



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de la justice et des droits de la personne

JUST • NUMÉRO 061 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 13 juin 2017

—
Président

M. Anthony Housefather

Comité permanent de la justice et des droits de la personne

Le mardi 13 juin 2017

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Anthony Housefather (Mont-Royal, Lib.)): Bonjour, mesdames et messieurs.

[Français]

C'est un grand plaisir de tous vous accueillir ici.

[Traduction]

Nous allons entreprendre notre étude du projet de loi C-46, Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois. Je crois que c'est l'un des plus importants projets de loi à être soumis au Comité pour la présente session, et je suis impatient d'entendre la première de ce qui sera probablement un très grand nombre de témoins.

Nous recevons aujourd'hui la ministre de la Justice et procureure générale du Canada, l'honorable Jody Wilson-Raybould.

Bienvenue, madame la ministre.

L'hon. Jody Wilson-Raybould (ministre de la Justice et procureure générale du Canada): Merci, monsieur le président.

Le président: Elle est accompagnée de trois membres du ministère de la Justice.

Nous avons un habitué du Comité, M. Bill Pentney, sous-ministre de la Justice et sous-procureur général du Canada.

Heureux de vous revoir, monsieur Pentney.

M. William F. Pentney (sous-ministre de la Justice et sous-procureur général du Canada, ministère de la Justice): Merci.

Le président: Et nous recevons aussi Carole Morency, directrice générale et avocate générale principale, Section de la politique en matière de droit pénal, ainsi que Greg Yost, avocat, Section de la politique en matière de droit pénal.

Bienvenue, maître Morency et maître Yost.

Madame la ministre, je vous laisse la parole pour votre déclaration liminaire. Encore une fois, c'est un plaisir de vous accueillir.

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Merci, monsieur le président, et merci aussi à tous les membres du Comité. Je suis toujours ravie de comparaître devant vous. Je remercie le président d'avoir souligné que le Comité est saisi de l'un des plus importants projets de loi, et j'ai très hâte d'obtenir votre rétroaction.

Je suis ravie d'être ici pour parler du projet de loi C-46, Loi modifiant le Code criminel (infractions relatives aux moyens de transport) et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois. Ce projet de loi resserrerait le droit pénal actuel concernant la conduite avec capacités affaiblies par la drogue et constituerait un cadre législatif simplifié, modernisé et cohérent pour toutes les

infractions relatives aux moyens de transport, y compris la conduite avec capacités affaiblies.

L'objectif ultime de ce projet de loi est de diminuer le nombre de décès et de blessures causés par les personnes qui conduisent avec les capacités affaiblies. La conduite en état d'ébriété continue de causer des ravages incroyables sur nos routes et nos autoroutes, malgré des années d'éducation publique sur les dangers de cela. Personne n'est à l'abri des conséquences tragiques de la conduite avec les capacités affaiblies. C'est ressorti clairement du débat en deuxième lecture, alors que de nombreux députés ont parlé des conséquences vécues personnellement à cause d'un chauffard aux capacités affaiblies. Certains ont perdu des proches; d'autres ont décrit les répercussions vécues par certains de leurs électeurs, dans leurs collectivités.

J'aimerais souligner que depuis le dépôt de ce projet de loi, on a soulevé des questions sur sa constitutionnalité et on s'est demandé si certaines propositions clés en particulier allaient résister à un examen minutieux fondé sur la Charte. J'aimerais assurer le Comité que je prends très au sérieux mon rôle en vertu de l'article 4.1 de la Loi sur le ministère de la Justice. J'ai la certitude que les réformes proposées sont convenablement adaptées aux objectifs importants que nous voulons atteindre et qu'elles résisteront à toute éventuelle contestation constitutionnelle.

À titre de ministre de la Justice, je dépose toujours un énoncé relatif à la Charte. Je l'ai fait pour le projet de loi C-46, et on y trouve certains des principaux facteurs que j'ai utilisés pour examiner le projet de loi et veiller à ce qu'il soit conforme à la Charte. L'énoncé précise comment le projet de loi concerne peut-être les droits et libertés protégés par la Charte et donne la justification de toutes limites que le projet de loi peut imposer. J'espère que cette information vous aidera dans votre étude et dans vos discussions sur cet important projet de loi.

J'aimerais maintenant consacrer un peu de temps à souligner certaines des principales propositions du projet de loi. Comme je l'ai dit, le projet de loi propose de resserrer l'approche actuelle du droit pénal pour lutter contre la conduite avec les capacités affaiblies par la drogue. À cette fin, le projet de loi mettrait en place trois nouvelles infractions en cas de conduite avec une concentration de drogue dépassant la limite légale. Les limites légales ne se trouvent pas dans le projet de loi, mais elles seraient facilement établies par règlement. Cette approche permettrait au Cabinet d'ajouter des drogues ou de modifier les limites légales rapidement et efficacement, en réponse à l'évolution de la science. Même si des limites légales étaient fixées pour plusieurs drogues pouvant affaiblir les capacités, comme la cocaïne et les méthamphétamines, je propose de ne préciser que les niveaux relatifs au THC, le principal composant du cannabis qui peut affaiblir les capacités.

Le projet de loi crée une infraction désignée en matière de drogue de faible niveau passible d'une amende seulement, pour le THC. Cela représente une approche de précaution. On interdit ainsi d'avoir entre deux et cinq nanogrammes de THC par millilitre de sang dans les deux heures suivant le moment où la personne a conduit un véhicule. Cette infraction s'accompagnerait d'une amende maximale de 1 000 \$ et d'une interdiction de conduire discrétionnaire d'un maximum d'un an. De plus, le projet de loi C-46 propose une infraction mixte en présence d'un taux supérieur de THC, ce qui correspond aux risques plus élevés associés aux capacités affaiblies. Selon cette infraction, il serait interdit d'avoir cinq nanogrammes ou plus de THC par millilitre de sang dans les deux heures suivant le moment où la personne a conduit un véhicule. Enfin, selon la deuxième infraction mixte proposée, il serait interdit d'avoir de faibles niveaux de THC combinés à de faibles niveaux d'alcool, étant donné que ces deux substances peuvent, par leur interaction, aggraver nettement la mesure dans laquelle les capacités sont affaiblies.

Les deux infractions mixtes en matière de drogue s'accompagneraient de peines croissantes correspondant aux peines qui sont actuellement imposées pour la conduite avec capacités affaiblies: une amende de 1 000 \$ pour la première infraction, 30 jours d'emprisonnement pour la deuxième infraction, 120 jours d'emprisonnement pour la troisième infraction ou toute infraction subséquente, ainsi que des ordonnances d'interdiction obligatoires.

● (1535)

Le projet de loi propose également d'autoriser la police à utiliser des tests routiers de dépistage de drogues afin de repérer efficacement les conducteurs qui ont consommé. Ces outils s'ajoutent aux tests routiers qui existent déjà, qu'on appelle des tests de sobriété normalisés. Ces tests peuvent être demandés depuis 2008. La police s'en sert pour étayer ses motifs raisonnables de croire qu'un conducteur a les facultés affaiblies, dans le but d'approfondir son enquête.

Je suis très heureuse que le ministre Goodale ait annoncé la semaine dernière que le projet pilote sur les appareils de dépistage de drogues, réalisé du 18 décembre 2016 au 6 mars 2017 par des policiers de sept provinces canadiennes, a été couronné de succès et a obtenu des avis favorables de la police. Les agents ont indiqué que les appareils étaient faciles à utiliser sur la route, et qu'ils ont pu s'en servir efficacement dans diverses conditions de météo, de température et d'éclairage. Le fait de donner cet outil aux forces de l'ordre dans le but de déceler et de décourager la conduite avec facultés affaiblies par la drogue permettra de mieux protéger les collectivités.

Le projet de loi C-46 propose également des réformes profondes ayant trait à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et à d'autres dispositions relatives aux transports. Il propose d'abroger complètement ces dispositions du Code criminel pour les remplacer par un cadre législatif simplifié, modernisé et cohérent. L'une des principales propositions consiste à autoriser le dépistage obligatoire d'alcool. Voilà qui permettrait à un agent de police, dans l'exercice légitime de ses fonctions, de demander un échantillon d'haleine à tout conducteur de véhicule à moteur. Cette disposition a fait l'objet de discussions énergiques à la deuxième lecture. J'aimerais prendre un instant pour expliquer en détail la raison pour laquelle c'est proposé dans le projet de loi.

Le dépistage obligatoire d'alcool est courant dans d'autres pays, y compris en Nouvelle-Zélande, en Australie, en Irlande, en Écosse et dans une grande partie de l'Europe. Il est démontré que cette mesure réduit considérablement les accidents mortels de la route. En fait, l'Irlande a reconnu que la mesure avait réduit d'environ 40 % le

nombre de décès sur ses routes dans les quatre premières années d'application. Aussi, la Cour suprême du Canada a confirmé que les policiers ont le pouvoir d'intercepter des véhicules à tout moment pour s'assurer que les conducteurs respectent le code de la route. Ils peuvent le faire pour vérifier que le conducteur possède un permis et est assuré, que le véhicule est en bon état mécanique, et pour vérifier la sobriété du conducteur. Selon la proposition du projet de loi, un conducteur qui est déjà sujet à un contrôle routier serait obligé de fournir un échantillon d'haleine, de la même façon qu'il est maintenant tenu de présenter son permis et son enregistrement. Il s'agit simplement d'une information visant à vérifier si le conducteur respecte une des conditions imposées dans le contexte hautement réglementé de la conduite.

