



Chambre des communes  
CANADA

# **Comité permanent de la justice et des droits de la personne**

---

JUST • NUMÉRO 006 • 2<sup>e</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le jeudi 6 décembre 2007**

—  
**Président**

**M. Art Hanger**

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

**<http://www.parl.gc.ca>**

## Comité permanent de la justice et des droits de la personne

Le jeudi 6 décembre 2007

•(1110)

[Traduction]

**Le président (M. Art Hanger (Calgary-Nord-Est, PCC)):** La séance du Comité permanent de la justice et des droits de la personne est ouverte. Nous sommes le jeudi 6 décembre 2007 et le comité va poursuivre son étude du projet de loi C-343, Loi modifiant le Code criminel concernant le vol de véhicule à moteur.

Nous allons entendre aujourd'hui M. Thomas Donnelly, président, accompagné de M. Huw Williams, de la section des affaires publiques de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles, M. Scott Mills, sergent d'état-major-détective et commandant d'unité, Équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles, section du crime organisé, de la Police provinciale de l'Ontario, M. Ben Jillett, enquêteur, Équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles du North American Export Committee, et enfin, à titre personnel, M. Julian Roberts, professeur au Centre de criminologie de l'Université d'Oxford.

Merci messieurs d'être venus.

Je vais maintenant donner la parole à M. Thomas Donnelly, le président la Corporation des associations de détaillants automobiles.

**M. Thomas Donnelly (président, Corporation des associations de détaillants d'automobiles):** Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Tom Donnelly et je suis le président de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles, aussi connue sous le sigle CADA. J'ai avec moi aujourd'hui M. Huw Williams, qui est le directeur des affaires publiques et gouvernementales de la CADA.

La CADA est une association commerciale nationale qui représente les concessionnaires franchisés de voitures et camions. Nous avons plus de 3 000 membres et nous sommes présents dans pratiquement toutes les collectivités du Canada. Nous employons près de 140 000 personnes dans l'ensemble du pays.

Je suis particulièrement heureux d'être ici aujourd'hui pour vous parler de la question importante que constitue le vol de voitures, un problème qui est bien trop souvent oublié jusqu'à ce qu'il vous touche directement. En plus de mon rôle de président de la CADA, j'exploite également une concession GM familiale, une entreprise de taille moyenne, ici à Ottawa. La plupart des concessionnaires canadiens sont un peu comme moi, ils ont une entreprise familiale qu'ils exploitent eux-mêmes; ce sont des petites entreprises indépendantes et non pas, comme certains le pensent, des créations des fabricants d'automobiles.

Comme vous pouvez l'imaginer, lorsqu'on me vole un véhicule coûteux, de plus de 30 000 \$, cela a un effet très direct et très concret sur mes résultats nets. Je vais souligner dans la plus grande partie de mes remarques le fait que le vol a pour effet d'augmenter le coût d'achat et d'assurance des véhicules et que c'est donc un problème qui ne touche pas uniquement la personne dont la voiture a disparu.

De plus, trop souvent, ce genre de crimes sont commis par des réseaux de criminels organisés avec toutes les conséquences négatives associées à ce genre d'organisations. Cela est particulièrement vrai des vols commis chez les concessionnaires comme ceux que je représente.

Il est important de dire quelques mots du vol de véhicules au Canada et d'examiner rapidement certains chiffres. Les Canadiens pensent souvent que dans notre royaume paisible, la criminalité est plus basse qu'aux États-Unis. Habituellement, c'est une hypothèse assez juste, mais lorsqu'il s'agit du vol de véhicules, nous nous distinguons de façon assez douteuse parce que notre taux de vol de véhicules par tête est de 26 p. 100 supérieur à celui de nos voisins américains.

En outre, le nombre des vols de véhicules au Canada a augmenté de 56 p. 100 par rapport à ce qu'il était il y a 20 ans. Entre 1991 et 2001 seulement, le nombre des vols d'automobiles a augmenté de 10 p. 100, malgré une réduction de 30 p. 100 dans le nombre de toutes les autres infractions contre les biens. Trente pour cent environ des voitures volées ne sont jamais retrouvées et 13 p. 100 seulement des affaires sont résolues par la police. Il est évident qu'il y a de la place pour des améliorations.

Je vais vous donner un exemple personnel de ce qui nous est arrivé dans le sud d'Ottawa il y a environ un an et demi. Vers 4 h 30 un dimanche matin, nos clôtures ont été découpées et quatre camionnettes à cabine allongée et moteur diesel valant 60 000 \$ ont été volées en moins de trois ou quatre minutes. Lorsque nous avons découvert le vol le lundi matin, lorsque nous sommes revenus sur les lieux, nous avons téléphoné à la police pour rapporter le vol et la police nous a donné notre numéro de dossier pour que nous puissions contacter notre société d'assurance.

C'est devenu un grave problème pour certains services de police parce qu'ils ne semblent pas être en mesure de gagner la guerre contre les voleurs de voitures. Ce n'est pas une critique de la police, c'est un problème qui découle de la situation actuelle.

Il est facile de voir dans le vol de voitures un problème d'assurance, des difficultés pour celui dont la voiture ou le camion a été volé; on pense aussi que la société qui assure la victime va payer tous les dommages subis et que ces vols n'ont guère d'effet direct sur l'ensemble de la population. En fait, tout ceci est faux. Il est certainement vrai que c'est la victime du vol d'automobile qui subit le préjudice le plus direct, mais le reste de la société est certainement touché lui aussi.

Le Bureau d'assurance du Canada estime que le coût des vols de véhicules pour les assureurs canadiens, et du même coup pour les détenteurs de polices d'assurance, s'élève à plus de 600 millions de dollars par an, et cela ne comprend que le coût assumé par les sociétés d'assurance. D'après les études, ce chiffre passe à 1,2 milliard de dollars si on ajoute le coût des soins de santé, les services de police et les frais que représentent les franchises. Tous ces coûts font augmenter le prix de l'assurance pour tous les détenteurs de polices, et non pas seulement pour les malchanceux qui se réveillent un matin pour constater que leur véhicule n'est plus dans leur entrée de cour.

Les conséquences pécuniaires du vol de véhicules pour les consommateurs ne se limitent pas aux titulaires de police d'assurance mais se traduisent également par une augmentation du prix des véhicules neufs. Le vol de marchandises est un problème pour tous les détaillants, qu'ils vendent de l'épicerie, différents produits ou des voitures, et c'est pourquoi le vol affecte le résultat net des détaillants, ce qui se répercute finalement sur les prix que paie le client.

Les autres détaillants sont rarement ciblés par des voleurs qui recherchent des biens précis à voler. Ce n'est pas notre cas. Dans des études distinctes, Statistique Canada et la GRC ont constaté que les organisations criminelles s'intéressaient de plus en plus au vol de certains véhicules. Des marques, des modèles et des années précises sont ainsi ciblés. Ces véhicules sont volés et se retrouvent en moins de 48 heures dans des conteneurs qui se trouvent dans des ports comme Halifax, Vancouver et Montréal, en partance pour l'Europe de l'Est, la Chine et d'autres pays. D'autres modèles sont souvent volés pour être cannibalisés et les pièces sont revendues à des consommateurs sans méfiance, comme des pièces originales.

