beaucoup moins d'infractions, beaucoup moins d'arrestations, et faits clairement prouvés, bien, j'aimerais ça le voir, mais, en ce moment, je peux juste prendre les paroles et pas les études. Donc, ça, c'est quelque chose qui m'intéresserait.

Puis par rapport aussi à d'autres mesures, parce que ça aussi vous y avez touché brièvement, mais dans d'autres pour... par exemple, l'alcool au volant, bien, il y a d'autres mesures pour d'autres types d'infractions, bon, les points d'inaptitude qui partent, le retrait du permis, les campagnes de sensibilisation. Moi, je suis plus portée à penser que les campagnes de sensibilisation ont un effet beaucoup plus grand pour des jeunes qui ont des comportements excessivement à risque. Puis, comme je disais hier, un jeune qui déjà a des comportements routiers très, très risqués, visiblement, il n'a pas le même schéma de pensée qu'une personne raisonnable, mature qui va, oui, s'arrêter au fait peut-être des peines, et tout ça, et encore là on sait que, même pour les personnes majeures, ce n'est pas toujours le cas. Donc, je ne la vois pas, moi, parfaitement, cette adéquation-là. C'est pour ça que j'aimerais qu'on me convainque. Puis pourquoi ça et non pas d'autres mesures? Est-ce que, justement, quand on parle de campagne de sensibilisation, quand on parle du permis, tout ça, est-ce que ce n'est pas des mesures qui peuvent être plus porteuses?

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

**Mme Vallée :** Bien, en fait, je pense que des mesures porteuses, des mesures de prévention, de sensibilisation, d'éducation, il y en a, il y en a depuis plusieurs années, il y en a toujours. Et je reviens encore aux recommandations de la table, qui ont été portées aussi par un certain nombre d'intervenants, les recommandations de la table sont à l'effet que, malgré toutes ces mesures, il n'en demeure pas moins que les statistiques qui touchent les jeunes sont assez accablantes. Vous savez, les mineurs, c'est juste 1 % de tous les titulaires de permis de conduire. Puis, malgré ça, là, j'ai des statistiques ici qui sont quand même assez intéressantes : pour ce qui est des grands excès de vitesse, les mineurs ont près de quatre fois plus de risques de commettre une infraction que l'ensemble des conducteurs. Si on regarde pour 100 000 titulaires de permis, il y a 775 infractions pour les mineurs et, pour le même nombre de titulaires de permis chez les adultes, il y a 209 infractions. C'est quand même...

**Une voix : ...**

• (12 heures) •

**Mme Vallée :** 775 chez les mineurs, 209 chez les adultes, et les mineurs ne comptent que pour 1 %. Si on regarde par exemple le manquement à un devoir de conducteur impliqué dans un accident, encore là, les mineurs ont quatre fois plus de risques de commettre l'infraction : pour les mineurs, 217 infractions pour 100 000 titulaires de permis, pour les majeurs, 55 infractions pour 100 000 titulaires de permis. Une conduite pour pari ou un enjeu, une course, course automobile, les mineurs ont sept fois plus de risques de commettre l'infraction qu'un adulte. Alors, pour l'ensemble des titulaires de permis adultes, on a quatre infractions pour 100 000 et, pour 100 000 titulaires de permis mineurs, 29 infractions. Même chose pour la vitesse ou action imprudente, c'est huit fois. Le risque est huit fois plus élevé chez les mineurs que

chez les adultes. Pour le nombre d'infractions commises pour 100 000 titulaires de permis chez les mineurs, 412, et, chez les majeurs, les adultes, 50. Et, pour ce qui est du «car surfing», du surf de véhicules, évidemment, on a moins de statistiques parce que le comportement est sanctionné seulement que depuis 2013, mais on sait que, sur les 55 infractions qui ont été rapportées, 34 sont le fait de mineurs et ils ne sont que 1 %. Et, au fil des ans, il y a eu des actions aussi auprès de la sécurité routière, donc les amendes pour ces infractions plus graves ont été portées à 3 000 \$.

**Mme Hivon :** Vous nous dites pour les quatre catégories que vous venez de nommer?

**Mme Vallée :** Pour le «car surfing», ça n'a même pas l'effet escompté, parce que, pour les mineurs, eux, c'est 100 \$, ça demeure 100 \$ malgré que l'amende pour les adultes est à 3 000 \$, et là bien, lorsqu'on regarde les statistiques, oui, on hausse les amendes pour les adultes, mais les adultes ne sont pas la clientèle principale. Clients... je n'aime pas parler de clientèle, ce n'est pas le mot approprié, mais la cible principale, et malheureusement, on n'arrive pas à les joindre malgré les campagnes de sensibilisation, parce qu'il y en a beaucoup, il y a quand même beaucoup d'efforts puis des campagnes-chocs, qui ne sont pas toujours faciles même à regarder, mais qui ont leur effet.

Donc, c'est tout ça qui milite. Et, je vous dirais, lorsque notre collègue a fait référence aux autres provinces canadiennes, les amendes se situent à cette hauteur-là depuis plus ou moins 10 ans. Donc, ça fait déjà quand même un petit moment. En toute honnêteté, je n'ai pas les études et l'historique de chacune de ces modifications-là. Il y a une préoccupation. Et je comprends le souci de notre collègue d'avoir... et d'assurer que nos jeunes ne soient pas traités exactement sur le même pied d'égalité que l'adulte, pour un tas de raisons. Et ça, je suis d'accord et je souscris à tout ce qui a été mis de l'avant par la collègue, mais, justement, on adopte quand même une modulation, on ne vient pas abolir l'article qui prévoit un maximum, des amendes maximales, mais on vient simplement les moduler puis les moduler entre autres en raison des statistiques quand même troublantes puis en raison aussi de recommandations qui ont été formulées. Donc, moi, je vous avoue, je me sens interpellé, oui, comme ministre de la Justice, pour trouver cet équilibre et je me sens aussi interpellée comme citoyenne, parce que, lorsque l'on voit des statistiques telles que celles dont je vous ai fait part, je pense qu'on trouver une façon d'éviter le pire pour nos jeunes.