Certains se sont dits préoccupés par le risque perçu que ces dispositions puissent entraîner une augmentation du profilage racial. Même si cet enjeu est une grave source de préoccupation pour notre gouvernement, le dépistage obligatoire d'alcool n'aura aucun effet sur cette pratique. La mesure n'aura aucune incidence sur la responsabilité des forces de l'ordre en matière de formation et de surveillance, afin que l'application de la loi soit juste, égale et appropriée. Enfin, le dépistage obligatoire d'alcool a été recommandé à l'unanimité en 2009 par les membres de votre comité à la suite d'une étude exhaustive sur la question de la conduite avec les facultés affaiblies. Je remercie le Comité de son dur labeur sur cet enjeu important, et je suis heureuse d'avoir pu inclure la recommandation au projet de loi.

En tant que ministre de la Justice et procureure générale du Canada, je considère qu'il est de mon devoir de prendre toutes les mesures raisonnables en mon pouvoir pour réduire le nombre de conducteurs avec les facultés affaiblies, dans le but ultime de diminuer le nombre d'accidents de la route. Je suis convaincue que le dépistage obligatoire d'alcool parviendra efficacement à réduire les décès et les blessures sur nos routes et nos autoroutes. Je suis également convaincue que cette mesure est conforme à la Constitution, nous oblige à trouver le juste équilibre. Le dépistage obligatoire d'alcool est peu intrusif, mais il permettrait de sauver un nombre inestimable de vies. Autrement dit, il changera la mentalité des conducteurs, qui ne pourront plus se convaincre de pouvoir échapper à la détection de leur consommation d'alcool s'ils sont interpellés par la police.

● (1540)

Monsieur le président, le projet de loi contient de nombreuses autres propositions que je n'ai pas le temps d'aborder en détail, mais voici un résumé de certains de ses éléments: supprimer ou limiter les motifs de défense qui encouragent la prise de risques, y compris la défense du « dernier verre » et celle qui consiste à boire puis à sauter dans sa voiture; préciser que la Couronne est seulement tenue de divulguer de l'information scientifiquement valide; simplifier la preuve de l'alcoolémie d'une personne; puis augmenter le montant de certaines amendes minimales et peines maximales.

J'aimerais attirer l'attention du Comité sur le document d'information législatif entourant le projet de loi C-45, que j'ai soumis le 11 mai, et qui donne des détails sur toutes les modifications proposées. J'espère que le document contribuera à orienter votre étude en vous expliquant davantage l'intention qui motive les modifications proposées.

Pour conclure, l'objectif ultime du projet de loi C-46 est de sauver des vies, de réduire le nombre de blessures et d'assurer la sécurité des Canadiens sur nos routes et nos autoroutes. S'il est adopté, le projet de loi confèrera au Canada un des régimes d'interdiction de la conduite avec facultés affaiblies les plus robustes au monde. La protection du public est une responsabilité que je traite avec sérieux, et je sais que le Comité le fait aussi. Je suis donc très fière des propositions établies dans le projet de loi C-46.

Je vous remercie de votre attention. J'attends avec impatience vos remarques et vos questions, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie de votre exposé, madame la ministre Wilson-Raybould. Nous allons maintenant laisser les membres du Comité poser des questions.

Commençons par M. Nicholson.

L'hon. Rob Nicholson (Niagara Falls, PCC): Merci beaucoup.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à la ministre et à tous les représentants du ministère de la Justice. Merci de comparaître aujourd'hui.

Il y a pas mal de choses dans le projet de loi. J'aimerais que vous m'expliquiez encore le dépistage obligatoire, dans l'intérêt des membres du Comité aussi. Comme vous l'avez souligné à juste titre, dans l'état du droit actuel, les tribunaux ont confirmé que les policiers ont le droit d'intercepter des gens pour vérifier leur assurance ou s'assurer que leur permis est à jour. Par la suite, une fois que le conducteur est arrêté, si le policier croit que celui-ci a les facultés affaiblies, il a le droit de lui demander une analyse d'haleine.

Dans le cadre du nouveau régime que vous avez décrit, s'agirait-il du même mécanisme selon lequel le policier intercepte régulièrement des gens pour vérifier leur assurance et leur permis? Sinon, le policier pourrait-il le faire exclusivement pour déceler la conduite avec les facultés affaiblies? Vous semblez dire que c'est possible dans les deux cas. Comme il a été décidé, si le policier a une raison légitime d'arrêter une personne, notamment dans le but de vérifier ses assurances et son permis, la prochaine étape serait-elle de procéder au dépistage obligatoire? Sinon, le projet de loi permet-il au policier d'intercepter des gens en bordure de route dans le simple but de leur faire passer l'alcootest, sans se préoccuper ni des permis ni des assurances?

• (1545)

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Je vous remercie de votre question. Je comprends que le projet de loi est très volumineux.

Pour ce qui est du dépistage obligatoire d'alcool, comme vous l'avez indiqué à juste titre, le mécanisme ne confère aucun pouvoir additionnel aux forces de l'ordre, mais leur permet bel et bien d'intercepter des gens sur la route conformément aux lois actuelles... Pour ce qui est du fonctionnement du dépistage obligatoire d'alcool, nous devons bel et bien continuer à collaborer avec les forces de l'ordre et à appuyer les agents. Il faut envisager de mettre des appareils de dépistage à leur disposition, en plus de réfléchir à la formation des agents et au dépistage au sein des différentes instances.

J'imagine que le dépistage sera effectué dans les deux situations dont vous avez parlé, qu'il s'agisse de contrôles routiers aléatoires ou de barrages routiers pendant les Fêtes. Je sais que d'autres instances, dans le cadre de ces discussions, se penchent sur les situations propices à une augmentation du nombre de conducteurs avec facultés affaiblies, que ce soit au petit matin ou dans un quartier donné d'une municipalité, mais encore une fois, c'est...

L'hon. Rob Nicholson: Croyez-vous que le dépistage sera fait au moment où des gens seront arrêtés pour la vérification de leurs assurances et de leur permis? Sinon, est-ce vraiment nécessaire de le combiner aux autres vérifications aux termes du projet de loi? Le sous-ministre souhaite peut-être intervenir.

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Un policier peut légalement intercepter un individu, comme vous l'avez dit avec raison, afin de vérifier son permis de conduire et son immatriculation, ainsi que pour vérifier s'il a les facultés affaiblies par l'alcool. Lors de tous ces types d'interceptions, un policier peut utiliser son appareil de dépistage, s'il l'a en sa possession.

L'hon. Rob Nicholson: Le projet de loi dont nous sommes saisis est en marge du projet de loi C-45, qui porte sur la légalisation du cannabis. Or, cette disposition particulière se rapporte exclusivement à l'alcool. Est-ce ainsi parce que vous ne croyez pas que la technologie soit prête à vérifier immédiatement si une personne est aussi sous l'influence de la drogue? Il est uniquement question d'alcool.

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Parlez-vous du dépistage obligatoire?

L'hon. Rob Nicholson: Le projet de loi sur le dépistage obligatoire porte sur l'alcool. Il n'y est pas question de drogues.

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Vous avez tout à fait raison. Le projet de loi C-46, qui porte sur la conduite avec capacités affaiblies par la drogue et l'alcool, est complémentaire au projet de loi C-45, qui se rapporte quant à lui au cannabis. De plus, le dépistage obligatoire s'applique uniquement à l'alcool. Nous nous assurons de continuer à collaborer avec les meilleurs scientifiques et experts du domaine, qui nous aident et nous fournissent des conseils sur la détection de la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue. Nous avons grandement bénéficié des travaux du comité de la drogue au volant, qui a travaillé à l'élaboration d'outils.

Comme je l'ai dit dans mon exposé, la science continuera d'évoluer. Mais à l'instar d'autres nations qui ont suivi des procédures similaires et approuvé des dispositifs pour le dépistage de liquide buccal décrits à la partie 1 relativement à la conduite avec facultés affaiblies, nous avons bénéficié des essais du ministre Goodale. Nous sommes convaincus d'avoir un appareil d'analyse de fluide buccal qui permettra de réaliser les premiers dépistages de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue. Si un agent de police a un motif raisonnable de penser qu'une personne est sous l'influence de la drogue, il pourra utiliser l'appareil, qui donnera un résultat positif ou négatif.

• (1550)

L'hon. Rob Nicholson: Permettez-moi de vous poser une question sur la défense du « dernier verre ». Prévoyez-vous qu'il y aura des défis ou des difficultés à cet égard?

Au fil des ans, j'ai été témoin d'affaires où un individu a peut-être consommé de l'alcool, mais qui, après un accident, en a consommé prétendument pour se calmer. Je suppose qu'une telle situation correspondrait à la définition, que la personne ait bu ou non. Je me demande si vous voyez le problème en termes de preuve. En fait, c'est l'état de l'individu au moment de l'accident ou de l'interception qui compte. Il faut alors calculer l'alcoolémie sur le coup, et non pas celle qui tient compte de l'alcool consommé par la suite. Pensez-vous que cela fait partie des défis que la disposition pourrait présenter?