• (1115)

Ce genre de vol explique en grande partie pourquoi 41 p. 100 des véhicules volés chez les concessionnaires ne sont jamais retrouvés, pourcentage qui est plus de trois fois supérieur à celui des vols dans les terrains de stationnement et quatre fois supérieur à celui des vols de véhicules dans la rue.

Ces chiffres expliquent également en partie pourquoi le vol d'automobile et les réclamations qui en découlent représentent, à l'exception de la rare perte catastrophique, les plus grosses pertes qu'enregistrent les assureurs. Cela veut dire que les sociétés qui sont disposées à offrir le genre de police dont les concessionnaires ont besoin sont de moins en moins nombreuses. Cela a eu pour effet de limiter la concurrence et d'obliger les concessionnaires à payer des primes exorbitantes, supérieures même à ce à quoi on pourrait s'attendre à cause de l'importance du risque couvert.

Les concessionnaires ne restent pas inactifs. Nous avons essayé de limiter le nombre des vols en prenant un certain nombre de mesures, notamment l'ajout de lumières, l'érection de clôtures, l'embauche de gardes de sécurité pendant la nuit, mais ces mesures ne sont pas encore parfaites. Il demeure que chez un concessionnaire, il y a des millions de dollars de biens qui se trouvent sur un terrain exposé à la vue des voleurs éventuels. Même si nous renforçons la sécurité, nous faisons toujours face à des réseaux criminels complexes qui retirent des bénéfices importants du vol de voitures. Même si nous pouvions transformer tous les concessionnaires en des forteresses comme Fort Knox, cela n'arrêterait pas ces organisations criminelles car leur ténacité ne connaît pas de limites et elles cherchent constamment à trouver la faille dans les précautions que nous prenons.

Il est impératif que le gouvernement fasse quelque chose pour limiter ces vols. Ils nuisent évidemment aux entreprises et aux consommateurs parce qu'ils augmentent les frais de sécurité et d'assurance, mais il y a aussi le fait que les bénéfices provenant des

réseaux de voleurs de voitures permettent de financer d'autres activités criminelles pour le crime organisé — des choses comme le trafic de drogues, la prostitution, les meurtres sur commande, etc. Il est évident que les concessionnaires canadiens verraient leur situation financière améliorée si on arrêtaient demain les vols de voitures chez les concessionnaires, mais cela avantagerait encore davantage l'ensemble de la population parce que cela réduirait ce genre d'activités criminelles.

Un des aspects les plus dynamiques de ce projet de loi est qu'il crée une infraction distincte de vol de véhicules. Je suis sûr que le comité sait très bien qu'à l'heure actuelle, si quelqu'un est accusé de voler une voiture, il est accusé de vol de plus ou de moins 5 000 \$, selon le cas.

Sur le plan pratique, un véhicule volé ne se compare pas à un autre bien volé. À la différence des téléviseurs, de la porcelaine, des bijoux, les citoyens ont besoin de leur voiture pour se déplacer et être autonomes. Grâce aux voitures, les parents peuvent emmener leurs enfants à l'école, chez le médecin et à l'aréna. C'est en voiture que les gens vont travailler, skier ou sur la plage la fin de semaine. Ces utilisations ne dépendent pas du coût du véhicule et sont tout aussi impossibles lorsque c'est une voiture de 30 000 \$ qui est volée ou quand c'est une voiture qui vaut 3 000 \$. C'est la raison pour laquelle le vol de véhicules ne peut pas se mesurer uniquement en fonction de la valeur du bien, parce que la nature du préjudice causé ne dépend pas vraiment de la valeur du bien, comme c'est le cas pour les autres biens.

Certains secteurs du gouvernement traitent déjà différemment le vol de véhicules. Statistique Canada conserve des données distinctes pour les véhicules volés et le citoyen moyen agirait probablement de la même façon. Il semble qu'avec ce projet de loi, le vol de véhicule ne sera plus jamais traité comme une infraction contre les biens prévue par le Code criminel.

Ce projet de loi tient compte de la gravité du problème que représente le vol de voiture, un problème qui a des répercussions financières sur les consommateurs et les entreprises, qui alimente le crime organisé, sans compter les répercussions que ces vols ont directement sur les personnes dont les voitures ont été volées. Et surtout, ce projet fait du vol de voitures une infraction distincte qui reflète mieux le rôle que jouent les voitures, qui est bien souvent sans rapport avec la stricte valeur monétaire du bien en question.

Je suis certain que la durée des peines proposées ainsi que le recours à ce qu'on a appelé des peines minimales obligatoires vont susciter des discussions et il me paraît important de souligner que ce projet de loi constitue une amélioration réelle par rapport aux dispositions existantes et servira d'élément dissuasif supplémentaire pour un problème qui ne fait que s'aggraver, alors que le nombre des autres crimes diminue.

Je vous remercie.

• (1120)

**Le président:** Merci, monsieur Donnelly.

Le témoin suivant sur notre liste est le sergent-d'état-détective Scott Mills, de la Police provinciale de l'Ontario.

**M. Scott Mills (sergent d'état-major-détective et commandant d'unité, Équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles, Police provinciale de l'Ontario):** Bonjour et merci, monsieur le président.

Je représente aujourd'hui la Police provinciale de l'Ontario en qualité de personne désignée par le commissaire Julian Fantino. En outre, je suis ici à titre de commandant d'unité de l'Équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles de la PPO, qui relève de la section de la lutte contre le crime organisé du bureau d'enquête.

L'équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles a pour mission de fournir le leadership, l'expertise et la coordination dont ont besoin les enquêteurs qui ciblent les vols d'automobiles commis par le crime organisé. L'équipe provinciale constituée sous l'égide de la PPO a pour mission de faire enquête sur le crime organisé dans ses activités de vol d'automobiles en réunissant des renseignements, en identifiant les groupes et personnes concernés et en prenant les mesures appropriées. La plupart de nos enquêtes concernent plusieurs administrations, sont multidisciplinaires, interprovinciales et internationales, ce qui reflète la sophistication des groupes criminels organisés qui commettent ce genre de vol.

L'équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles est associée aux principaux services de police de l'Ontario, à divers organismes de réglementation gouvernementaux et au Bureau d'assurance du Canada. Cette équipe est heureuse d'avoir la possibilité de comparaître devant le comité pour parler du projet de loi C-343. Notre objectif est de travailler avec les représentants élus pour introduire des réformes qui améliorent la sécurité de la population et de nos collectivités.

La sécurité de nos collectivités exige conscience professionnelle et détermination, et je suis déterminé à faire comprendre à tous ceux qui veulent bien m'écouter que le vol d'automobiles n'est pas seulement une infraction contre les biens, et que le risque qu'un véhicule volé se retrouve entre les mains d'un criminel en fuite ou d'un conducteur délinquant inexpérimenté pose un grave danger pour la population. Cette année, mon unité provinciale de lutte contre le vol d'automobiles a connu la mort d'un jeune de 15 ans qui a tenté d'échapper à la police et qui est mort au volant d'une voiture volée. Nous avons connu trois cas où des voleurs de voitures ont attaqué des policiers ou ont essayé de les écraser, ce qui a amené les policiers à utiliser leur arme; de plus, les conducteurs de véhicules volés en fuite ont causé d'innombrables accidents. Le danger que ces morts et cette violence touchent la population innocente est très réel.