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

**Mme Hivon :** Sur ça, on s'entend parfaitement. Mais c'est justement... je pense qu'il faut que nos gestes soient les bons gestes, parce que peut-être que le gouvernement se dit... puis je ne pense pas que c'est ça, l'intention principale, mais peut-être qu'il se dit : Au pire, si ça n'a pas l'effet escompté, bien, on va avoir plus d'argent dans nos coffres, puis ça ne sera pas plus mal, parce que, bon... Mais ça ne devrait pas être ça, le prisme d'analyse. Le prisme d'analyse, ça devrait être : On a un problème sérieux et visiblement on doit agir, et moi, je pense que c'est la prévention qui est la clé.

Et l'aspect dissuasif, bon, je ne suis toujours pas convaincue, parce que je ne vois pas la base sur laquelle ça repose. Et c'est tout ça, mon questionnement. Est-ce qu'on peut mettre de l'avant les bonnes mesures pour arriver à nos objectifs de réduire, bien sûr, ces infractions-là avec toutes les conséquences que ça a pour les personnes, les victimes, toutes les familles impliquées.

Mais, avec respect, je m'explique mal qu'on n'ait pas cette base-là. Je m'explique mal que, par exemple, dans les autres provinces où on a fait ce changement-là il y a une dizaine d'années... j'imagine qu'on a voulu documenter, il y a des chercheurs qui ont dû se pencher là-dessus. Il me semble que ce serait éclairant... Parce que là ça peut avoir l'air très technique, hein, ça peut avoir l'air très technique, ah! c'est une petite disposition, on modifie les quantum, mais, en fait, c'est une réflexion profonde qui est derrière ça. Et la table de la sécurité routière, par exemple, je pense que c'est une réflexion profonde aussi qu'elle souhaite. Et elle souhaite qu'on mette de l'avant les meilleurs moyens pour arriver à nos objectifs. Donc, ça, je dois dire que, pour cette question-là, je reste vraiment sur ma faim. Je m'explique mal qu'on ne puisse pas avoir d'études et de données claires par rapport à ça et que personne ne se soit penché là-dessus, sur l'impact des changements au niveau des amendes, sur l'efficacité de ça par rapport à des campagnes de sensibilisation, par rapport à des mesures plus administratives pour les permis, par rapport à... bon, aux retraits de permis, et tout ça, ou par rapport à la force d'avoir des mesures conjuguées aussi, un bouquet de mesures.

Parce que, quand on regarde le détail de ce qui nous est présenté comme les... peut-être les grandes rubriques, les grands excès de vitesse, actions imprudentes, le surf de véhicules, tout ça, moi, je n'ai pas vu, en tout cas, des campagnes de sensibilisation nécessairement ciblées sur l'ensemble de ces enjeux-là, la course, tout ça. On voit beaucoup, beaucoup sur l'alcool au volant, là, on voit sur les textos au volant, mais, de ce que j'en comprends, des petits vidéos amateurs qui ont parfois roulé ont eu un effet énorme — ce n'étaient même pas des campagnes de sensibilisation en bonne et due forme — qui, selon moi, peuvent être beaucoup plus parlants auprès de jeunes qui, justement, ne sont pas dans la maturité et dans la réflexion quand ils posent de tels gestes et qui sont motivés par toutes sortes de mauvaises raisons pour conduire ainsi.

Donc, pour moi, la corrélation n'est vraiment pas établie, puis je trouve ça dommage, regrettable qu'on fasse ce travail-là sans avoir, je vous dirais, ces données de base là sur les meilleures mesures, les études, les comparables, l'efficacité des campagnes versus les amendes. On peut le voir certainement sur les personnes majeures, notamment, j'imagine que c'est peut-être des choses qui ont été mesurées. Donc, c'est autant d'éléments qui, selon moi, nous aideraient à prendre ici la meilleure décision.

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

**Mme Vallée :** En fait, l'étude à laquelle j'ai fait référence se retrouve sur le site de l'Université de Montréal. Donc, c'est une étude assez récente qui date de 2013 et qui porte...

**Mme Hivon** : Laquelle?

**Mme Vallée** : ... — de Kerdevez...

**Mme Hivon** : Kerdevez.

**Mme Vallée** : ... — qui porte sur les comportements. En fait, je vais vous laisser...

**Mme Hivon** : Ça, c'est la valeur normative...

**Mme Vallée** : C'est l'*Interprétation des expériences punitives et ses effets sur la délinquance : le cas des infractions routières au Québec*. Alors, c'est... Et c'est sur le site de l'Université de Montréal. C'est que c'est intéressant puis, je vous dirais...C'est sûr que là on travaille avec des tablettes, ce n'est pas comme de transférer le document papier, mais... Et, vous savez, l'amende, c'est un moyen parmi les autres, et moi, je pense qu'on ne peut pas vraiment se refuser un moyen additionnel pour venir contrer, pour venir prévenir les conduites dangereuses. C'est sûr que les campagnes d'éducation, elles sont importantes, puis je ne vous dis pas aujourd'hui que ce que nous faisons va mettre de côté tous les efforts de prévention qui sont faits. J'ai en tête une campagne qui était assez choc où on emmenait un conducteur délinquant sur le site d'un accident. C'était une campagne-choc. Ça frappe. Et les campagnes, récemment, sur les textos au volant sont aussi frappantes. On le fait. Mais, au-delà de ça, il demeure que les statistiques ne mentent pas. Les statistiques sont quand même assez troublantes quand il est question des jeunes, et de voir la surreprésentation des jeunes dans les accidents aussi qui impliquent des dommages corporels, ça aussi, c'est préoccupant.

Alors, c'est ce qui nous amène à donner suite à la recommandation de la table de la sécurité routière, évidemment tout en assurant... en mettant en place une peine maximale, on s'entend bien, et en balisant, et en distinguant les infractions au Code de la sécurité routière et les autres infractions. Et pour ça je pense qu'il était important de faire la distinction pour, justement, que le message quant à la réprobation sociale que constituent ces infractions-là, il puisse aussi être là.

• (12 h 10) •

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

**Mme Hivon** : J'ai toujours un souci pour mon collègue parce que je veux qu'il se sente... Mais là, pour l'instant, il n'a pas levé la main, donc...

**Le Président (M. Ouellette)** : Ah! bien là, moi, je l'avais vue, sa main, là...

**Mme Hivon** : Ah oui?

**Le Président (M. Ouellette)** : Non, non, mais il n'y a pas...

**Mme Hivon** : Non, mais peut-être, juste avant de...

**Le Président (M. Ouellette)** : Oui, oui. Non, c'est beau, Mme la députée de Joliette.

**Mme Hivon** : ...j'ai plusieurs autres questions, mais... Les infractions auxquelles le 1 000 \$ s'appliquerait, est-ce que la ministre a les exemples? Est-ce que c'est ce qu'elle vient de me nommer?