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Je pense que le fait de simplifier ou d'abroger certaines défenses comme celle du « dernier verre » ou du « verre d'après », dans le cas d'une infraction en matière de drogue, accélérera considérablement les procès dans les affaires de conduite avec facultés affaiblies. C'est attribuable à l'ajout du délai de deux heures en cas d'infraction. Une défense peut être invoquée, dans le cas du « verre d'après », si la personne ne s'attend pas à ce qu'un policier vienne chez elle, ou à ce qu'on présume qu'elle est sous l'influence de la drogue. Le délai de deux heures au moment de la conduite vise à éliminer la possibilité que ces défenses soient invoquées à l'avenir.

L'hon. Rob Nicholson: Nous avons besoin de dispositions semblables. Lorsque nous étions au pouvoir, nous nous sommes débarrassés de la défense des deux bières pour la même raison, de sorte que les gens ne manipulent pas la situation pour se tirer d'une affaire autrement très grave.

Merci, j'imagine que mon temps est écoulé.

Le président: C'est vrai, mais c'étaient des questions fort importantes.

L'hon. Rob Nicholson: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Nicholson.

Monsieur Fraser.

[Français]

M. Colin Fraser (Nova-Ouest, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

[Traduction]

Madame la ministre, mesdames et messieurs, je vous remercie infiniment d'être avec nous aujourd'hui pour répondre à nos questions sur cet important projet de loi. Madame la ministre, je vous suis reconnaissant du travail qui a été consacré à la question.

Vous avez abordé certains des éléments qui figurent dans l'énoncé relatif à la Charte, qui a été déposé. J'aimerais vous demander la différence entre les contrôles aléatoires du taux d'alcool lors d'un barrage routier, dont vous avez parlé, et tous les types de contrôles routiers. Peter Hogg, un éminent constitutionnaliste canadien, a formulé un avis qui ne concerne que les barrages routiers. Il a expliqué que dans de telles situations, il n'y aura ni préjugés ni humiliation, et que les éléments non pertinents tels que la race ne seront pas pris en compte afin de sélectionner les personnes qui doivent fournir un échantillon aléatoire.

Je me demande — et vous l'avez abordé brièvement dans votre déclaration — si vous pouvez expliquer pourquoi il a été décidé qu'un échantillon aléatoire puisse être prélevé non seulement aux barrages routiers, mais aussi lors de n'importe quel autre contrôle routier.

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Je vous remercie de votre question, et j'accueille favorablement les points de vue et avis des membres du Comité et des autres spécialistes, qui témoigneront ou non devant le Comité.

La décision d'adopter les contrôles aléatoires et obligatoires du taux d'alcool fait suite aux expériences et aux pratiques d'autres instances, qui ont fort bien réussi à réduire le nombre de conducteurs avec facultés affaiblies et à réduire considérablement le nombre d'accidents mortels. Grâce à cette mesure, les agents de la paix ont un outil de plus pour déterminer si un individu a les facultés affaiblies par l'alcool, qu'il s'agisse d'un barrage routier, comme on en voit à Noël, ou d'un contrôle routier aléatoire.

Nous avons appris d'autres nations qu'il s'agit également d'un facteur de dissuasion important pour les personnes qui pensent pouvoir calculer la quantité d'alcool qu'ils peuvent boire avant de prendre le volant. Il semble que les gens ne voudront plus prendre le risque de consommer de l'alcool avant de prendre leur voiture. Compte tenu de cette vaste raison d'intérêt public, nous proposons le dépistage obligatoire pour nous assurer que nous faisons tout en notre pouvoir afin de garder nos routes sécuritaires. Compte tenu de cet objectif associé aux politiques publiques et du concept de caractère raisonnable dans ce milieu très fortement réglementé, nous jugeons que la mesure est tout à fait indiquée pour atteindre cet objectif.

● (1555)

M. Colin Fraser: Pensez-vous qu'il sera important de surveiller comment la mesure sera appliquée concrètement, lorsque des gens sont interceptés, pour éviter d'avoir une incidence disproportionnée sur les minorités ethniques, par exemple, qui pourraient être arrêtées pour des considérations non pertinentes? Pensez-vous qu'il soit important de vérifier les chiffres à ce chapitre, et de nous assurer qu'une formation adéquate soit dispensée de façon à ce que l'outil soit utilisé efficacement?

L'hon. Jody Wilson-Raybould: N'oublions pas que le projet de loi ne fournit pas d'outils supplémentaires aux agents de la paix. Ils peuvent cependant interpellé en toute légalité les conducteurs pour les raisons que nous avons énoncées. Qu'il s'agisse de la vérification du permis de conduire ou des facultés affaiblies du conducteur, ces raisons ont été reconnues par les tribunaux. Je pense que nous devons nous assurer de doter les agents de la paix de tous les outils dont ils ont besoin, et leur fournir la formation afférente. Il faut aussi — et il s'agit ici d'un enjeu différent, mais fort important que nous devons continuer à aborder — se pencher sur les préjugés implicites et dispenser une formation connexe. Voilà des mesures que j'appuie sans réserve, à l'instar de mes confrères au sein du gouvernement.

Je pense qu'il est important de surveiller la situation comme nous le pouvons et de recueillir des données, comme nous devrions le faire pour toute nouvelle disposition législative qui entre en vigueur. Nous continuerons de collaborer avec les provinces et les territoires au fil du déploiement de cette importante loi.

Puisque les différentes instances ont besoin de temps pour saisir les répercussions de la partie 2 du projet de loi, l'entrée en vigueur de celui-ci a été retardée.

M. Colin Fraser: Excellent. La collaboration avec les provinces et les territoires et un dialogue continu pour comprendre comment la loi touche les usagers de la route seront très importants.

Pour la collaboration avec les provinces, que pensez-vous de débloquent des ressources supplémentaires pour la formation et les outils, ce que demandent les provinces, pour que cette loi ait les effets prévus sur le terrain et pour l'appliquer convenablement?

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Votre question est extrêmement importante. Ayant lu les mémoires des membres de tous les partis sur ce projet de loi, je sais que tous les partis, à la Chambre, l'estiment importante.

Tout en assurant la formation appropriée aux forces de l'ordre, nous poursuivrons nos efforts de communication et de sensibilisation au danger de la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue ou l'alcool.

J'ai été heureuse de consacrer 9,6 millions de dollars dans le budget à ces efforts, mais j'ai aussi travaillé avec mon collègue de Sécurité publique. Nous avons eu des discussions positives sur les réalités et la nécessité de fournir des moyens aux forces de l'ordre, aux provinces et aux territoires. Nous devons nous assurer de pouvoir leur fournir ces moyens, notamment la formation et les ressources nécessaires à leur travail, pour atteindre l'objectif suprême du projet de loi, le maintien de la sécurité sur nos routes.

M. Colin Fraser: Merci beaucoup.

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Mon sous-ministre a aussi quelque chose à dire.

M. William F. Pentney: Je serai bref. Je vous encourage à parler aux témoins qui se présenteront.

Actuellement, la loi impose une série de contraintes aux ressources de la police, des substituts du procureur général et des pouvoirs judiciaires. Comme M. Nicholson l'a fait observer plus tôt, certaines de ces contraintes découlent de moyens invoqués par la défense, d'antécédents consignés dans les archives, de preuves exigées, mais sans valeur scientifique. L'effort mis dans le projet de loi pour rationaliser les procédures doit entraîner des économies pour le système aussi, parce qu'il s'agit de la première ou de la deuxième cause qui, en volume, occupe le plus les tribunaux provinciaux de partout dans le pays. Cette rationalisation des poursuites vise à accélérer le cours de la justice équitable, à la rendre plus efficace et à supprimer les défenses fondées sur des comportements dangereux ou d'autres motifs d'après nous sans valeur scientifique. Je n'en dirai pas plus. C'est à voir.

• (1600)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur MacGregor.

M. Alistair MacGregor (Cowichan—Malahat—Langford, NDP): Merci, monsieur le président.

Je suis content de vous revoir, madame la ministre, vous et vos adjoints.

Je limiterai mes questions au projet d'article 320.27, parce que vous avez formulé des observations sur la nature obligatoire plutôt qu'aléatoire de ce projet de loi. Quand la police exerce les pouvoirs considérables que lui accorde le Code criminel, elle doit habituellement démontrer qu'elle possède des motifs raisonnables de soupçonner qu'une infraction a été commise, pour invoquer ces pouvoirs pour détenir un suspect ou l'amener au poste pour l'interroger. Effectivement, d'après le libellé de ce projet d'article, l'agent doit légalement faire s'arrêter l'usager de la route, soit pour excès de vitesse ou pour un feu arrière défectueux, mais la décision de lui prélever un échantillon d'haleine relève entièrement de lui.

Le véritable danger, en l'occurrence, est que le caprice influe sur sa décision de prélever l'échantillon. Comment le ministère de la Justice mettra-t-il en oeuvre cette formation pour éviter de s'en prendre à une proportion exagérée de certains groupes de la société?