Je vais mentionner quelques statistiques nationales. En 2006, près de 160 000 véhicules ont été volés au Canada, ce qui représente un coût largement supérieur à 1 milliard de dollars. Je vais répéter une déclaration antérieure, selon laquelle le nombre des vols par habitant au Canada est supérieur de 26 p. 100 à celui des États-Unis. Le chiffre national des vols d'automobiles est demeuré relativement stable en Ontario, mais le pourcentage de récupération des voitures a constamment diminué en Ontario. La Saskatchewan et la Colombie-Britannique ont enregistré le plus grand nombre de vols de voitures au pays et l'âge moyen des personnes arrêtées en Colombie-Britannique et en Saskatchewan pour vol de voiture est de 14 ans.

Près de 54 000 véhicules sont volés annuellement en Ontario, ce qui nous place au quatrième rang en Amérique du Nord derrière la Californie, qui a une population de 30 millions; derrière le Texas, dont la population est de 21 millions, et la Floride, qui en a 19 millions. En 1990, 90 p. 100 de tous les véhicules volés en Ontario ont été retrouvés. Aujourd'hui, seulement 60 p. 100 des véhicules volés sont retrouvés. En Ontario, le taux de récupération des véhicules est influencé par un certain nombre de facteurs, le principal étant l'implication du crime organisé.

Les véhicules qui ne sont pas retrouvés ne disparaissent pas tout à coup. Les véhicules qui ne sont pas retrouvés sont exportés vers d'autres provinces ou États, où ils ne sont pas recherchés par les services de police. On leur assigne un faux numéro d'identification, et ils sont ensuite vendus à des acheteurs sans méfiance ou ils sont ce que nous appelons cannibalisés dans des ateliers spécialisés et les pièces sont vendues comme des pièces d'origine sur le marché gris.

Les vols d'automobiles commis par des voleurs professionnels liés au crime organisé représentent des millions de dollars de bénéfices pour les organisations criminelles en Ontario. L'âge moyen des personnes arrêtées par l'équipe provinciale de lutte contre le vol automobile, qui fait partie de mon unité de lutte contre le crime organisé, est de 34 ans. L'Ontario, une province où le taux de récupération des véhicules est tombé à 60 p. 100., fait aujourd'hui face à des groupes criminels organisés qui emploient des voleurs professionnels très actifs dans ce secteur lucratif. La C.-B. et la Saskatchewan font principalement face à des voleurs amateurs qui veulent se procurer un moyen de transport ou s'amuser et ont encore des taux de récupération de 90 à 94 p. 100.

● (1125)

Le voleur, qu'il soit professionnel ou amateur, constitue un grave danger pour la collectivité; il amène les policiers à se lancer dans des poursuites à haute vitesse, et il commet souvent ces crimes sous l'influence de drogues.

L'équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles a constaté qu'à l'heure actuelle, les peines infligées en Ontario vont de la probation à des amendes légères. Les récidivistes sont le plus souvent condamnés à des peines de 30 jours d'emprisonnement. Nous avons eu l'occasion de parler à des voleurs de voitures très actifs en Ontario, à des membres du crime organisé qui se vantaient non seulement d'avoir volé des milliers de véhicules chaque année, mais aussi du fait qu'ils avaient été arrêtés et déclarés coupables à de nombreuses reprises, mais qu'ils étaient toujours actifs et n'avaient reçu que des peines légères.

L'équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles a effectué de la surveillance dans le cadre d'un de ses récents projets. Un de ces projets, le projet Eagle, s'est terminé en 2006, et nous avons observé des voleurs quitter la salle d'audience après avoir été déclarés coupables d'un vol de véhicule et voler un autre véhicule moins d'une heure après.

L'équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles et la Police provinciale de l'Ontario appuient cette initiative qui vise à dissuader les voleurs de véhicules et à rendre nos collectivités plus sûres. Ces deux organismes seraient heureux que l'on modifie davantage le Code criminel du Canada, en s'inspirant des modifications proposées par le projet de loi C-343, qui ferait de la possession d'un véhicule volé une infraction distincte. Notre équipe serait également favorable à des dispositions législatives qui prévoiraient que tout véhicule dont le numéro d'identification ou toute embarcation dont le numéro d'immatriculation apposé sur la coque a été oblitéré ou effacé soit confisqué par la Couronne.

Notre équipe vise principalement à lutter contre le crime organisé et contre ceux qui profitent de l'entreprise commerciale que constitue le vol d'automobiles. Notre équipe est favorable à des mesures législatives qui ciblent le crime organisé et créent des infractions distinctes pour ceux qui font le commerce de voitures volées en faisant le trafic de véhicules ou de pièces volés.

J'aimerais citer un passage d'une lettre que le commissaire Julian Fantino a envoyée au greffier du comité :

Avec ce projet de loi, le vol d'automobiles constituerait une infraction distincte aux termes du Code criminel et entraînerait des peines d'emprisonnement minimales obligatoires, en particulier pour la troisième infraction et les infractions suivantes. Comme vous le savez, les vols de véhicules automobiles coûtent aux Canadiens plus de 1 milliard de dollars par an et continuent de menacer la sécurité de nos collectivités et des personnes chargées de l'application de la loi. Le vol de voitures n'est pas un crime sans victimes. Il est associé à des intrusions dans les domiciles, à des introductions par effraction et à d'autres crimes qui profitent au crime organisé. L'été dernier, un vol d'auto a été à l'origine du décès dans l'exercice de ses fonctions de l'agent Robert Plukett du service de police régional de York.

Le vol de voiture n'est pas un crime sans victimes. Ce vol doit être considéré comme une menace grave pour la sécurité publique. Les propositions que contient le projet de loi C-343 sont des mesures qui visent à protéger la population. L'infraction distincte de vol d'auto reflète mieux la gravité et le degré de sophistication qu'implique le vol d'automobile que l'infraction simple de possession de biens volés.

Merci.

**Le président:** Merci, sergent d'état-major-détective.

Nous allons maintenant entendre M. Ben Jillett du North American Export Committee. Vous avez la parole, monsieur.

• (1130)

**M. Ben Jillett (enquêteur, Équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles, North American Export Committee):** Merci, monsieur le président, de me donner la possibilité de m'adresser au comité.

Je suis le directeur du North American Export Committee, qui est composé de divers représentants des services d'application de la loi et du secteur privé au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Le North American Export Committee a pour mission de regrouper les organismes qui ont pour but commun de lutter contre l'exportation de véhicules volés.

En plus d'être directeur du North American Export Committee, je suis un enquêteur du Bureau d'assurance du Canada dans le service de lutte contre les vols de voitures et je suis également affecté à l'équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles, et je travaille avec Scott Mills. Cette équipe est dirigée par la Police provinciale de l'Ontario. Je suis également un membre retraité de la GRC, dont j'ai fait partie pendant 31 ans.