**Mme Vallée** : En fait, il y a... Je cherche dans mon cahier, on avait un tableau.

(Consultation)

**Mme Vallée** : ...les infractions, là, il s'agit, oui, des grands thèmes que je vous ai énumérés. Mais pour ce qui est des grands excès de vitesse, on fait référence aux articles 299, 328, 329, 303.2 du Code de la sécurité routière. Pour le manquement à un devoir de conducteur impliqué dans un accident, articles 168, 169, 179, 170, 171 et 178 du Code de la sécurité routière. Pour la conduite suite à un pari, un enjeu ou une course, c'est les articles 422 et 512 du Code de la sécurité routière. Vitesse ou action imprudente, on fait référence aux articles 327 et 512 du Code de la sécurité routière. Surf de véhicule, 433, 434, 512 du Code de la sécurité routière. Puis pour ce qui est des véhicules hors route, là, c'est ça, c'est le même type d'infraction, mais avec un VTT, avec motoneige, avec tous ces petits jouets qui font fureur chez les jeunes, surtout en milieu rural.

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

**Mme Hivon** : Je connais bien cette réalité. Donc, ce serait ces infractions-là pour lesquelles on est à 1 000 \$. Écoutez, je sais que mon collègue veut parler. Je sais qu'il me reste peu de temps, mais je veux juste dire... Parce que l'objectif, là-dedans, c'est qu'on avance aussi, là. Donc, c'est sûr que je vais avoir des questions. Je vais regarder l'étude, je vais y revenir. Mais il y a aussi toute la question de comment on a fixé le 500 \$ versus le 1 000 \$, pourquoi pas... Je vous annonce un peu mes questions pour qu'on puisse être efficaces aussi, mais... Le 500 \$ versus le 1 000 \$,

pourquoi on différencie? Et le quantum : comment on en est arrivés... C'est toujours une science qui m'apparaît aussi difficile à cerner que le mystère de la Caramilk, pour avoir vécu ces quantum-là à différents égards, pour différentes lois, quand on arrive à déterminer ce qu'est le montant. Donc, c'est sûr que je vais vouloir revenir là-dessus.

Mais là ça me fait plaisir de céder la parole à mon collègue.

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

**M. Jolin-Barrette :** Merci, M. le Président. D'entrée de jeu, au début de l'étude du projet de loi, j'ai eu l'occasion de m'exprimer sur les articles 1, 3 et 18, et je ne referai pas au complet tout ce que j'ai dit, M. le Président.

Ceci étant dit, je veux juste attirer la commission sur ce que les gens nous ont fait parvenir comme mémoires. Notamment, le Barreau nous disait, là, à la page 2 : «Cela étant, nous invitons le législateur à s'assurer que le montant de 500 \$ — 1 000 \$ pour les infractions au Code de la sécurité routière ou à la Loi sur les véhicules hors route — correspond à un juste équilibre entre l'objectif de dissuasion des jeunes contrevenants et le respect de leur capacité [de] payer ces amendes.» Donc, le Barreau avait une interrogation par rapport à l'augmentation du montant.

La Commission des droits de la personne nous a également fait parvenir un mémoire, dans lequel la commission disait : «La commission est d'avis que l'alourdissement des peines visant les mineurs contredit les objectifs de réadaptation et de réinsertion du système de justice pénale pour les adolescents, ces derniers devant demeurer [propriétaires]. Le droit international a rappelé de façon constante cette mission primordiale du système pénal pour adolescents. Tel que l'a annoncé le Comité des droits de l'enfant, pour respecter le principe de l'intérêt supérieur de l'enfant, "les objectifs traditionnels de la justice pénale comme la répression, rétribution, doivent céder la place à des objectifs de réadaptation et de justice réparatrice dans le traitement des enfants délinquants. Cela est conciliable avec le souci d'efficacité dans le domaine de la sécurité publique."»

Également, à la page 3, la commission des droits de la personne continue et dit : «La commission tient également à — au deuxième paragraphe — rappeler que la communauté scientifique s'accorde généralement sur le fait que l'application des peines plus longues et plus sévères est inefficace dans le domaine de la sécurité publique. Plusieurs études ont en effet démontré que l'imposition de peines plus sévères n'a pas d'impact dissuasif auprès des adolescents.» On cite un professeur, et, à la fin du paragraphe, la commission dit : «Ainsi, la commission estime que l'augmentation de la limite maximale des amendes et cautionnements proposés par le projet de loi n'aura pas l'effet de dissuasion recherché auprès des adolescents.»

On a reçu également un groupe qui nous... le Regroupement des organismes de justice alternative du Québec qui nous disait, bon : Ça constitue un peu une épée de Damoclès. Et on faisait référence aux comportements d'un adolescent, parce qu'un adolescent, ça agit de façon des fois spontanée, irréfléchie, pas de façon conséquente. Donc, ça ne fonctionne pas nécessairement avec les adolescents.

Donc, Mme Guillotte disait également : Souvent, ça va être un soutien pour éviter une contribution parentale. Et elle mentionnait également : La dissuasion fonctionne plus ou moins. On se disait : Le statu quo va atteindre les mêmes objectifs par rapport aux adolescents. Ceci étant dit, c'est les rapports qu'on a reçus.

Je comprends l'objectif de la ministre lorsqu'elle nous dit : Il faut trouver un moyen de dissuasion supplémentaire pour éviter... que tous les comportements de ce genre soient complètement éliminés. Et j'en suis, que ce genre de comportement ne devrait pas arriver, et, en tant que société, on a la tâche de trouver toutes les solutions alternatives, notamment — et je pense que le président de la commission pourra en témoigner vu son expertise de policier et probablement le député de Vimont aussi — en matière d'alcool au volant. La chance d'être pris, c'est véritablement un des plus grands aspects qui va changer les comportements des gens. Et je suis très heureux aussi que la société québécoise fasse des progrès au niveau de l'acceptabilité sociale de ce qui peut être fait et des comportements routiers qui sont acceptables ou non.

Ceci étant dit, il y a une question également de contribution financière des adolescents qui commettraient ce genre d'infraction. Je vous le répète : On souhaite qu'il n'y ait pas ce genre d'infraction là et que ces infractions-là ne soient pas commises. Cependant, une erreur de jeunesse peut arriver également. Le Barreau nous dit... La commission des droits de la personne nous dit le fardeau que ça impose.