Dans son libellé actuel, aucun véritable suivi n'est autorisé auprès de l'agent pour lui demander quel a été son motif pour exiger le test. Sa décision semble entièrement arbitraire. Avant, il devait prouver qu'il avait des motifs raisonnables. Je me demande comment fera le ministère de la Justice pour donner convenablement cette formation et faire toujours agir les agents avec les meilleures intentions?

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Merci pour votre question. Elle ressemble à des questions qui m'ont été posées, et je pense qu'elle est vraiment importante.

Nous avons déjà parlé du profilage racial et du risque que cet alcotest obligatoire frappe davantage les minorités raciales. Encore une fois, le dépistage obligatoire a un effet dissuasif. Les agents, comme vous le faites justement remarquer, et d'autres peuvent continuer à légalement obliger les conducteurs à s'arrêter sur le bord de la route. Je dois revenir à la confiance que j'éprouve à l'égard des forces de l'ordre et à la nécessité pour elles, dans les provinces et les territoires, de continuer à recevoir la formation nécessaire, qui comprend la manière de se conduire avec les groupes marginalisés, de supprimer tout parti pris implicite.

Que fera le ministère de la Justice, à cet égard, pour que les policiers se servent de cet appareil de détection de manière équitable? J'ai poursuivi les discussions avec mes homologues des provinces et des territoires, les substituts du procureur général, notamment sur cette loi particulière et sur ses répercussions, peut-être sur la formation... et ça comprend les ressources. De même, mon collègue de la Sécurité publique a effectivement eu des discussions avec ses homologues. En fait, en beaucoup d'occasions, nous avons organisé des réunions avec nos homologues des provinces et des territoires.

Je suis déterminée à poursuivre ces discussions, pour assurer l'appui nécessaire à la formation et à la poursuite de la formation des forces de l'ordre des provinces et des territoires. Nous devons comprendre et reconnaître que, à part la formation exigée par les ministères des provinces, le profilage racial est un problème grave auquel les policiers, tout le monde, les acteurs du système de justice pénale doivent être très sensibilisés. Cela fait partie inhérente de mon engagement exprimé en réponse à la lettre de mandat que m'a remis le premier ministre, d'être attentive aux réalités que doivent affronter les personnes marginalisées dans notre pays.

• (1605)

M. Alistair MacGregor: Voyons maintenant les limites précises de THC. Je sais qu'elles seront établies par voie réglementaire, mais votre ministère a déjà divulgué certains chiffres. Le projet de loi C-46 ne peut pas être considéré isolément des autres. Bien sûr, vous l'avez déposé le même jour que le projet de loi C-45, et je sais que vous voulez que ce projet de loi devienne loi avant le projet de loi C-45, mais les modifications apportées aux lois canadiennes concernant la marijuana seront très révolutionnaires. Je suis d'accord avec la méthode, avec l'objectif général du projet de loi C-45, mais si le cannabis est légal dans la société canadienne, il faut, en même temps, une campagne de sensibilisation du public, parce que je ne crois pas que beaucoup de Canadiens perçoivent la corrélation étroite qui existe entre la quantité qu'on peut ingérer ou inhaler et l'affaiblissement des facultés.

Quelles études ou preuves votre ministère possède-t-il qui corréler ces chiffres précis à l'affaiblissement des capacités? La consommation ou le fait de fumer un produit, la première fois ou par habitude, peuvent influencer différemment sur sa quantité dans l'organisme, qui pourrait différer beaucoup de celle qui affaiblit les capacités. Comment votre ministère a-t-il étudié la question?

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Comme je l'ai dit dans ma déclaration, nous employons, depuis le début, contre la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue la méthode axée sur la précaution, étant supposé qu'aucun affaiblissement des capacités ou aucune ingestion de drogue n'est convenable pour celui qui prévoit conduire. Comme vous le faites justement remarquer, la science ne peut pas juger aussi catégoriquement que pour l'alcool l'affaiblissement des capacités par les drogues. Voilà pourquoi, nous avons suivi et continuons de suivre, sur le projet de loi C-46 et les limites précises, les conseils avisés fondés sur les meilleures preuves scientifiques que le comité des drogues et de la conduite nous présente. Il fait partie de la Société canadienne des sciences judiciaires. Nous continuerons d'adhérer à ses recommandations et à les appliquer à mesure que la science continuera d'évoluer relativement aux limites fixées. Nous avons demandé conseil à ce comité et nous nous sommes informés des limites fixées à l'étranger.

Le président: Merci beaucoup, monsieur MacGregor.

Madame Khalid.

Mme Iqra Khalid (Mississauga—Erin Mills, Lib.): Merci, monsieur le président. Merci, madame la ministre, d'être ici.

Madame la ministre, je pense que notre comité a vraiment exprimé, aujourd'hui, l'importance de l'égalité, quand il s'agit d'appliquer ce type de justice. À Toronto, entre 2008 et 2013, a sévi le problème du fichage: la police de Toronto a créé 2,1 millions de fiches de renseignements sur d'honnêtes citoyens, un million de personnes, la plupart d'ascendance africaine. Le profilage racial est indéniablement un problème dont, je l'espère, vous tiendrez compte désormais dans ce projet de loi.

Pourriez-vous, s'il vous plaît, préciser la distinction entre l'usage thérapeutique de la marijuana et sa consommation à des fins récréatives et nous dire si une distinction touchera la conduite avec les capacités affaiblies?

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Pour répondre à vos observations sur le profilage racial, encore une fois, c'est une question extrêmement grave, et je dois m'assurer que les policiers ont reçu la formation convenable et la formation permettant d'éviter les partis pris implicites, reconnaissant la possibilité d'une contestation par le conducteur qui, obligé légalement de s'arrêter, perçoit un parti pris manifeste de la part du policier à son endroit.

Pour la marijuana thérapeutique et celle qui provient d'une source légale, le projet de loi n'établit pas de distinction comme dans le projet de loi C-46. Toute capacité affaiblie, par un médicament ou la marijuana licite vendue à un adulte par un distributeur autorisé dans une province ou un territoire... Consommation de cannabis et conduite sont incompatibles. Nous n'avons pas établi de distinction entre les deux. Pour la protection du public, il faut interdire le volant aux personnes aux capacités affaiblies par une drogue ou l'alcool.

• (1610)

M. William F. Pentney: Si je peux ajouter une précision: il est également illégal, désormais, de prendre le volant alors qu'on a les facultés affaiblies par l'alcool tout comme ce l'est après avoir pris un médicament à des fins médicales, tout à fait licitement, mais en ayant les facultés affaiblies. Nous savons que beaucoup de médicaments en vente libre pourraient diminuer les capacités. Si la substance, licite ou illégale, affaiblit les capacités, on ne prend pas le volant.

Mme Iqra Khalid: Merci.

Madame la ministre, le paragraphe 8 du préambule du projet de loi C-46 souligne l'importance d'harmoniser les lois fédérales et provinciales afin de promouvoir la conduite « sécuritaire » des

véhicules à moteur. Dans quelle mesure ces lois se complètent-elles mutuellement à cette fin et dans quelle mesure les provinces devront-elles modifier leurs lois après l'entrée en vigueur du projet de loi C-46?

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Pour le projet de loi C-46, nous avons collaboré avec les provinces et les territoires et nous continuerons de le faire pour que le Code criminel s'applique chez eux. Il est sûr que les provinces ont adopté des lois sur la circulation automobile et qu'elles ont mis en place diverses mesures pour assurer la sécurité de leurs routes dans le cadre de leurs compétences. La majorité a prescrit une concentration moindre d'alcool, c'est-à-dire de 50 par rapport à la concentration prescrite dans le Code criminel, fédéral, qui est de 80. Nous allons continuer de vouloir collaborer avec les provinces et les territoires pour leur donner la possibilité d'adapter leurs méthodes actuelles. Ils ont démontré beaucoup d'esprit d'innovation pour combattre la conduite avec les facultés affaiblies, en créant des sanctions administratives, comme en Colombie-Britannique, par exemple, ce qui a permis de réduire sensiblement les délais judiciaires. Là-bas, on confisque la voiture du conducteur dont les facultés sont affaiblies et on applique diverses autres mesures de prévention ou de dissuasion.

Mme Iqra Khalid: Merci.

Les provinces et les territoires profiteront-ils d'un volet d'aide financière pour la formation, fournir l'équipement, etc.?

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Encore une fois, la question est importante. Nous mettons en place un régime très rigoureux pour encadrer la conduite avec les facultés affaiblies et introduire de nouveaux moyens. Dans mes discussions avec le ministre de la Sécurité publique, en plus de l'argent déjà fourni aux provinces et aux territoires, nous devons nous assurer de fournir les ressources nécessaires aux forces de l'ordre pour qu'elles accèdent à ces moyens et qu'elles reçoivent la formation nécessaire sur leur emploi, pour atteindre les objectifs exposés dans le projet de loi C-46.

Mme Iqra Khalid: Merci.

Le président: Merci beaucoup, madame Khalid.

Entamons maintenant la deuxième série de questions, qui débute par M. McKinnon.

M. Ron McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie la ministre et ses adjoints d'être ici.

Je me proposais de parler des limites précises, mais M. MacGregor a fait de l'excellent travail à ce chapitre et je vous suis reconnaissant de vos réponses. Je vais donc changer l'allure des questions.