Dans le cadre de mes enquêtes sur les véhicules volés exportés, je passe beaucoup de temps à l'étranger pour rapatrier des véhicules volés. En fait, en juin de cette année, j'ai donné une conférence dans le cadre du séminaire de formation du FBI tenu à Accra, au Ghana, au sujet des véhicules volés en Amérique du Nord qui sont exportés vers les pays de la côte ouest de l'Afrique.

Le North American Export Committee appuie entièrement le projet de loi C-343 et demande à tous les députés de l'approuver sous sa forme actuelle.

De plus en plus, au Canada les vols de voitures sont commis par des réseaux criminels organisés. C'est ce que montre, en partie, la diminution importante du taux de récupération des véhicules volés. Les criminels qui appartiennent à ces réseaux sont de dangereux récidivistes. Le projet de loi C-343 tient compte de l'acuité de ce problème en faisant du vol d'automobiles une infraction distincte aux termes du Code criminel et non une simple infraction contre les biens.

De plus, le projet de loi C-343 propose des peines minimales obligatoires, mais uniquement pour une troisième infraction et pour les infractions suivantes. L'Export Committee estime qu'il s'agit là

d'une utilisation très raisonnable des peines minimales obligatoires puisqu'elles ne visent que les récidivistes.

Le vol de voitures est également un crime très coûteux. Comme nous l'avons entendu dire, il cause aux Canadiens des pertes de 1,2 milliard de dollars par an, et en 2006, 159 000 véhicules ont été volés au Canada. Un aspect encore plus troublant est le coût humain du vol d'automobile. Une étude du Comité national pour réduire le vol automobile montre qu'entre 1999 et 2001, 81 Canadiens ont été tués et 127 grièvement blessés à cause d'un vol d'automobile. Il est incontestable que le vol d'automobile constitue une menace pour la sécurité de tous les Canadiens.

J'aimerais vous parler d'un certain nombre de dossiers dont je m'occupe, qui illustrent toute l'ampleur de l'implication du crime organisé dans le vol de voitures au Canada.

Premièrement, il y a le projet Ghana, deuxième partie. En janvier et février de cette année, l'équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles de l'Ontario a récupéré 50 véhicules de luxe qui avaient été volés et qui devaient être exportés vers l'Afrique de l'Ouest. Ces véhicules représentaient une valeur de plus de 2 millions de dollars. Ces véhicules ont été récupérés avant qu'ils ne quittent le Canada, mais beaucoup d'autres ont réussi à être exportés. Nous avons découvert environ 65 véhicules qui avaient été volés au Canada et expédiés illégalement au Ghana. La plupart des véhicules envoyés au Ghana avaient été expédiés des ports de Halifax et de Montréal.

Le Ghana et le Nigeria, des pays d'Afrique de l'Ouest, sont les principaux importateurs de véhicules canadiens volés, même s'ils viennent au deuxième rang derrière les États-Unis. Les réseaux de voleurs de voitures de l'Afrique de l'Ouest se développent, tout comme le nombre des véhicules qu'ils volent. Il est important de noter que l'Agence des services frontaliers du Canada affirme ne pas avoir le pouvoir d'identifier et de saisir les véhicules volés lorsqu'ils se trouvent dans les ports, elle ne s'occupe donc pas de saisir les véhicules qui quittent le Canada pour être exportés.

Il y a aussi le projet X5. Au mois d'août, la police a arrêté 19 personnes qui travaillaient pour cinq réseaux de vol de voitures dans diverses régions de l'Ontario. Elle a récupéré 14 véhicules de luxe volés, d'une valeur de 1,5 million de dollars, ainsi que 55 000 \$ en espèces et plus de 800 000 \$ en drogues. Les suspects avaient également en leur possession de faux permis de conduire ontariens, de fausses cartes de citoyenneté canadienne et de toute une série de faux numéros d'assurance sociale. Les voitures et les VLT en question étaient destinés à l'Afrique de l'Ouest et au Proche-Orient.

Il y a aussi le projet Eastbound, qui concernait un réseau interprovincial de vol d'autos. En octobre 2006, les agences d'application de la loi de l'Ontario ont arrêté et inculpé 14 individus pour avoir enregistré et vendu frauduleusement au Québec et au Nouveau-Brunswick des véhicules volés à des consommateurs sans méfiance.

• (1135)

Cette enquête avait duré 14 mois et ciblait un groupe qui s'occupait de donner de nouveaux numéros d'identification aux véhicules volés.

En juillet 2006, des membres de la GRC du Nouveau-Brunswick, en collaboration avec l'équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles de l'Ontario, ont localisé et saisi 24 autres véhicules volés qui avaient été identifiés comme portant de faux numéros d'identification de véhicule.

En août 2006, 33 mandats de perquisition ont été exécutés au Québec par l'équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles de l'Ontario, avec l'assistance de membres de la Sûreté du Québec, du Service de police de Montréal et de divers corps policiers du Québec. Au cours de cette opération, on a localisé et saisi au total 26 véhicules portant de faux numéros d'identification. Les véhicules saisis avaient tous été déclarés volés entre 2005 et 2006, et avaient une valeur de plus de 6 millions de dollars.

À Toronto, nous avons mis sur pied un groupe de travail sur les crimes graves appelé « Project Globe ». C'est le Service de police de Toronto qui a démarré ce projet en 2005. Au départ, ce service ciblait 75 véhicules qui avaient été obtenus illégalement par une organisation criminelle du Proche-Orient. Ils avaient été volés auprès de diverses institutions financières en ayant recours à un financement frauduleux. Une fois obtenus, ces véhicules étaient placés dans des conteneurs et expédiés au Proche-Orient, à savoir à Dubai, en Jordanie et dans les Émirats arabes unis. Certains de ces véhicules ont par la suite été déclarés volés ici au Canada et il y a eu une enquête; cela s'appelle du vol par détournement. Ces véhicules représentaient une valeur totale de plus de 5 millions de dollars.

Ce problème s'aggrave et nous sommes à l'heure actuelle à la recherche d'une centaine de véhicules de luxe qui ont été expédiés au Proche-Orient à partir du Canada au cours des six à huit derniers mois.

Il est notoire que les organisations concernées exercent d'autres activités criminelles, notamment le terrorisme, le trafic de drogues, le vol à main armée, le détournement de voitures, le vol d'identité et la fraude, et commettent d'autres infractions pénales.

En juillet 2007, la police de Hong Kong nous a informés qu'un certain nombre de véhicules de luxe volés au Canada, y compris une Ferrari, quatre Hummer, une BMW et des Cadillac Escalade, d'une valeur de plus de 500 000 \$, avaient été saisis et retrouvés. Ils ont arrêté à Hong Kong deux Indiens en possession de passeports indiens qui avaient des liens avec certains individus au Canada.