Ce qu'il faut se rappeler aussi dans l'analyse de tout ça, au niveau de l'aspect économique... l'Association canadienne de la paie nous dit que 46 % des Québécois vivent d'une paie à l'autre. Donc, il y a un impact financier aussi qui pourrait résulter sur la famille, notamment des parents. On comprend que ce genre de comportement là, par le biais des adolescents, nécessite la prise de conscience de l'autorité parentale et l'implication de la famille à l'intérieur, si je peux dire, de l'établissement de la peine.

Est-ce que le fait de recevoir un constat de 1 000 \$ versus un constat d'un montant plus élevé que le 100 \$, qui a cours jusqu'à présentement, n'aurait pas le même effet dissuasif? Je soumets à la ministre ce questionnement. Est-ce que c'est le montant de 1 000 \$ qui va faire changer ces comportements-là, considérant ce qu'on nous a dit dans les mémoires? J'ai compris les arguments de la ministre également, je comprends les arguments de ma collègue, également, de Joliette.

Le rapport du Code de la sécurité routière nous disait aussi que les peines doivent refléter davantage le caractère hautement répréhensible de ces infractions-là au Code de sécurité routière. Donc, la question à se poser, c'est... Le montant de 100 \$ doit être actualisé, bien entendu. Tout à l'heure, dans le mémoire du Barreau, on parle de 185,77 \$, je crois; la partie gouvernementale nous a indiqué environ 225 \$...

**Une voix :** ...

• (12 h 20) •

**M. Jolin-Barrette** : Il y a quand même une marge entre 225 \$ et 1 000 \$. Donc, on comprend qu'on a fait du droit comparé avec les autres provinces canadiennes. Il y en a certaines qui sont à 500 \$, il y en a certaines qui sont à 1 000 \$, il y en a certaines qui n'ont pas de limite pour les mineurs. Au Québec, on dit souvent qu'on est une société distincte. Est-ce qu'on doit se coller sur le 1 000 \$? J'éprouve certaines réserves pour les arguments que je vous ai mentionnés, mais, au niveau des statistiques, c'est indéniable que le comportement des jeunes automobilistes est beaucoup plus à risque.

Donc, pour l'aspect code de sécurité routière, à 1 000 \$, ce sont mes commentaires. Donc, je soumetts le questionnement de la peine de 1 000 \$, la peine maximale, faut-il le dire, mais est-ce qu'une peine moins élevée au niveau du quantum aurait le même effet dissuasif? Je pose la question.

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

**Mme Vallée** : Je pense que notre collègue n'avait pas terminé.

**Le Président (M. Ouellette)** : Oups! Excusez!

**Mme Vallée** : Je pense que vous l'avez coupé dans son élan.

**M. Jolin-Barrette** : L'autre élément, M. le Président, c'est qu'à l'article 18, également, il y a la disposition de 500 \$ au niveau du Code de procédure pénale pour les autres types d'infractions au Code de procédure pénale. On comprend qu'au Code de la sécurité routière, en raison du caractère hautement répréhensible, on vise à mettre cette peine plus importante. Ceci étant dit, j'aimerais peut-être également avoir la justification pour le 500 \$ pour les infractions parce que ça vise tous types d'infractions. Les infractions, supposons, à la loi sur la santé et sécurité au travail vont être visées par le 500 \$ aussi comme amende maximale.

**Le Président (M. Ouellette)** : Là, on est bons. Mme la ministre.

**Mme Vallée** : Bon, alors, évidemment, je dirais, je vais verser, dans ma réponse au collègue, les réponses que j'ai pu offrir à notre collègue de Joliette pour ce qui est notamment de la distinction entre le droit criminel et le droit pénal, et certains commentaires qui ont été formulés notamment par la commission des droits de la personne et de la jeunesse.

Pour ce qui est de l'argument à l'effet que l'imposition de peines plus sévères n'a pas d'effet dissuasif, je réfère notre collègue à l'étude de Kerdevez, qui avait quand même... qui soulevait des choses intéressantes. Et, pour ce qui est du paiement des amendes, si, malheureusement, un jeune devait se retrouver avec une amende de 1 000 \$ — on comprend, qui est une amende salée — bien, dans un premier temps, il y a quand même des moyens qui sont prévus aussi au Code de procédure pénale pour un défendeur qui est en défaut de paiement ou un défendeur qui n'arrive pas à payer son amende à l'intérieur du délai prescrit. Alors, il y a les délais additionnels, il y a des paiements par versements et il y a aussi des travaux compensatoires qui peuvent être faits. Ceci étant dit, n'oublions jamais qu'il s'agit là d'une amende maximale, que des représentations évidemment peuvent être soumises, à la discrétion du tribunal, par le jeune.

L'amende à 1 000 \$, bien, évidemment, ça s'inscrit... c'est, pour nous, une façon supplémentaire de s'attaquer à un fléau et ça fait suite aux recommandations qui nous ont été formulées.

Maintenant, pour ce qui est du 500 \$, je dois vous dire bien humblement que l'on s'est inspirés effectivement de ce qui se faisait ailleurs, évidemment en trouvant le juste équilibre, parce que, si on regarde dans les autres juridictions, il y a quand même... la majorité des autres juridictions ont des amendes maximales, quand même, de 1 000 \$ pour l'ensemble des infractions, donc sans distinction, qu'il s'agisse d'une infraction à la sécurité routière ou non, et même certaines ont une absence de limite au niveau des amendes. Donc, on se colle, dans le fond, à ce que l'on retrouve en Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve—Labrador, où, pour les infractions, on a un maximum de 500 \$. Alors, c'est là où on s'inspire.

On considère aussi... Bon, il y a bien sûr une indexation, parce que le 100 \$ de 1984 a évolué parce que la société a évolué. On a eu quand même plusieurs échanges au cours de nos séances de commission. Les jeunes d'aujourd'hui ont quand même... Certains jeunes d'aujourd'hui ont quand même... vont dépenser... vont avoir des habitudes de consommation qui sont différentes. Il y a aussi, si on regarde le salaire minimum à l'époque, en 1984, le salaire minimum aujourd'hui, qui est à 10,55 \$, je crois, qui est... et donc c'est quand même un point de référence important... Lorsque l'on fait le tour de l'ensemble de l'oeuvre, on en est venu à la conclusion qu'une amende de 500 \$ maximale, encore une fois... Parce que c'est important de mentionner que c'est une amende maximale, là, et il ne faut pas le perdre de vue du tout, du tout, parce que le tribunal aura toujours le loisir d'apprécier la situation personnelle du jeune, d'apprécier le contexte aussi dans lequel l'infraction a été commise. Et il revient ultimement au tribunal, une fois ces représentations faites, de trancher. Et donc je pense que l'amende maximale à 500 \$ était, pour nous, un barème quand même... était une actualisation qui était raisonnable, compte tenu d'un ensemble de facteurs.