Il semble qu'une grande partie du travail réalisé sur ce projet de loi ait consisté, en grande partie, en la réécriture d'une partie importante du Code criminel pour clarifier et rationaliser les notions. On semble ainsi, par ce travail, supprimer un certain nombre d'infractions, comme les courses de rue, l'omission de surveiller la personne remorquée, et ainsi de suite. Je me demande si vous pouvez parler de ces questions et dire si elles seront réintroduites autrement ou si elles ont cessé d'être pertinentes.

M. William F. Pentney: Je pense que tout examen raisonnable de l'historique des lois portant sur la conduite avec les facultés affaiblies montrerait qu'elles existent depuis longtemps. On les a adaptées assez souvent à la réalité et, en fin de compte, comme ça se produit quand beaucoup d'ouvriers travaillent aux rénovations d'une maison, le fil d'or qui illumine la trame du droit pénal risque de disparaître en certains endroits. L'effort, en partie, consiste, en cas de dédoublement des infractions, quand elles sont inutilement précises tout en étant visées par des dispositions générales, d'élaguer et de simplifier.

Je pense que la Commission de réforme du droit a, à un moment donné, qualifié des parties de cette loi comme étant presque inintelligibles, même aux avocats chevronnés et aux avocats de la Couronne. Personne n'y gagne, pas les Canadiens ordinaires, ni ceux qui veulent résoudre ce problème, ni les acteurs de l'administration de la justice, agent de police, juge ou avocat. L'effort, ici, consiste à combattre les méfaits convenablement grâce à des dispositions convenablement descriptives, mais, aussi, à rationaliser les dispositions et à réduire le nombre de doublons ou, dans certains cas, disons-le franchement, à supprimer les infractions dont la description est inutilement précise, là où une description générale suffirait.

Je pense que ça résume assez justement l'effort qui a visé à rationaliser et à simplifier la loi et à la rendre plus efficace et plus facile à appliquer. Nous sommes, ici, dans l'un des domaines les plus litigieux du droit pénal, et nous croyons pouvoir rationaliser la loi et la rendre également efficace sans omettre un méfait public dont il faudrait s'occuper à l'extérieur de la loi.

• (1615)

L'hon. Jody Wilson-Raybould: À la suite de mon sous-ministre et croyant savoir qu'un groupe particulièrement bien informé de témoins suivra bientôt, j'ajoute que nous profiterons de vos réflexions sur la contribution des spécialistes de la poursuite et de la défense des personnes accusées de conduite avec les capacités affaiblies et sur cette question: avons-nous atteint l'objectif?

M. Ron McKinnon: Je suppose qu'il faut en déduire que des infractions comme les courses de rue pourraient faire désormais partie de notions quelque peu plus générales comme la conduite dangereuse.

L'hon. Jody Wilson-Raybould: C'est l'infraction générale. La conduite dangereuse engloberait l'autre.

M. Ron McKinnon: Dans le même ordre d'idées, une infraction semble avoir été abrogée, la fuite causant des lésions corporelles ou la mort. Elle semble très grave.

Je me demande si elle s'inscrit vraiment dans une autre infraction.

Me Greg Yost (avocat, Section de la politique en matière de droit pénal, ministère de la Justice): En fait, selon le libellé actuel, quiconque, en fuyant la police, conduit dangereusement et blesse ou tue une personne commet une infraction. La seule raison d'être de cette infraction était d'accroître la peine maximale de 10 ans à 14 ans dans le cas de blessures corporelles et, dans le cas d'un décès, de 14 ans à l'emprisonnement à vie.

Lorsqu'on augmente les peines maximales en cas de conduite dangereuse causant des lésions corporelles ou la mort, ces infractions particulières ne sont plus nécessaires. La fuite devant la police en soi demeure une infraction. Si une personne qui fuit les policiers conduit dangereusement et blesse une autre personne, elle devra faire face à une accusation de conduite dangereuse causant des lésions corporelles et elle fera l'objet d'une accusation distincte de fuite pour échapper à la police en vertu des nouvelles dispositions.

M. Ron McKinnon: Merci.

J'aimerais revenir à la question des tests liés aux limites permises. Il existe un comité des analyses d'alcool qui, depuis 50 ans, effectue des tests sur les facultés affaiblies par l'alcool. J'aimerais savoir si on créera un comité semblable pour mesurer les facultés affaiblies par la drogue. J'aimerais également savoir s'il existe des normes objectives liées aux facultés affaiblies que nous pouvons utiliser pour les drogues. Il vaudrait peut-être mieux poser ces questions aux experts plus tard.

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Nous sommes toujours en communication avec les membres du Comité sur les drogues au volant. Ce sont des experts scientifiques, et nous leur demandons des conseils.

Greg pourrait peut-être répondre à la deuxième partie de votre question.

Me Greg Yost: Le Comité sur les drogues au volant étudie les normes utilisées dans d'autres pays, par exemple au Royaume-Uni, pour valider la technologie et autoriser l'utilisation de dispositifs de détection de drogues. Le comité élabore des normes et étudie ces normes étrangères pour déterminer si elles sont applicables au Canada. Ces travaux sont en cours. Nous nous attendons à recevoir le rapport à temps pour être en mesure d'approuver l'utilisation de certains appareils de contrôle routier par la police dans les conditions canadiennes, qui sont un peu différentes de celles du Royaume-Uni, par exemple en ce qui concerne les conditions météorologiques, etc. Ces travaux se poursuivent.

Tout comme le Comité des analyses d'alcool, il s'agit également d'un sous-comité de la Société canadienne des sciences judiciaires. Il est libre de tout lien de dépendance avec le gouvernement.

M. Ron McKinnon: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McKinnon.

Allez-y, monsieur Cooper.

M. Michael Cooper (St. Albert—Edmonton, PCC): J'aimerais remercier la ministre et les hauts-fonctionnaires d'être ici aujourd'hui.

C'est un gros projet de loi. Il contient de bons éléments, et d'autres qui me préoccupent. Un des éléments qui me préoccupent — j'aimerais en discuter et l'approfondir — concerne les contrôles aléatoires du taux d'alcool. En ce moment, il faut avoir un doute raisonnable, pas qu'une personne a les facultés affaiblies ou qu'elle dépasse la limite de 0,08, mais qu'elle a de l'alcool dans son système.

Ce seuil n'est pas très élevé. Êtes-vous d'accord, madame la ministre?

• (1620)

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Les tests de dépistage de l'alcool et les contrôles obligatoires du taux d'alcool que nous proposons pourraient être menés par les policiers dans le cadre de leurs fonctions et de leurs responsabilités.

M. Michael Cooper: D'accord.

Vous avez indiqué que l'une des raisons — et peut-être la seule — qui expliquent le choix stratégique consistant à autoriser les contrôles aléatoires du taux d'alcool, c'est que cette pratique aurait connu du succès dans d'autres pays. Est-ce le fondement qui a été utilisé?

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Nous avons choisi les contrôles obligatoires du taux d'alcool, et non les contrôles aléatoires du taux d'alcool, pour de nombreuses raisons. Nous nous sommes certainement fondés sur ce que nous avons appris d'autres pays pour réduire le nombre d'accidents sur les autoroutes et diminuer grandement le nombre de décès. Cela sert certainement de facteur dissuasif. Ce que nous ont également appris les données probantes, c'est qu'un nombre important de conducteurs — jusqu'à 50 % —, lorsqu'ils arrivent à un barrage routier érigé par des policiers... ces conducteurs réussissent à passer le barrage pendant que leurs facultés sont affaiblies par l'alcool. Le dépistage obligatoire a également été proposé dans le projet de loi C-226, un projet de loi d'initiative parlementaire.

Comme vous le savez, monsieur Cooper, le dépistage obligatoire sur les routes est dans l'intérêt public, car il permet de veiller à prévenir des décès, et c'est tout à fait raisonnable dans les circonstances.

M. Michael Cooper: Madame la ministre, ce qui me préoccupe notamment au sujet de certaines des études menées dans d'autres pays, c'est qu'il n'y a pas deux pays identiques. De plus, dans de nombreux pays, les contrôles obligatoires ou les contrôles aléatoires du taux d'alcool, peu importe le nom qu'on leur donne, ont été l'une des premières mesures mises en oeuvre pour lutter contre la conduite avec facultés affaiblies. Au Canada, les contrôles sélectifs du taux d'alcool ont permis de réduire grandement le nombre de conducteurs avec facultés affaiblies et des décès attribuables à la conduite avec facultés affaiblies, même si le nombre de décès est toujours trop élevé, tout le monde en convient.

À ma connaissance, on n'a jamais étudié directement l'impact des contrôles aléatoires du taux d'alcool comparativement à celui des contrôles sélectifs. Savez-vous si une telle étude a déjà été menée?

Me Greg Yost: Tout le monde me regarde.

Un grand nombre d'études ont été menées en Australie lors de la mise en oeuvre de ce dispositif au milieu des années 1980 et au début des années 1990. Dans de nombreux cas, d'après ce que je comprends, les Australiens avaient déjà tenté d'utiliser ce que nous appelons un appareil de détection approuvé, et cela ne produisait pas les résultats voulus. Mais je ne suis pas un spécialiste du cadre législatif australien des années 1980, lorsque ce pays a instauré le contrôle aléatoire du taux d'alcool.