En août 2006, les services d'Interpol de Lyon, en France, m'ont contacté pour m'informer que les douanes cambodgiennes venaient de saisir 12 véhicules de luxe qui avaient tous été volés au Canada, et dont la plupart venaient de la province du Québec. Ces véhicules avaient été introduits dans des conteneurs qui transportaient officiellement des portes et des fenêtres en aluminium, ainsi que des vêtements. Ces véhicules ont été saisis dans un port du Cambodge.

En conclusion, j'aimerais souligner que plusieurs enquêtes indiquent clairement que le vol de voitures est une source de financement pour les groupes terroristes. Nous avons obtenu des déclarations concordantes d'informateurs et ce phénomène est mentionné dans le rapport de renseignements criminels de la GRC de novembre 2001. Le même rapport de la GRC poursuivait en disant que les dirigeants du Hezbollah conduisaient peut-être au Liban des voitures volées au Canada par des organisations criminelles du Proche-Orient.

Les voleurs se jouent des frontières politiques. Le vol de voiture est devenu une activité très lucrative qui est exercée dans toutes les régions du Canada, aux États-Unis ainsi qu'à l'étranger.

Le North American Export Committee est convaincu que le projet de loi C-343 donnera aux organismes d'application de la loi les outils dont ils ont besoin pour lutter contre le vol de voiture organisé. En tant que directeur du North American Export Committee, je vous invite tous à appuyer le projet de loi C-343 sous sa forme actuelle et

à le transmettre à la Chambre des communes pour troisième lecture et approbation.

Je vous remercie de m'avoir donné votre temps et j'ai hâte de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci, monsieur Jillett. Vous nous avez communiqué des éléments très importants.

Nous allons maintenant entendre M. Julian Roberts, professeur au Centre de criminologie de l'Université d'Oxford. Monsieur, vous avez la parole.

**M. Julian Roberts (professeur, Centre de criminologie, Université d'Oxford, à titre personnel):** Merci, monsieur le président.

Je travaille dans le domaine de la détermination de la peine depuis 1984 environ, date à laquelle j'ai travaillé pour la Commission canadienne sur la détermination de la peine. Je pense avoir déjà comparu neuf fois devant le comité à ce sujet. Si vous donnez une tasse de café à la dixième comparution, j'aimerais la ramener chez moi.

C'est évidemment un problème grave, cela est certain, et les statistiques le montrent clairement. Mais ma question est la suivante: comment les peines peuvent-elles régler ce problème? Les témoignages que vous avez entendus hier contenaient un certain nombre de propositions manifestement intéressantes: dispositifs d'immobilisation, surveillance policière renforcée et le reste.

Pour ce qui est des peines, c'est un peu plus complexe, et le rôle des peines en tant qu'élément dissuasif est gravement limité. Il y a quelques jours, un des témoins a déclaré que les Canadiens comptaient sur les parlementaires pour qu'ils prennent des mesures pour régler les problèmes qui les touchent de près, mais votre travail est plus complexe que cela. Vous devez adopter des mesures en respectant les traditions juridiques de ce grand pays ainsi que le cadre légal de détermination de la peine qui a été introduit en 1996 par le projet de loi C-41.

Avant d'introduire une peine minimale obligatoire assez sévère — et je parlerai plus tard de la gravité de la peine —, il faut se rappeler que le rôle du Parlement consiste à créer un cadre légal qui permet d'identifier les facteurs aggravants importants et les facteurs atténuants si nécessaire, de prescrire des peines obligatoires lorsque c'est approprié, mais pas nécessairement à créer une peine minimale chaque fois qu'une infraction semble attirer votre attention.

Le projet de loi C-41 qui a été adopté en 1996 et auquel j'ai fait référence codifiait le principe de la proportionnalité de la peine, à l'article 718.1 du Code criminel. Ce principe, comme vous le savez bien sûr, doit guider le juge qui fixe la peine de façon à ce que la gravité de la peine reflète la gravité de l'infraction et le degré de responsabilité du délinquant. Cela ne peut être déterminé à l'avance. Il n'est pas possible de connaître à l'avance le niveau de culpabilité du délinquant; c'est un élément que le juge doit apprécier. Une peine minimale obligatoire supprime le pouvoir discrétionnaire du juge.

Je sais qu'il y a beaucoup de gens qui sont très sceptiques au sujet du pouvoir discrétionnaire des juges, mais je voudrais vous dire qu'il n'y a pas lieu d'être aussi sceptique, ni de craindre ce genre de pouvoir.

Comment est-ce que ce projet de loi porte atteinte au principe de la proportionnalité? Il porte également atteinte au principe de retenue, je le signale en passant, mais je n'aurai sans doute pas le temps de parler de cet aspect. En créant une peine — et nous allons examiner celle qui correspond à une troisième déclaration de culpabilité — d'au moins deux ans d'emprisonnement, ce projet de loi impose une peine disproportionnée. Vous vous demandez peut-être pourquoi est-ce disproportionné? C'est un crime très grave. C'est effectivement le cas, mais examinez les statistiques relatives aux peines. Je pense que vous devriez examiner de près cet aspect. Je ne pense pas que vous devriez utiliser les chiffres sur les peines que vous fournissent les témoins ou que vous donnent les voleurs de voitures; demandez-les à Statistique Canada.

Je vais vous donner une statistique qui me paraît déterminante: 95 p. 100 des peines d'emprisonnement imposées au Canada ont une durée de deux ans moins un jour ou moins et elles sont purgées dans des établissements provinciaux. Entre parenthèses, l'article 5 énonce que la troisième déclaration de culpabilité peut découler des mêmes faits criminels, de sorte que, si un gars vole trois Toyota Corolla dans la même soirée, il est visé par cette disposition et risque une peine d'au moins deux ans de pénitencier pour avoir volé trois voitures qui peuvent avoir une valeur assez faible et je pense que c'est une peine disproportionnée.

Si vous y réfléchissez, les délinquants qui commettent les crimes les plus graves ne représentent que 5 p. 100 de tous les délinquants canadiens. Je vous demande si vous voulez vraiment qu'une personne qui a volé trois voitures — même si c'est effectivement un acte grave — mérite de faire partie de ce 5 p. 100. Nous parlons ici d'agressions sexuelles graves, d'homicides involontaires coupables, etc. Cela me paraît disproportionné.

L'autre aspect est que cette loi sanctionne durement la troisième infraction. C'est une peine inspirée du baseball. Cela revient à privilégier la prise en compte des condamnations antérieures. La raison pour laquelle ce gars-là va passer du temps dans un pénitencier, au moins deux ans, deux ans ou plus, pour avoir volé ces trois Toyota Corolla, ce n'est pas parce que la troisième Corolla représente un vol grave; c'est parce que c'est sa troisième infraction. Cela revient à donner beaucoup plus d'importance aux condamnations antérieures qu'à la gravité du crime.

● (1140)

Il a donc volé une voiture et il se retrouve au pénitencier parce qu'il a déjà été condamné deux fois pour vol de voiture. Cela revient en fait à placer le casier judiciaire du délinquant bien au-dessus de la gravité du crime, et cela constitue une violation du principe de la proportionnalité.

Je vais vous dire encore quelques mots avant de conclure, parce que j'ai pris un peu trop de temps.