Et évidemment aussi, lorsque l'on regarde l'analyse comparative des amendes ailleurs au Canada, à 500 \$, on peut aussi se considérer comme étant distincts des autres juridictions. Et ça arrive vraiment... On arrive avec cet équilibre où on reconnaît que le mineur n'a pas nécessairement le même statut que le majeur. On reconnaît toute la philosophie du traitement que l'on doit accorder à un mineur. Dans certains cas, oui, une erreur de jeunesse peut survenir dans une vie. Dans certains autres cas, lorsqu'il est question des contraventions au Code de la sécurité routière, et, pour des infractions relativement graves, on ne souhaite pas que cette erreur de jeunesse là survienne parce qu'elle peut être fatale.

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

**M. Jolin-Barrette :** Bien, deux commentaires, M. le Président. Le premier, concernant les choix de consommation des mineurs, je ne pense pas que, dans le cadre de notre analyse, ça devrait être pris en considération, le revenu gagné par les mineurs, parce qu'on ne fait pas état des choix de consommation des adultes par rapport à leur propre argent qu'ils gagnent. Donc, les gens avec leurs revenus peuvent les dépenser comme ils veulent. Puis, si un adolescent décide d'aller travailler chez Metro la fin de semaine ou d'avoir un emploi à temps partiel, bien, ça demeure son argent. Puis il a travaillé pour la gagner, puis donc on ne devrait pas prendre en considération ses choix de consommation par rapport à ses revenus.

Ceci étant dit, les choix de consommation qui sont effectués à l'intérieur d'une famille relèvent de la famille aussi. Et donc, si on met à la disposition un véhicule pour le mineur, ça revient également... une responsabilité de l'autorité parentale.

Un autre commentaire, M. le Président, aussi, c'est que, lorsqu'on dit que le juge va avoir la discrétion pour imposer la peine, ça, c'est dans le cas où le mineur conteste le constat d'infraction qui lui est remis. S'il ne le conteste pas et reçoit le constat d'infraction de la part de l'agent de la paix, bien, à ce moment-là, le quantum est indiqué en fonction de... bien, en fonction de... si l'infraction pour un adulte, une personne majeure, c'est de, supposons, 3 000 \$, bien, lui, avec le projet de loi actuel, ce serait de 1 000 \$. Donc, il faut comprendre, pour les gens qui nous écoutent, que, si la personne se fait intercepter sur la route, sur l'autoroute, bien, il va recevoir son constat d'infraction de façon contemporaine. S'il est en grand excès de vitesse, peut-être vous pourriez me corriger, M. le Président, mais je pense qu'il va falloir qu'il retourne à pied parce que son véhicule va être remorqué.

• (12 h 30) •

**Le Président (M. Ouellette) :** Effectivement.

**M. Jolin-Barrette :** Donc, si le mineur...

**Le Président (M. Ouellette) :** Papa ne sera pas de bonne humeur.

**M. Jolin-Barrette :** Oui. Donc, si le mineur a un constat d'infraction de ce genre-là et qu'il décide de plaider coupable, bien, ça va être le montant indiqué sur le constat d'infraction. À ce moment-là, le juge n'aura pas de discrétion parce que le mineur ne sait pas nécessairement aussi comment fonctionne le processus judiciaire aussi, et, à ce moment-là, va se retrouver à payer cette amende-là, cette peine-là. Donc, ça, c'est pour la discrétion du judiciaire dans ce cas-ci, et on peut le constater, que ce n'est pas tous les dossiers... mais, en fait, je pense que c'est de connaissance générale, ce n'est pas tout le monde qui conteste les constats d'infraction devant les tribunaux par rapport au nombre d'émissions de constats.

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

**Mme Vallée :** En fait, sur la question de l'absence de contestation, je vous dirais que le mineur comme le majeur a cette possibilité de contester son constat, ça fait partie de notre système de droit, et tous ont la possibilité d'intervenir. Oui, la responsabilité parentale est là. Oui, la responsabilité parentale, lorsque tu reçois un constat et que tu constates que le conducteur du véhicule, c'était ton enfant mineur, ta responsabilité comme parent, c'est aussi de lui soumettre, de lui expliquer, et de lui demander ce qu'il entend faire ou ce qu'elle entend faire avec ça, et je vous parle d'expérience.

Mais je vous dirais qu'il faut aussi commencer... À partir du moment où un jeune a un permis de conduire, il doit aussi comprendre que ce permis-là vient avec des droits, avec des obligations, et que, ces droits-là, oui, c'est de conduire, mais c'est aussi d'être capable de pouvoir présenter une contestation, de pouvoir faire valoir son point de vue devant le tribunal. Et je sais aussi... et je pense qu'on est plusieurs autour de la table à avoir vécu des expériences devant la cour où les juges de paix magistrat et les juges sont très attentifs aux jeunes, et ont une interaction avec les mineurs, et font beaucoup de pédagogie auprès des mineurs. Alors, là-dessus, je vous dirais que les craintes de mon collègue ne... pour moi, je ne les partage pas dans le sens que je crois qu'il est important pour le jeune d'être responsabilisé et de comprendre, peu importent les motifs. Au moment où un constat est émis, il a le droit de le contester, il a la possibilité de faire valoir ce droit-là. Et ces droits-là existent et lui permettent de se prévaloir de toutes les dispositions et lui permettent aussi d'aller expliquer au juge que sa situation personnelle ne lui permet pas de déboursier un certain montant. Tout dépend de l'infraction dont il est question puis du contexte de l'infraction.

Mais, bref, je crois que la limite qui est imposée à 500 \$ est quand même un bon équilibre, une belle actualisation, et, si on fait le parallèle avec la limite à 1 000 \$, évidemment, c'est le message, on a un taux d'infractions et puis un taux d'accidents au Code de la sécurité routière qui sont beaucoup plus élevés que pour les autres lois, que pour les autres infractions pénales, alors ça justifie en soi les limites plus sévères.