Je crois que les Irlandais, qui ont obtenu d'excellents résultats lorsqu'ils ont instauré les contrôles obligatoires du taux d'alcool, avaient déjà déterminé que le dépassement de la limite de 80 constituait une infraction et ils avaient déjà la capacité de contrôler les gens sur la route. Je ne connais rien sur les lois européennes à cet égard, car ma maîtrise des langues étrangères...

M. Michael Cooper: Merci. Toute étude en ce sens m'intéresserait certainement.

Me Carole Morency (directrice générale et avocate générale principale, Section de la politique en matière de droit pénal, ministère de la Justice): Désolée, mais j'aimerais ajouter que cette question a également été soulevée lorsque le comité de la sécurité publique a étudié le projet de loi C226.

Si vous étudiez les cas de réussites dans la lutte contre la conduite avec facultés affaiblies au fil des années, vous constaterez qu'il s'agit probablement d'une combinaison de nombreux facteurs. Par exemple, il est extrêmement important de sensibiliser la population à cet égard. Il est également important de former les agents de la paix et d'adopter une nouvelle loi, un nouveau cadre législatif, afin de leur fournir de nouveaux outils pour mieux détecter et résoudre le problème. De plus, une combinaison... En ce qui concerne les

contrôles obligatoires du taux d'alcool, lorsque des contrôles aléatoires du taux d'alcool, comme on les appelle ailleurs... cela dépend probablement aussi du nombre de policiers qu'on peut placer à différents endroits pour mener ces contrôles aléatoires, ou les contrôles obligatoires du taux d'alcool, comme il est proposé...

• (1625)

M. William F. Pentney: Je suis désolé, je sais que cette discussion se prolonge. J'aimerais toutefois faire valoir un autre point, c'est-à-dire que c'est obligatoire si la police le demande. Nous espérons que les policiers utiliseront une série de techniques novatrices pour veiller à produire un effet dissuasif par l'application de la loi. Nous ne disons pas que chaque policier devrait le demander à chaque conducteur qu'il arrête pour un feu arrière défectueux, mais nous disons que chaque conducteur arrêté pour quelque raison que ce soit et dans n'importe quel contexte devrait savoir qu'on pourrait le lui demander, et que si on le lui demande, la loi exige qu'il s'y soumette.

Nous savons qu'avec les médias sociaux et d'autres moyens, la capacité des Canadiens et d'autres de renverser cela doit être... et nous nous attendons à ce que la police en tienne compte lorsqu'elle gère cela. Nous espérons que l'application de la loi fournira une série de techniques pour accroître l'efficacité du processus.

M. Michael Cooper: Toute étude sur ce sujet m'intéresserait, car il ne faut pas sous-estimer le fait qu'il s'agit d'une atteinte importante à la liberté individuelle puisque nous parlons de prendre un échantillon de substances corporelles lorsqu'on soupçonne, même faiblement, qu'un individu a enfreint la loi.

Je crois que Me Yost a parlé de la réussite de l'Irlande à cet égard. Le système utilisé en Irlande est différent de celui qu'on propose dans le projet de loi C-46, car le contrôle obligatoire du taux d'alcool peut uniquement être effectué aux contrôles routiers réglementés. J'aimerais savoir pourquoi cela n'a pas été envisagé. Il me semble qu'un grand nombre de personnes seraient un peu plus à l'aise avec cette option plutôt qu'avec un système de contrôle routier obligatoire dans lequel un policier peut arrêter n'importe quel véhicule, n'importe où, dans n'importe quelles circonstances, plutôt qu'à un contrôle réglementé, pour vérifier l'immatriculation, les assurances, etc.

Avant d'entendre votre commentaire à cet égard, j'aimerais seulement souligner, madame la ministre, car vous avez mentionné un point qui a également été soulevé par d'autres personnes, c'est-à-dire qu'en ce moment, la police peut arrêter un véhicule pour vérifier l'immatriculation, les assurances ou la sobriété en amorçant une conversation avec le conducteur, et si le policier a un doute raisonnable, il peut prendre d'autres mesures. J'aimerais préciser que lorsque nous parlons de prendre un échantillon d'haleine, c'est-à-dire un échantillon de substance corporelle à un individu, nous parlons de quelque chose de beaucoup plus important. À cet égard, j'aimerais attirer votre attention sur la décision Goodwin rendue par la Cour suprême, dans laquelle la juge Karakatsanis a déclaré que la prise d'un échantillon d'haleine demeurerait « plus envahissante qu'une demande de documents » et que cela équivaut clairement à ce que le juge La Forest a décrit comme « l'utilisation du corps d'une personne, sans son consentement, en vue d'obtenir des renseignements à son sujet, constitue une atteinte à une sphère de la vie privée essentielle au maintien de sa dignité humaine ». C'est une déclaration importante de la Cour suprême.

Me Greg Yost: Il y a d'énormes différences sur le plan pratique entre l'Irlande, un petit pays avec une population de 4,5 ou 5 millions d'habitants, et le Canada, un énorme pays. En effet, de vastes régions de notre pays ont de petits détachements et il faut d'énormes ressources pour exécuter des programmes complets de contrôle routier. Il faut tellement de ressources que même de grandes villes comme Toronto ne les font qu'à quelques périodes précises de l'année. Si on exigeait que cela soit fait à un contrôle routier, cela n'aurait probablement aucun effet.

L'autre chose, c'est qu'un examen mené en Australie a révélé qu'on ne peut pas exécuter un programme de contrôles aléatoires au même endroit tout le temps et en utilisant les mêmes ressources, car les gens l'éviteront. Il est donc essentiel d'être imprévisibles. C'est ce qui a été prévu.

L'hon. Jody Wilson-Raybould: J'apprécie la nature réfléchie de vos questions, et je sais que vous avez probablement lu l'énoncé relatif à la Charte que j'ai présenté relativement au projet de loi. Il répond à quelques-unes de ces questions. J'encourage tous les membres du comité à le lire et à lire le document d'information qui fournit des renseignements supplémentaires et le contexte des recommandations formulées par le Comité sur les drogues au volant dans son compte rendu sommaire. Ces renseignements sont accessibles.

Merci.

• (1630)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Bittle.

M. Chris Bittle (St. Catharines, Lib.): Merci beaucoup.

Merci, madame la ministre, de comparaître aujourd'hui.

Je sais que vous et vos hauts fonctionnaires avez parlé des contrôles obligatoires du taux d'alcool effectués dans d'autres pays, mais j'aimerais également que vous nous parliez plus en détail des avantages produits par cette initiative, afin d'expliquer quels pays ont eu du succès, et les statistiques qui confirment ces réussites.

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Certainement. Nous avons travaillé étroitement avec MADD, les Mères contre l'alcool au volant, dans ce dossier. Il y a de nombreux renseignements à cet égard. Selon MADD, plus de 40 pays ont autorisé les contrôles obligatoires du taux d'alcool, et comme je l'ai dit, il s'agit notamment de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de l'Autriche, de la Belgique, du Danemark, de la Finlande, de la France, de l'Allemagne, de l'Irlande, des Pays-Bas et de la Suède.

L'Irlande a mis en oeuvre les contrôles obligatoires du taux d'alcool en juillet 2006, et la Road Safety Authority a déclaré que cela avait permis de réduire le nombre de décès sur les routes de l'Irlande de presque du quart, c'est-à-dire 23 %, dans les 11 mois suivant leur mise en oeuvre. En 2005, la dernière année complète avant l'adoption des contrôles obligatoires du taux d'alcool en Irlande, il y a eu 398 décès sur la route, et en 2009, ce nombre avait diminué à 238, une réduction de 39,9 % comparativement à 2005.

M. Chris Bittle: Merci beaucoup.

Je n'ai pas pratiqué le droit pénal. Nous avons beaucoup entendu parler des retards dans le système de justice pénale. J'ai vu cela dans le système civil, et mes collègues du secteur du droit m'ont dit que les retards dans le système de droit pénal affectaient les cas des conjoints victimes de violence qui tentent d'obtenir un divorce ou des propriétaires de petites entreprises qui tentent d'obtenir le paiement d'une dette. Ces retards ont donc des répercussions au-delà du

système de justice pénale. En effet, ils ont des répercussions sur les Canadiens de la classe moyenne qui comptent sur le système judiciaire en cas de besoin.

Étant donné qu'il s'agit de l'une des affaires les plus portées devant les tribunaux, pourriez-vous expliquer comment ce projet de loi contribuerait à réduire les retards dans l'ensemble de notre système judiciaire?

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Eh bien, je crois que c'est une très bonne question. Le sous-ministre en a parlé et vous avez également abordé le sujet. En ce qui concerne les affaires les plus portées devant les tribunaux qui contribuent à créer des retards, nous croyons que les efficacités et le remaniement des dispositions sur le transport dans ce projet de loi réduiront beaucoup ou aideront à réduire les retards par l'entremise de l'élimination de défenses et à préciser les réalités liées à la divulgation pour les procureurs et la preuve de la concentration d'alcool dans le sang, par exemple.

Nous devons certainement lutter contre les retards judiciaires en général. Nous tentons d'ailleurs d'éliminer certains des retards liés aux dossiers de conduite avec facultés affaiblies par l'entremise de ce projet de loi.