Si le fait d'imposer ces peines obligatoires devait avoir un effet dissuasif important, si tous ces délinquants potentiels se disaient: « Mon Dieu, il y a maintenant une peine obligatoire, je devrais peut-être plutôt penser à attaquer des dépanneurs maintenant », ce projet se justifierait peut-être alors davantage. Mais si l'âge moyen de ceux qui volent des voitures est de 14 ans — on vient de nous livrer cette statistique —, alors il y a beaucoup de jeunes qui volent des voitures et ce ne sont pas des personnes qui réfléchissent particulièrement, ni qui pensent beaucoup à l'avenir. Ils vont voler des voitures.

En particulier, s'ils ont pris des drogues, ils vont le faire sans se demander s'ils risquent six mois ou 18 mois. Vous pourriez probablement avoir une peine minimale obligatoire de 10 ans pour

la troisième déclaration de culpabilité et cela n'arrêterait pas ces gars-là, parce qu'ils ne pensent pas à ça.

Ils vont peut-être réfléchir un peu plus s'ils pensent qu'ils vont être pris. Par conséquent, s'il y a des policiers autour, s'il y a des dispositifs d'immobilisation et d'alarme, cela va les dissuader parce qu'ils vont alors comprendre clairement qu'il risque d'y avoir des conséquences. Mais ces gars-là ne pensent pas de façon rationnelle comme nous. Je pense que ce projet aura un effet de prévention très faible ou nul.

Vous pensez peut-être que ça n'aura peut-être pas beaucoup d'effet sur le nombre de véhicules qui sont volés mais que cela importe peu. Ce qui importe, et je vous le dis, c'est que cela constitue une intrusion inutile du pouvoir législatif dans l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire du juge qui prononce la peine, et cela me paraît regrettable.

Je vous invite à réviser ce projet et à examiner les statistiques en matière de peines. Si ces statistiques démontrent qu'un voleur de voitures qui a déjà été condamné 10 fois reçoit une probation, je serais un peu plus inquiet et je voudrais faire quelque chose au sujet des peines imposées. Mais il faudrait d'abord que j'examine ces statistiques.

La dernière remarque que je vais faire est qu'il ne faut pas oublier que le fait de commettre un crime relié à une organisation criminelle est un facteur aggravant prévu par la loi qui doit ou devrait déboucher de toute façon sur une peine plus sévère. Je vous invite à faire un peu plus confiance aux juges.

Je ne suis pas très favorable aux propositions en matière de peines que contient ce projet de loi.

Merci.

● (1145)

**Le président:** Merci, monsieur Roberts.

J'aimerais obtenir une simple précision pour le comité et pour moi. Vous avez parlé, monsieur Jillett, en tant qu'ancien enquêteur, d'un projet Eastbound, une enquête qui avait duré 14 mois. Combien de policiers avaient participé à cette enquête?

**M. Ben Jillett:** Il y en avait un grand nombre, de l'Ontario, du Québec et du Nouveau-Brunswick. Je ne suis pas certain du chiffre, mais je dirais probablement une soixantaine.

**Le président:** Une soixantaine pendant 14 mois?

**M. Ben Jillett:** Oui, dans plusieurs provinces.

**Le président:** Est-ce habituel pour ce genre de projet?

**M. Ben Jillett:** Non, c'était une enquête très importante. Normalement, elles n'ont pas une telle envergure et ne mettent pas à contribution autant de services de police. Bien souvent, il s'agit de quelques enquêteurs de l'Ontario qui s'associent à d'autres enquêteurs d'autres provinces canadiennes.

Dans cette affaire, il y avait tellement d'emplacements visés au Québec et au Nouveau-Brunswick, en particulier pour les perquisitions, qu'il fallait beaucoup de personnel.

**Le président:** Merci.

J'ai une autre question au sujet des peines imposées après plusieurs déclarations de culpabilité — pour savoir ce qu'elles devraient être, mais je laisserai ça pour une autre occasion et je donne la parole à M. Boshcoff.

**M. Ken Boshcoff (Thunder Bay—Rainy River, Lib.):** Merci, monsieur le président. Je vais partager mon temps de parole avec l'honorable député de Scarborough—Rouge River.

Lorsque nous parlons de ce qu'on pourrait sans doute appeler une épidémie, il me semble que la société assiste inactive à cette situation. Malgré les campagnes de sensibilisation et d'information des services de police et ce genre de choses, il me semble que les gens ne prennent pas leurs responsabilités, ils ne ferment pas à clé les portes de leur voiture, ils laissent leurs clés dans leur voiture, ils laissent leur air climatisé fonctionner lorsqu'il fait chaud ou leur moteur tourner lorsqu'il fait froid. Dans notre région, les gens sortent de chez eux, démarrent leur voiture ou le font d'une autre façon. C'est comme si nous disions au voleur « prends ma voiture ».

D'après l'expérience que j'ai acquise en étant membre de la commission des services policiers, je me souviens qu'il y avait chaque fois de vives réactions lorsque nous décidions d'essayer de faire quelque chose à ce sujet dans notre collectivité. Les gens pensaient que nous étions trop sévères sans raison, que nous leur demandions beaucoup trop. Ils pensaient qu'ils avaient le droit de laisser leur moteur tourner et que, s'ils se stationnaient devant un dépanneur pour y faire rapidement un achat, ils ne devraient pas être sanctionnés pour agir de cette façon parce que c'est comme ça que les gens font, ils ne se préoccupent pas d'arrêter leur moteur, de fermer leur porte à clé pour que leur véhicule soit plus difficile à voler.

C'est ma première question et peut-être que quelques-uns d'entre vous veulent y répondre. Je vous invite à aborder cette question de la responsabilité individuelle par rapport à ceux qui volent des véhicules dans les terrains de stationnement des concessionnaires et qui mettent des voitures dans des camions-remorques. Ne pensez-vous pas qu'il s'agit là de deux catégories de voleurs tout à fait différents?

• (1150)

**M. Scott Mills:** Permettez-moi de répondre. Il y a deux types de vols d'automobile et je pense qu'il faut le préciser. Il y a le voleur d'auto amateur, qui est opportuniste, et il y a ensuite le voleur professionnel, qui est membre du crime organisé.

Sensibiliser la population peut être utile si l'on veut rendre les cibles plus difficiles à atteindre, pour dissuader le jeune voleur de véhicule ou le voleur amateur qui attend l'occasion propice pour agir, mais dans le monde du crime organisé, il y a un marché pour les véhicules volés et ce sont des marques et des modèles très précis qui sont ciblés. Quelles que soient les précautions prises ou la prudence du conducteur, il y a un marché tant à l'étranger qu'au Canada pour ces véhicules. Il est très difficile de dissuader ce genre de voleurs en protégeant davantage votre véhicule.