**Le Président (M. Ouellette) :** M. le député. Ça va, M. le député de Borduas? Mme la députée de Joliette.

**Mme Hivon :** Oui. Bien, je reviens à ma... Là, je fais des petites recherches pendant qu'on... Je reviens à ma question du quantum. Donc, pourquoi avoir d'abord décidé de différencier le maximum entre le Code de la sécurité routière et le Code de procédure pénale? Ça, c'est, je vous dirais, ma première question. Puis la deuxième, c'est : Comment on est arrivés à fixer ces quantum-là? Donc, d'abord, pourquoi avoir décidé 500 \$ d'un côté, 1 000 \$ de l'autre? Je ne sais pas si la ministre me suit, là. Je veux simplement dire : Pourquoi ne pas avoir mis, sur un même pied, une infraction pénale, sanctionnée en vertu du Code de procédure pénale et une infraction au Code de la sécurité routière? Pourquoi ne pas s'être dit : On met le même maximum? Ça ne veut pas dire que toutes les infractions qui sont considérées ont nécessairement la même gravité, mais pourquoi avoir fait le choix de distinguer les maximums?

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

**Mme Vallée :** Parce que les infractions au Code de la sécurité routière étaient plus nombreuses, étaient la cause d'accidents, parce que... bien, en fait, pour toutes les raisons que je vous ai mentionnées, nous avons fait le choix de prévoir une amende maximale plus élevée en matière de sécurité routière en raison de la situation bien particulière et de tous les accidents corporels... est plus élevée, parce que, si on regarde dans les infractions qui ont fait l'objet d'une modification au cours des dernières années, c'est-à-dire pour lesquelles on a prévu des amendes plus sévères en matière de grands excès de vitesse, et toutes les infractions dont je vous ai fait la nomenclature un petit peu plus tôt, bien, ce sont toutes des infractions qui comportaient des amendes quand même relativement élevées. Et c'était une question de lancer un message, un message similaire aux jeunes.

En 2010, on avait 46 % des infractions du Code de la sécurité routière qui étaient sanctionnées par des amendes de 100 \$ ou moins, et on avait seulement que 2 % des infractions qui étaient sanctionnées par des amendes de 600 \$ et plus. Alors, on est quand même conscients qu'il y a bien des infractions pour lesquelles les amendes sont de 100 \$ ou moins. Alors, ça, on ne viendra pas changer pour les infractions de moindre importance, ça n'aura pas un impact. Mais là où il est important de pouvoir avoir un impact significatif, c'était dans le cadre des grands excès de vitesse et des conduites qui sont dangereuses. Et c'est pour ça que le choix a été fait de le porter à un maximum de 1 000 \$. Et aussi on regardait... si on regarde ailleurs, le maximum de 1 000 \$ a été aussi un choix dans un certain nombre de juridictions, mais ça, c'était pour l'ensemble des infractions. Nous, on a préféré maintenir ça exclusivement pour... et le moduler pour les fins de la conduite automobile, la conduite de véhicules hors route.

• (12 h 40) •

Pour ce qui est du 500 \$, bien, évidemment, encore une fois, on l'a modulé, on l'a indexé et on s'est inspiré aussi du maximum qu'on pouvait retrouver ailleurs, et on a... L'objectif, dans le fond, du 500 \$, c'était, oui, une actualisation puis, oui, une valeur dissuasive, mais tout en considérant la particularité des mineurs. Puis, donc, on est au diapason avec ce qui se fait, par exemple, en Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve et Labrador. Et on est bien en deçà de ce qui se fait ailleurs au Canada, mais on a quand même... un 500 \$, c'est quand même une infraction dissuasive... un effet dissuasif. Puis, encore une fois, je le précise, c'est un maximum, c'est une amende maximale. Alors, on ne vient pas modifier de façon substantielle dans ce sens que c'est vraiment dans les cas où les infractions sont élevées, où les amendes sont élevées pour les adultes et donc qui constituent des infractions quand même importantes, où on retrouvera l'application des modifications législatives.

L'indexation en soi, si on regarde simplement comme l'indexation au coût de la vie, ce n'est peut-être pas le facteur le plus déterminant. Oui, ça devenait nécessaire, en ce sens qu'on retourne quand même à 31 ans en arrière, donc, il y avait lieu de venir le mettre au goût du jour. Mais il fallait aussi, dans le contexte actuel, déterminer un montant qui représentait un facteur de découragement pour surtout apporter un changement d'attitude des mineurs envers certains comportements. Et c'est ça qui est derrière notre volonté de moduler aussi.

Lorsque le message est que l'infraction est sanctionnée avec une certaine gravité... Parce que comprenons que 100 \$ aujourd'hui pour certains jeunes... je ne voudrais pas... je regarde les yeux de mon collègue de Borduas, parce que je ne veux pas généraliser... mais 100 \$, pour certains jeunes, ça n'a pas la même portée que ça avait il y a 20 ans, il y a 30 ans... aujourd'hui. Alors donc, c'était de trouver un montant, d'établir un montant qui pourrait avoir cet effet aussi dissuasif pour modifier les comportements, modifier les valeurs. Et le 500 \$ s'est donc avéré le montant qui répondait à l'ensemble de ces préoccupations. Puis on ne voulait pas non plus... il était important de ne pas s'écarter... de trouver cet équilibre. Parce que, dans le fond, un maximum de 100 \$, un maximum de 500 \$, c'est 400 \$. C'est beaucoup. Puis, en même temps, pour d'autres, c'est peu. Il y a des gens pour qui, puis on l'a entendu, il y a des gens pour qui le fait d'avoir des amendes maximales pour les mineurs est tout à fait inconcevable. Puis, on le voit, il y a des juridictions qui considèrent qu'en matière pénale il n'y a pas lieu de faire la distinction qu'on retrouve en matière criminelle. Mais on n'est pas de cette école-là. On considère qu'il est important de maintenir quand même une approche qui considère le statut particulier du mineur, mais qui va aussi permettre de lancer un message.