M. William F. Pentney: J'aimerais seulement ajouter qu'à mon avis, l'expérience de la Colombie-Britannique, par exemple, démontre qu'une loi et un moyen de dissuasion plus efficaces... Au bout du compte, il ne devrait y avoir aucune accusation pour conduite avec facultés affaiblies, car personne ne devrait conduire dans cet état. C'est ce qui contribuera le plus à réduire les retards. Ce qu'a démontré l'expérience de la Colombie-Britannique, grâce à l'interdiction immédiate lors des contrôles routiers et aux effets dissuasifs engendrés par ce processus, c'est qu'on devrait pouvoir observer une réduction du nombre d'accusations portées dans ce domaine.

Nous souhaitons réduire le nombre de conducteurs avec facultés affaiblies, et nous espérons que les provinces utiliseront davantage leurs outils pour traiter immédiatement les cas des conducteurs qui commettent une première infraction de conduite avec facultés affaiblies, afin qu'un nombre moins élevé de cas se retrouvent devant les tribunaux. Les deux éléments importants sont l'uniformisation et l'effet dissuasif. Nous devrions observer une diminution des cas qui se retrouvent devant les tribunaux, car un nombre moins élevé de gens conduiront avec leurs facultés affaiblies.

M. Chris Bittle: Vos collègues provinciaux et territoriaux appuient-ils ces dispositions?

L'hon. Jody Wilson-Raybould: J'ai eu l'occasion de poursuivre des discussions avec mes homologues, et de telles discussions sont certainement en cours parmi les hauts fonctionnaires. Les renseignements que nous fournissons ici reflètent le contenu de ces discussions.

M. Chris Bittle: Il est peut-être injuste de vous mettre sur la sellette, madame la ministre, et votre personnel a peut-être ces statistiques, mais je suis tout simplement curieux. Quel pourcentage des dossiers de conduite avec facultés affaiblies se retrouvent devant les tribunaux comparativement à d'autres dossiers? Avez-vous ces statistiques?

•(1635)

M. William F. Pentney: Nous pouvons certainement les obtenir. Ce que nous savons, c'est que la nature obligatoire des peines infligées signifie qu'un plus grand nombre de cas assortis de peines minimales obligatoires seront devant les tribunaux, mais nous pouvons certainement obtenir ce pourcentage, ainsi que le pourcentage de dossiers qui se sont retrouvés devant les tribunaux et ont débouché sur une condamnation.

M. Chris Bittle: Merci.

Très brièvement, vous avez parlé des peines minimales obligatoires. Au sein du gouvernement, nous avons souvent discuté des enjeux constitutionnels liés aux peines minimales obligatoires, à l'exception de certains types d'infractions particuliers. Pouvez-vous expliquer l'importance des peines minimales obligatoires et l'importance de ces peines lorsqu'il s'agit des infractions de conduite avec facultés affaiblies?

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Merci pour la question. Je peux vous assurer que le débat au sujet des peines minimales obligatoires est loin d'être terminé. Pour ce qui est du maintien de telles peines dans le cas de la conduite avec facultés affaiblies, il n'y a pas dans les faits de différence notable quant aux accusations qui peuvent être portées. Les peines minimales obligatoires ont certes un effet dissuasif en la matière. Contrairement à d'autres peines minimales obligatoires au sujet desquelles la Cour suprême du Canada s'est prononcée et pour lesquelles il y avait une différence marquée quant aux circonstances pouvant donner lieu à une condamnation, ces peines sont considérées comme constitutionnelles dans le cas de la conduite avec facultés affaiblies.

M. Chris Bittle: Merci, madame la ministre.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bittle.

Nous avons encore deux députés qui ont des questions à poser, M. Falk et M. MacGregor.

Avez-vous encore du temps à nous consacrer, madame la ministre?

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Nous devons être ici jusqu'à 16 h 30, mais je me ferais un plaisir de répondre à une autre question.

Le président: Merci.

M. Ted Falk (Provencher, PCC): Merci, monsieur le président.

Le président: C'est vous qui allez poser cette question, monsieur Falk.

Merci, madame la ministre. Je vous en suis reconnaissant.

M. Ted Falk: Je suis persuadé que la ministre était anxieuse de répondre à ma question.

J'aimerais aborder le problème sous un autre angle, madame la ministre.

Il est généralement assez facile de déterminer si une personne a les facultés affaiblies par l'alcool. Dans le cas des drogues, c'est moins visible et plus difficilement détectable. Je pense tout particulièrement au secteur des transports et à l'industrie de la construction où les travailleurs peuvent bien décider, une fois le cannabis légalisé, d'en faire l'expérience ou d'en consommer à des fins récréatives. Je sais qu'il y a actuellement des employeurs, aussi bien dans les secteurs du transport public ou commercial que dans l'industrie de la construction, qui disposent de moyens leur permettant de déterminer si leurs employés ont les facultés affaiblies par l'alcool.

Avez-vous envisagé d'une manière ou d'une autre la façon dont les employeurs pourraient s'y prendre pour en faire autant dans le cas des employés qui consomment des drogues?

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Je dirais qu'il n'est généralement pas considéré acceptable de travailler en ayant les facultés affaiblies, quelle qu'en soit la source. Il incomberait à l'employeur et à l'instance responsable du secteur de travail concerné d'établir les sanctions ou les répercussions pour quelqu'un qui n'arrive pas à faire son travail parce qu'il a consommé certaines substances.

M. Ted Falk: Je comprends, mais il y a certains employeurs qui se procurent des alcotests bon marché et demandent des échantillons d'haleine aux employés qu'ils soupçonnent d'avoir les facultés affaiblies. Si leurs soupçons sont reliés à la consommation de cannabis, je me demande s'il leur est également possible de le déterminer au moyen d'un outil qui ne serait pas trop coûteux.

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Je ne suis pas sûre de pouvoir répondre à votre question. Pour la détection des cas de facultés affaiblies par le cannabis, nous travaillons à la conception d'appareils permettant un dépistage précis par prélèvement de salive dont l'utilisation pourrait être approuvée.

Ces appareils seront mis à la disposition des employeurs ou des autres instances qui souhaitent, dans les limites des lois applicables, soumettre leurs employés à un tel dépistage. Ils en ont tout à fait le droit. Je ne peux pas par contre vous dire ce que tel ou tel employeur devrait faire avec ses employés.

M. William F. Pentney: Il est bien certain que nous discutons activement de ces questions.

À titre d'exemple, il y a certains secteurs de l'industrie des transports où le dépistage des drogues est déjà la norme. Certains pays ont une expérience en la matière. Dans les sphères de compétence fédérale et provinciale, d'autres ministres, d'autres ministères et d'autres groupes envisagent certes les moyens à prendre et le cadre législatif à mettre en place pour que les employeurs ayant des préoccupations légitimes concernant la sécurité puissent décider de procéder à des tests de la sorte.

Il faudra combiner la réglementation fédérale, par exemple pour les pilotes d'avion et les conducteurs de train, et la réglementation provinciale, pour certains métiers de la construction ou des transports, comme vous l'avez indiqué.

•(1640)

M. Ted Falk: Je pense que c'est un autre aspect important que nous devons également régler.

Les employeurs doivent avoir accès à des mécanismes leur permettant de mieux cerner les risques. Cela nous ramène au grand objectif visé par ce projet de loi. On cherche à réduire le nombre d'accidents mortels et la proportion de conducteurs qui ont les facultés affaiblies, et le transport en commun devrait être également visé. On doit se donner de nouveaux moyens d'y parvenir, car les agents de police n'appliquent généralement ces dispositions qu'une fois que les choses ont déjà mal tourné.

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Je pourrais conclure en vous disant que nous sommes d'accord à ce sujet.

Le gouvernement fédéral est déterminé à tout mettre en oeuvre pour réduire les risques et accroître la sécurité sur nos routes en veillant à prendre toutes les mesures qui s'imposent pour que personne n'ait à subir les impacts néfastes de la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue ou l'alcool.

Je suis persuadée que nos homologues provinciaux et territoriaux ainsi que les employeurs veulent eux aussi garantir la sécurité de nos lieux de travail, de nos routes et de tous nos espaces de vie.

M. Ted Falk: Vous m'avez peut-être mal compris, madame la ministre.

Bon nombre de ces situations interviennent dans le contexte du transport public. Il y a toute cette machinerie lourde qui circule sur nos routes, et ces camions qui pèsent plus de 100 000 livres, ce qui n'a rien à voir avec un véhicule de 3 000 livres. Je pense qu'il convient de prendre en compte tous ces aspects si l'on veut trouver des façons de réduire...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Falk.

Madame la ministre, je crois comprendre que vous devez maintenant nous quitter. Je vous remercie d'être restée un peu plus longtemps que prévu.

M. MacGregor n'a pas posé ses questions. Est-ce que les fonctionnaires peuvent rester encore un peu?

Une voix: Oui.

Le président: Merci beaucoup pour votre collaboration.

Votre témoignage nous a été fort utile.

L'hon. Jody Wilson-Raybould: Merci.

Le président: Je vous cède la parole, monsieur MacGregor, et je suis persuadé que M. Pentney et ses collègues sauront répondre à vos questions.