**M. Huw Williams (directeur, Affaires publiques, Corporation des associations de détaillants d'automobiles):** J'ajouterais, monsieur Boshcoff, qu'un des problèmes auxquels font face les concessionnaires est qu'ils mettent toutes sortes d'obstacles pour protéger leurs véhicules, ils adoptent des mécanismes sophistiqués pour entreposer leurs clés, mais après avoir mis en place toutes ces barrières de protection et tous ces systèmes de sécurité, les voleurs commencent par faire un vol d'identité et s'emparent d'un véhicule sous de faux prétextes — aux termes d'un contrat de crédit-bail, par exemple — sous une fausse identité. Ils expédient ensuite le véhicule à l'étranger. Le concessionnaire pense avoir fait une vraie transaction, mais en fait, le véhicule est déjà vendu à quelqu'un d'autre.

Les concessionnaires canadiens savent qu'ils sont ciblés par les voleurs professionnels du genre auquel M. Mills a fait référence et par le crime organisé. Il existe une autre catégorie de voleurs amateurs qui n'attendent que l'occasion de s'emparer d'un véhicule. Il

faut donc faire effectivement une différence très claire entre ces deux catégories.

**M. Ken Boshcoff:** Comment se répartissent les voleurs amateurs et les voleurs professionnels? Pour ce qui est des opportunistes, doit-on parler de 10, 15 ou 30 p. 100?

**M. Huw Williams:** Je vais laisser les policiers vous donner leur version, mais je dirais que, pour ce qui est des concessionnaires, il y en a très peu. Le pourcentage des véhicules qui sont volés chez un concessionnaire par un voleur amateur ou un jeune qui veut faire un tour de voiture est très faible, parce que ces véhicules sont bien protégés.

**M. Ken Boshcoff:** Et ceux qui laissent leur voiture dans leur entrée de cour ou ce genre de choses?

**M. Scott Mills:** Les pourcentages varient beaucoup d'une province à l'autre. Je peux vous citer les chiffres correspondant à la C.-B. parce que j'ai eu récemment quelques conversations avec la GRC au sujet de l'opération Impact. Ils récupèrent près de 90 p. 100 des véhicules volés dans cette province. Ces vols sont attribués à des voleurs amateurs. Ils ne volent pas les voitures pour leur valeur; ils les volent pour se déplacer ou des choses de ce genre.

En Ontario, notre taux de récupération n'est que de 60 p. 100. Lorsqu'un véhicule est volé dans votre entrée de cour avec les clés dedans, on le retrouve habituellement un peu plus loin. On retrouve habituellement ce genre d'automobiles et ces vols sont le fait de voleurs amateurs. Le reste, le 40 p. 100 des véhicules qui disparaissent, sont dérobés par des membres du crime organisé. Je dirais donc qu'Ontario, la répartition est de 60-40.

**M. Ken Boshcoff:** Très bien.

**Le président:** Monsieur Lee, si vous souhaitez finir ce temps de parole, il vous reste juste assez de temps pour poser une question.

**M. Derek Lee (Scarborough—Rouge River, Lib.):** Très bien.

J'aimerais préciser deux éléments d'information. Je pense que vous avez bien dit, monsieur Donnelly, que le taux des vols résolus, de récupération, était de 14 p. 100. Pourriez-vous me dire exactement le mot que vous avez utilisé? Je sais que le chiffre était 14 p. 100.

**M. Thomas Donnelly:** Je parlais des véhicules qui étaient volés chez les concessionnaires et qui étaient des véhicules très précisément ciblés.

**M. Derek Lee:** J'essaie de savoir à quoi ce 14 p. 100 faisait référence; était-ce le taux de récupération, le taux de résolution des dossiers, le taux d'inculpation?

**M. Huw Williams:** Je pense que vous faites référence à un taux de résolution des dossiers de 13 p. 100.

**M. Derek Lee:** Était-ce un taux de résolution des dossiers de 13 p. 100?

• (1155)

**M. Huw Williams:** Oui, le taux de résolution des dossiers. Je pense que cela vient... Je vous trouverai la référence exacte et je l'enverrai au comité pour que vous l'ayez.

**M. Derek Lee:** C'est un taux de règlement très faible, et si vous ne pouvez pas résoudre ces affaires, vous n'arriverez jamais devant les tribunaux; ces nouvelles dispositions ne s'appliqueront jamais. Il nous faudra donc chercher d'autres solutions au-delà de la création d'une nouvelle infraction au Code criminel, mais...

**M. Huw Williams:** Permettez-moi d'ajouter que nous aimerions dire au comité qu'effectivement, le projet de loi fait ressortir l'importance du problème, mais qu'il faut adopter des solutions plus larges. Nous ne prétendons pas que ce problème sera résolu du jour au lendemain.

**M. Derek Lee:** Nous sommes tous d'accord là-dessus.

L'autre élément que j'aimerais préciser — et je crois que cela venait de M. Mills — concernait l'âge des délinquants. On a parlé de délinquants de 14 ans. C'était peut-être M. Donnelly, mais cela concernait l'âge moyen qui était de 14 ans. Je n'ai pas très bien compris.

Pourriez-vous me reformuler cela, parce que j'étais vraiment très surpris, si l'on parle de l'âge moyen.

**M. Scott Mills:** C'est moi qui en ai parlé, et je faisais référence aux voleurs amateurs de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique, dont l'âge moyen est de 14 ans, alors que notre âge moyen en Ontario est de 34 ans.

**M. Derek Lee:** Très bien. Vous parliez donc uniquement de ces deux provinces. Ce sont vraiment deux choses très différentes, parce que dans un cas, il s'agit de crime organisé.

Je vous remercie d'avoir apporté cette précision.

**Le président:** Merci, monsieur Lee.

Madame Freeman.

[Français]

**Mme Carole Freeman (Châteauguay—Saint-Constant, BQ):** Bonjour, messieurs. Ce nouveau projet de loi me pose un problème et j'aimerais que vous me donniez un peu plus d'information et quelques explications.

Selon vos présentations respectives et la documentation que l'on nous a envoyée, 170 000 automobiles sont volées, et le cinquième de ces automobiles le sont par le crime organisé. On imagine que les quatre cinquièmes restants sont des crimes commis par des personnes ne faisant pas partie du crime organisé. Cela signifie que sur les 170 000 automobiles volées, 34 000 l'ont été par quelqu'un du crime organisé et que les 136 000 autres ont été volées par des individus qui ne sont pas membres d'un groupe criminalisé.

Selon une autre statistique que vous nous avez présentée, 40 p. 100 des voleurs sont âgés de 12 ans à 17 ans. J'ai entendu d'autres témoins dire cela cette semaine. Vous nous dites que la moyenne d'âge est de 14 ans.

Ce projet de loi sur le vol de voiture vise des criminels qui font partie du crime organisé ainsi que des jeunes ne faisant pas partie du crime organisé qui cherchent des sensations fortes un certain soir. On veut imposer des peines minimales et des restrictions assez sévères.

Je me demande si les mesures législatives qu'on est en train de mettre sur pied répondent au problème que vous avez.

[Traduction]

**M. Julian Roberts:** Je pense que les jeunes représentent un pourcentage aussi important parce que c'est une infraction qui se commet lorsque l'occasion se présente. Le problème est le suivant; il y a une infraction qui est commise par ces criminels endurcis — une petite proportion des membres du crime organisé qui vendent ces véhicules à l'étranger — et il y a un autre groupe. Ce sont deux types de délinquants très différents et je crois que c'est une erreur de les traiter de la même façon.