Parce que le mineur qui modifiera son comportement au moment de la minorité adoptera plus tard des comportements aussi qui seront plus respectueux et qui vont aussi permettre, on espère, d'éviter de reproduire les infractions. Un jeune qui commet un excès de vitesse et qui reçoit une amende de 100 \$ n'a pas le message de l'enjeu derrière son comportement. Un jeune qui commet un excès de vitesse ou un grand excès de vitesse et qui se voit placé devant une amende plus élevée risque d'adapter son comportement en fonction de ça. Ou le jeune qui comprend qu'un comportement va amener possiblement l'imposition d'une amende maximale, par exemple de 1 000 \$, va probablement y penser deux fois, au même titre...

Et, on en avait parlé, les jeunes d'aujourd'hui sont beaucoup plus sensibilisés à la conduite avec les facultés affaiblies, à ne pas conduire avec les facultés affaiblies, à ne pas même prendre une bière. Et on voit la différence entre le comportement des ados qui prennent le volant d'aujourd'hui et ceux qui prenaient le volant il y a peut-être 20 ans, 30 ans. Pourquoi? Parce que les conséquences sont importantes. La tolérance zéro, bien, ça a porté ses fruits. C'est un petit peu ça. Et c'est que, là, la tolérance zéro pour les grands excès de vitesse, on n'est pas dans le même... On est dans un autre domaine. Je pense qu'il est important de les sanctionner. Puis, lorsque je regarde les statistiques, moi, ça me donne des frissons de penser que nos jeunes sont aussi à risque.

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

**Mme Hivon :** Est-ce qu'on avait évalué la possibilité d'augmenter substantiellement, mais en cas de récidive plutôt qu'en cas de première infraction? Est-ce que c'est quelque chose qui a été étudié?

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

**Mme Vallée :** En fait, la récidive en matière pénale, elle n'est pas vraiment présente. C'est une infraction. Ce n'est pas...

**Mme Hivon :** Oui, oui. Je sais. Je veux dire...

**Mme Vallée :** Alors, si le jeune qui commet le grand excès de vitesse, il commet le grand excès de vitesse, là. Il n'y a pas deux poids, deux mesures. Tu commets un grand excès de vitesse ou tu n'en commets pas. Et la contravention, elle est aussi donnée au moment du constat.

On regardait, là, les lois qui sont les plus souvent transgressées par les mineurs, parce qu'il y a quand même des lois qui touchent davantage les jeunes que les adultes. Bon, évidemment, on a parlé abondamment du Code de la sécurité routière et de la Loi sur les véhicules hors route, là. C'est vraiment les deux... les têtes d'affiche. On a la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport. Donc, c'est l'utilisation de transport en commun sans titre de transport valide. Alors, ça, évidemment, c'est un élément. La Loi sur l'assurance automobile, on conduit un véhicule sans être titulaire de l'assurance. La Loi sur les infractions en matière de boissons alcooliques, achat ou présence dans les bars, alors qu'on n'a pas l'âge prescrit. Et ça, l'amende, elle est de 50 \$ à 100 \$. À l'intérieur même de cette loi-là, l'amende, dans le fond, c'est une... On sensibilise le jeune. La Loi sur le tabac aussi, pour la consommation de tabac sur les terrains d'établissements d'enseignement puis aussi... Et l'amende est entre 50 \$ et 300 \$. Alors, évidemment, ce sont les principales lois qui sont transgressées par les mineurs au Québec.

**Mme Hivon :** Si je reviens sur le quantum, là, je comprends que, pour les infractions au CSR, où on irait à 1 000 \$, pour les adultes, on est à 3 000 \$. C'est bien ça? O.K. Donc, on est comme dans un — je fais quelque chose de très de base, de règle de trois — un, un tiers. Quand on est pour le pénal général, ce que je vois dans le Code pénal, c'est que, quand il n'y a pas une amende spécifique prévue à une loi, ça peut aller jusqu'à 2 000 \$. Là, on met la peine à 500 \$. Je fais juste noter ça, ce qui serait un quart, on se comprend, là, on serait... 500 \$ pour un mineur versus 2 000 \$ pour un majeur si ce n'est pas autrement prévu dans la loi spécifique, le Code de procédure pénale, où vous nous suggérez 500 \$. La clause résiduaire en quelque sorte pour des adultes qui feraient une infraction pénale, le maximum serait 2 000 \$. On arrive dans le Code de la sécurité routière, vous mettez 1 000 \$ pour les mineurs, 3 000 \$... Est-ce qu'il y a quelque chose qui explique qu'on n'est pas dans le même ratio?

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

**Mme Vallée :** Bien, en fait, tout dépend des infractions. Parce que, vous savez, grand excès de vitesse, les amendes sont variables.

**Mme Hivon :** Je ne suis pas à l'intérieur du CSR, là.

**Mme Vallée :** Non, je comprends. Non, mais c'est parce que de...

**Mme Hivon :** C'est entre les deux codes, mettons.

• (12 h 50) •

**Mme Vallée :** Oui, je comprends. Mais c'est que les amendes maximales pour les adultes sont aussi... Dans certaines infractions au CSR, les amendes maximales sont de 2 000 \$ pour les adultes, d'autres sont de 3 000 \$. Donc, on a limité à 1 000 \$. Pour les infractions pénales, on l'a limité à 500 \$ parce que ça... Tout dépend des lois, aussi. Alors, c'est vraiment une globalité, on n'a pas fait l'analyse au même titre qu'au moment où le 100 \$ a été fixé. Le 100 \$ a été fixé pour l'ensemble et non pour... et n'a pas été balisé pour un ensemble de lois.

**Mme Hivon :** Mais justement, là, d'une part, on s'éloigne de ça. Avant, c'était 100 \$, 100 \$ les deux codes. Là, on décide de différencier. Je peux comprendre, effectivement, que la réalité du Code de la sécurité routière est différente, mais c'est quand même : On arrive avec une nouvelle proposition. Ce que j'essaie juste de projeter, c'est que, si l'idée, c'est de dire : On essaie de garder l'équilibre, on a augmenté... Parce que, tantôt, la ministre nous expliquait que, bon, pour le CSR, Code de la sécurité routière, on avait augmenté significativement pour les personnes adultes, et que, là, il fallait augmenter plus — c'est son postulat — il faut augmenter plus que juste l'indexation pour ce caractère supposément dissuasif, mais on est dans un ratio qui est différent du ratio pour le Code de procédure pénale.

Et puis, moi, vu que j'essaie toujours de trouver c'est quoi, la justification du quantum avec lequel on arrive en matière pénale, c'est une question qui m'apparaît pertinente, à savoir : Pourquoi on ne suit pas le même ratio pour les deux codes quand on compare, en fait? Puis c'est même... Vous me dites : Des fois, c'est 2 000 \$, le maximum pour l'adulte, mais on est avec 1 000 \$ pour le mineur. Donc, on est dans un ratio de moitié ou du tiers. Puis l'autre, on est dans autre chose, là.