M. Alistair MacGregor: Merci.

Je veux revenir à la comparaison entre le Canada et l'Australie. Je sais, maître Yost, que vous avez comparé devant le comité de la sécurité publique à ce sujet. Vous avez alors indiqué qu'il était difficile d'établir une comparaison avec l'État de Victoria où l'on procède à trois millions d'alcotests pour une population de six millions d'habitants.

Pour poursuivre dans le sens de ce que disait M. Cooper, j'ai déjà dû subir un contrôle policier en bordure de chaussée dans l'État de Tasmanie. Il y avait un événement sportif d'importance. Tous les conducteurs empruntant la route en question devaient souffler dans un dispositif dont on remplaçait l'embout de plastique à chaque fois. C'était une véritable chaîne de montage. Le tout se déroulait très rapidement.

L'Australie est un très grand pays qui est peu peuplé. On peut facilement faire la comparaison avec le Canada. Si l'on considère les ressources qui doivent être investies pour effectuer trois millions d'alcotests sur une population de six millions de personnes, et si l'on tient compte du fait que les taux de conduite avec des facultés affaiblies ont fort heureusement diminué partout au Canada grâce à une plus grande sensibilisation et à des ressources policières accrues, on peut se demander si l'injection de ressources supplémentaires dans les tests de dépistage sélectif ne pourrait pas contribuer au maintien de cette tendance à la baisse parallèlement à une intensification des efforts de conscientisation et d'application des lois, comparativement à des mécanismes assurant un traitement égal à tous en matière d'alcotest et évitant toute méthode aléatoire, de telle sorte que ce n'est plus à l'agent de police de décider.

Me Greg Yost: Il faut dire que l'État de Victoria est relativement peu peuplé. Pas moins de 80 % de sa population vit à Melbourne. Des autobus spécialement aménagés s'installent régulièrement aux abords des grandes autoroutes pour tester tous les conducteurs. On pourrait peut-être faire la même chose à Toronto ou à Montréal. Je ne sais pas.

M. Alistair MacGregor: Ou encore à Vancouver.

Me Greg Yost: Peut-être, oui.

C'est plus difficile dans bien d'autres endroits. C'est également dans cet état que l'on a effectué l'examen dont je parlais au sujet des tests aléatoires qui ne peuvent pas toujours avoir lieu au même endroit. Si ces contrôles deviennent prévisibles, les gens empruntent d'autres itinéraires et le but visé n'est pas atteint.

Je serai toujours favorable à une application plus sévère de la loi, et il serait formidable que l'on puisse intensifier les efforts en ce sens, mais les ressources des services policiers sont déjà insuffisantes à bien des égards. Nous espérons que davantage de ressources pourront être consacrées notamment à la lutte contre la conduite avec les facultés affaiblies par les drogues et à la formation d'experts en reconnaissance de drogues, mais il reviendra à chaque municipalité et à son service policier de déterminer dans quelle mesure on souhaite le faire.

M. William F. Pentney: D'après les données à notre disposition, l'approche actuelle fait en sorte qu'un nombre considérable de conducteurs ayant les facultés affaiblies peuvent demeurer derrière le volant sans être détectés par la police. Comme vous l'avez indiqué, nous pouvons très facilement avoir accès à une méthode scientifique peu intrusive permettant de déterminer à l'intérieur d'un cadre réglementé quels sont les conducteurs fautifs parmi ceux qui exercent ce privilège.

Comme le soulignait Me Yost, nous espérons bien que les services policiers pourront un jour compter sur un large éventail de techniques et de dispositifs qui contribueront à accroître l'effet dissuasif des lois en vigueur. Il pourrait s'agir notamment de la méthode que vous avez expérimentée en Tasmanie, mais il peut y avoir toutes sortes d'autres solutions compte tenu des enjeux associés aux différentes situations, tout en reconnaissant les succès déjà obtenus.

Lorsqu'il s'agit d'analyser la problématique de la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue ou l'alcool, j'estime primordial d'aborder les choses dans une perspective plus large, comme l'indiquait Me Morency, en misant notamment sur la sensibilisation... Les parents des gens de ma génération ne voient pas du tout cet enjeu du même oeil que mes propres enfants. C'est déjà là un énorme accomplissement pour le Canada, mais nous devons passer à l'étape suivante si nous voulons vraiment améliorer les choses et réduire les ravages et les pertes humaines sur nos routes.

• (1645)

M. Alistair MacGregor: Monsieur Pentney, vous avez indiqué que 50 % des personnes conduisant avec les facultés affaiblies ne sont pas détectées au moyen des méthodes actuelles. Pouvez-vous nous dire aux fins du compte rendu d'où vient ce chiffre? Est-ce qu'une étude a été menée et comment s'y est-on pris pour en arriver à cette estimation...

M. William F. Pentney: Je vous encourage à consulter notre document présentant le contexte législatif. Nous nous ferons d'ailleurs un plaisir de vous fournir tous les compléments d'information nécessaires.

Me Yost peut vous en parler, si vous le désirez.

Me Greg Yost: L'étude en question est citée en note de bas de page de l'un de ces documents. Je vais vous la transmettre.

Les gens ne disent pas toujours la vérité aux policiers qui leur demandent s'ils ont bu. Pour ce qui est des contrôles routiers, la personne avec laquelle je traite au Québec m'a indiqué qu'il pouvait y en avoir à la sortie d'événements comme les concerts rock. Il est impossible de faire subir l'alcotest à tout le monde, mais la simple présence de policiers sur les lieux fait réfléchir les gens qui ne veulent pas nécessairement être soupçonnés d'avoir bu ou consommé des drogues avant de conduire.

Le président: Merci.

Comme les fonctionnaires sont toujours des nôtres, je veux simplement vérifier si quelqu'un aurait d'autres questions à leur poser. Si vous avez de brèves questions, je vais vous permettre de le faire, pour autant que M. Pentney et ses collègues soient toujours d'accord.

Monsieur Nicholson.

L'hon. Rob Nicholson: Merci beaucoup.

Vous avez mené de vastes études sur l'incidence des peines obligatoires. Il est bien certain que nous avons tous à coeur de tout mettre en oeuvre pour réduire les ravages sur nos routes.

Qu'est-il ressorti de votre étude sur les États qui ont légalisé la marijuana? Est-ce qu'il y a eu un effet sur les ravages routiers? Qu'a révélé votre analyse de la situation?

Me Greg Yost: Toutes les études dont nous avons pris connaissance révèlent qu'il y a un plus fort pourcentage de gens ayant des traces de marijuana dans le sang qui sont mêlés à des accidents mortels. Il n'y a malheureusement pas d'étude permettant d'établir un lien de cause à effet. Nous savons qu'il y a des traces de drogue, mais nous ne connaissons pas les quantités consommées. Ces études sont donc beaucoup moins probantes que celles dont nous disposons pour l'alcool.

Il s'agit certes d'une préoccupation importante et d'une des raisons pour lesquelles nous espérons que ce projet de loi sera adopté avant la légalisation du cannabis. Je crois d'ailleurs que c'est ce que le gouvernement entend faire.

M. William F. Pentney: Monsieur le président, je veux profiter de l'occasion pour souligner que le Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances vient tout juste de rendre public un rapport d'étude susceptible de vous intéresser. Nous nous ferons d'ailleurs un plaisir de vous transmettre ce rapport intitulé « *Collisions attribuables au cannabis: Estimation des méfaits et des coûts dans les*

provinces canadiennes ». Le rapport indique d'entrée de jeu que l'on chiffre actuellement à environ 1 milliard de dollars par année les coûts totaux associés aux décès, aux blessures et aux dommages matériels attribuables aux collisions où le cannabis est en cause. À notre connaissance, cette étude toute récente serait la première à porter sur ce sujet au Canada. Nous vous recommandons vivement d'en prendre connaissance.

L'hon. Rob Nicholson: Nous aimerions beaucoup également savoir comment les choses se passent dans les États américains, par exemple, qui ont légalisé la marijuana. Comme vous l'avez dit, nous voulons tout mettre en oeuvre pour réduire les ravages causés sur nos routes. Nous voudrions simplement nous faire une meilleure idée de la manière dont les choses se sont déroulées là-bas afin de mieux savoir à quoi nous attendre en prévision du moment où le cannabis sera légalisé au Canada.

Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Nicholson.

Y a-t-il d'autres questions?

Un dernier commentaire, maître Yost?

Me Greg Yost: Ce n'est pas vraiment un commentaire. Je voulais juste préciser que je parlais de l'étude intitulée *Drinking Drivers Missed at Sobriety Checkpoints* qui est citée dans la note de bas de page 21 à la page 20 du document présentant le contexte législatif. L'annexe 5 du même document traite de quelque neuf études réalisées un peu partout dans le monde sur l'efficacité du dépistage obligatoire de l'alcool. Je vous invite à en prendre connaissance.

Le président: Merci beaucoup. Nous allons lire tout cela très attentivement.

Un grand merci à tous les trois d'avoir bien voulu comparaître devant notre comité aujourd'hui.

M. William F. Pentney: Merci.

Le président: Je vous en suis vraiment reconnaissant, et je sais que c'est la même chose pour mes collègues des deux côtés de la table.

Nous allons nous interrompre quelques instants et les membres du Comité poursuivront par la suite la séance à huis clos, une fois que toutes les autres personnes auront quitté la salle.

[La séance se poursuit à huis clos.]

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>