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

**Mme Vallée :** En fait, on a vraiment cherché à trouver un équilibre entre les lois, comme je le mentionnais, qui étaient les plus souvent transgressées par les mineurs. Et on n'a pas voulu vraiment faire cette analyse-là, enfin, on n'a pas fait cette analyse loi par loi.

Et, lorsqu'on revient un petit peu en arrière, dans le fond, il y a toute la philosophie à l'effet que les automobilistes qui vont percevoir les infractions au Code de la sécurité routière comme étant plus graves risquent d'adopter des comportements un peu moins délinquants, avoir des intentions moins délinquantes, bien, il y a aussi ce message-là qui est lancé aux jeunes, c'est-à-dire : Il s'agit d'infractions graves, l'amende, la peine maximale, elle est de 1 000 \$ — peine maximale évidemment — parce qu'il s'agit d'infractions qui sont graves. Et le 500 \$, c'est un équilibre pour l'ensemble des lois. Et on est vraiment, quand même, pas très loin, si on regarde, lorsqu'on fait l'évaluation générale, des autres provinces et territoires.

Alors, les autres infractions pénales sont des infractions dont la gravité... on ne veut pas minimiser, mais qui ont des risques, peut-être, pour autrui qui sont moins importants, moins graves, on a moins d'accidents. Mais, en matière de sécurité routière, il s'agit d'infractions qui peuvent apporter des conséquences fatales. Les statistiques sont là, nos accidents avec des lésions corporelles sont plus présents chez les jeunes conducteurs, donc c'est...

J'ai tellement l'impression... Je reviens et je reviens, parce que c'est à la base de tout, c'est là... Lorsque l'on regarde les statistiques, lorsqu'on pense que nos jeunes, par exemple, nos jeunes conducteurs représentent seulement que 1 % des détenteurs de permis de conduire au Québec et puis que, malgré tout, dans certains cas, dans certaines infractions, ils ont huit fois plus, sept fois plus, quatre fois plus de risques d'être impliqués dans ce type d'infraction là qu'un adulte, on doit se poser une question. C'est pour ça. Le 1 000 \$, c'est pour, aussi, lancer ce message, qu'il s'agit là d'infractions qui sont graves, qui ont un potentiel... qui ont des conséquences graves. On ne parle pas... les conséquences graves, on sait que la cigarette, ce n'est pas pour... la cigarette, elle est contrôlée, c'est grave à long terme, sur un usage, oui. On ne veut pas que nos jeunes se retrouvent dans un débit de boissons s'ils ont moins de 18 ans pour toutes sortes de raisons, parce que, dans les bars, ils n'ont pas l'âge légal. Mais un jeune qui commet un grand excès de vitesse, un jeune qui est au volant alors qu'un autre fait du «car surfing», ça, ça peut être fatal. Ils peuvent se tuer puis ils peuvent aussi être responsables d'autres décès. Alors, c'est ça.

**Mme Hivon :** Mais ça, on ne met pas ça en cause.

**Mme Vallée :** Non, je vais, bien... C'est parce que, tu sais, on me demande...

**Mme Hivon :** Mais je comprends qu'on ramène les statistiques, puis on est d'accord puis tout ça, je veux dire...

**Mme Vallée :** C'est difficile de sortir de ça, parce que c'est vraiment...

**Mme Hivon :** Non, non, je comprends. C'est juste, un, là. Je pense qu'aujourd'hui, on va manquer de temps, mais...

**Mme Vallée :** Je suis désolée.

**Mme Hivon :** Mais on n'est pas sur le fait que ce n'est pas quelque chose de grave à quoi la société doit s'attaquer, doit trouver, c'est juste... Je ne pense pas qu'on devrait se dire : On va essayer ça, ça va peut-être marcher. Dans le sens que je pense que, quand on pose un geste, bien, il faut que ce soit le bon geste, mais ça, c'est le débat qu'on avait tantôt, puis sur lequel on pourra peut-être revenir, mais c'est aussi... Il y a l'autre aspect plus technique de quand on établit des amendes, et que ça soit quelque chose qui reflète dans la globalité de ce qu'on veut, une logique, une cohérence.

Donc on dit : Il faut le faire, les adultes, on l'a augmenté. Il faut envoyer un signal que, pour les jeunes aussi, c'est grave. Donc, voilà, on met 1 000 \$. Pour le pénal, c'est moins grave, ce n'est pas la sécurité, il n'y a pas de victimes potentielles, tout ça. On met 500 \$, O.K., mais j'essaie juste de comprendre, c'est la même chose pour les adultes, donc on suit, là. Si c'est ça, la logique de base de la ministre pour venir nous dire : Il faut augmenter les amendes significativement, on l'a fait pour les adultes... Ça fait que c'est pour ça que j'essaie de faire le corollaire.

**Mme Vallée :** Quand on a apporté les modifications au Code de la sécurité routière, il y a quelques années, c'est aussi... le montant des amendes a été modulé, a été augmenté pour justement lancer ce signal que ces infractions-là étaient graves. On a suivi la même logique. Et pour le «car surfing», c'est en 2013, alors c'est... Cette logique-là a été adoptée parce que justement on devait sanctionner un comportement qui était socialement inacceptable.

Alors, la même logique... Par contre, par exemple, le surf de véhicules, l'amende est à 3 000 \$ pour les adultes. Alors, à l'époque, était à 1 000 \$ pour les jeunes, mais on vient quand même lancer le message que ces infractions-là sont plus importantes. Pour ce qui est des autres infractions, bien, évidemment, justement, certaines infractions sont plus importantes, mais, dans certains... mais certaines lois pénales, par contre, celles où on retrouve la plus grande représentation de jeunes sont celles que je vous ai mentionnées, puis ce n'est pas toujours des amendes très élevées, mais il y a quand même un message à l'effet que voici : Le 100 \$ n'était vraiment plus représentatif puis ne venait plus répondre à son objectif.

**Le Président (M. Ouellette) :** Mme la députée de Joliette, c'est une très bonne discussion, mais, compte tenu de l'heure, je vais lever la séance, et la commission ajourne ses travaux sine die.

*(Fin de la séance à 12 h 59)*