J'aurais pensé que le juge compétent pourrait imposer une peine appropriée. Il pourrait dire « ce n'est pas un délinquant opportuniste

qui est devant moi aujourd'hui; c'est un membre du crime organisé », de sorte que la peine imposée serait sensiblement plus sévère, ce qui nous ramène aux « circonstances aggravantes » que j'ai mentionnées plus tôt.

Je pense qu'un tribunal peut faire cette différence, mais le projet de loi ne la fait pas.

[Français]

**Mme Carole Freeman:** Vous suggérez donc que nous proposons un amendement qui compliquerait la situation si la personne qui a volé faisait partie du crime organisé.

[Traduction]

**M. Julian Roberts:** Cela serait possible mais comme je l'ai dit, cela revient à faire ce que prévoit déjà le code actuel. Lorsqu'un crime est commis dans le cadre des activités d'une organisation criminelle, la sentence doit être plus sévère. Il est évident que je ne souhaiterais pas qu'on applique une peine minimale aux jeunes qui ne font pas partie d'une organisation criminelle.

• (1200)

[Français]

**Mme Carole Freeman:** Avez-vous une solution quelconque à suggérer?

[Traduction]

**M. Julian Roberts:** Je ne voudrais quand même pas qu'il y ait une peine minimale, mais il serait bien préférable de cibler les membres du crime organisé qui sont responsables de ces pertes financières considérables — le vol des véhicules, leur exportation et le reste.

[Français]

**Mme Carole Freeman:** D'accord.

On parle beaucoup des mesures législatives contraignantes qui emprisonnent les gens ayant commis ce genre de crime. Hier, nous avons rencontré des gens du Bureau d'assurance du Canada, le BAC. On essaie de voir comment on pourrait réduire le nombre de vols. Un mécanisme d'arrêt automatique est obligatoire sur les voitures depuis septembre 2007, ce qui réduira peut-être le nombre de vols de voiture.

Comment se fait-il que des voitures transitent par les ports? Ce ne sont quand même pas des boîtes d'allumettes, ce ne sont pas des crayons qui sortent du pays. Un réseau achemine des voitures au New Jersey, un autre en Asie ou au Moyen-Orient. Les voitures circulent à bord de trains ou de bateaux. N'y aurait-il pas moyen de resserrer un peu la surveillance de ce côté? Vous savez que c'est par là qu'elles passent puisqu'il faut les sortir du pays. Un réseau les envoie en Afrique. On nous a présenté cela hier. Les voitures sortent du Canada pour s'en aller au New Jersey. Elles passent par Montréal, Toronto et le New Jersey. L'itinéraire est quand même assez simple. Ce n'est pas la route des Indes ou la route de la soie: il s'agit d'un circuit clairement connu et reconnu.

Quelles mesures sont prises pour démanteler ce réseau ou resserrer la surveillance? Des mesures sont-elles prises, à votre connaissance?

[Traduction]

**Le président:** Allez-y, monsieur Jillett.

**M. Ben Jillett:** Merci.

Pour expliquer cette partie de la question, je dirais qu'il y a plus de 20 000 véhicules qui sont exportés à partir des ports du Canada. Ce chiffre est de plus de 200 000 véhicules aux États-Unis.

Au Canada, il s'agit la plupart du temps de véhicules de luxe qui sont placés dans des conteneurs utilisés pour l'exportation. Ils se servent habituellement de conteneurs de 20 ou de 40 pieds pour exporter ces véhicules. Un conteneur de 40 pieds peut contenir normalement deux véhicules l'un derrière l'autre, mais nous avons déjà vu quatre à cinq, voire six véhicules dans un conteneur en partance pour l'Afrique. Ils les fixent avec des chaînes au toit de ces conteneurs et les expédient ainsi.

[Français]

**Mme Carole Freeman:** Monsieur Jillett, cela vous le permettrait, justement.

Quand je passerai à la douane, au poste frontalier où on est, ils vont ouvrir la voiture, ils vont me demander si j'ai du citron, si j'ai des affaires, ils vont sortir mon linge pour voir si j'ai apporté une bouteille de vin et ils vont me demander ma carte d'identité et mon passeport. Je ne fais que passer pour y aller durant deux heures. Quand une voiture passe, qu'un camion passe, y a-t-il une mesure quelque part pour vérifier? Il faudrait peut-être se donner des outils.

[Traduction]

**Le président:** Voulez-vous répondre, monsieur Jillett?

**M. Ben Jillett:** Les exportateurs doivent remplir un formulaire de déclaration en douane appelé B13A. Nous constatons la plupart du temps que ces déclarations sont fausses. Elles parlent d'appareils ménagers, de meubles usagés ou d'autres choses qui sont exportés en Afrique dans ces conteneurs.

[Français]

**Mme Carole Freeman:** Quand je passe à la douane...

[Traduction]

**Le président:** Madame Freeman, votre temps de parole est écoulé. Je suis désolé, mais nous avons un horaire très chargé.

Veuillez terminer rapidement, monsieur Jillett.

**M. Ben Jillett:** L'exportation de marchandises à partir du Canada n'est pas une grande priorité pour l'ASFC. Cette agence considère que les exportations du Canada sont plutôt des importations pour les autres pays. Elle concentre ses efforts sur les importations au Canada, et non sur les exportations; moins de 1 p. 100 des exportateurs faites à partir du Canada font l'objet d'un examen.

L'ASFC nous a déjà déclaré, au cours des réunions que nous avons eues avec elle à Ottawa, qu'elle ne s'intéressait pas aux véhicules volés et que cela ne faisait pas partie de sa mission, telle que définie par la Loi sur les douanes. Nous travaillons avec le ministre Stockwell Day et recherchons les moyens d'amener l'ASFC à récupérer dans les ports les véhicules qui s'y trouvent.

Nous avons mis sur pied un programme et nous demandons à tous les exportateurs, aux expéditeurs et aux transitaires d'y participer volontairement et d'envoyer leurs connaissements et leurs documents d'exportation pour que nous puissions vérifier ces véhicules avant qu'ils soient exportés. Mais ces documents ne valent que ce que vaut la personne qui expédie le véhicule et il y a très peu de gens qui déclarent dans leurs documents d'exportation que ceux-ci concernent des véhicules volés. Ils utilisent toujours de faux numéros.

**Le président:** Merci, monsieur Jillett.

Monsieur Masse.

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Merci, monsieur le président. Je vais poursuivre avec M. Jillett.

C'est là le point auquel nous devrions accorder la priorité. Si l'on arrivait à bloquer les exportations, alors il ne servirait à rien aux criminels de faire des efforts pour amener les véhicules dans les ports.

Cela ne sera pas facile. Quelle est la procédure normale pour ceux qui sont pris? Quelqu'un a-t-il de l'information sur le nombre des véhicules qui sont assemblés et ensuite expédiés au point d'exportation et ensuite à l'étranger?

●(1205)

**M. Ben Jillett:** Il faut connaître les diverses étapes du processus. En ce qui concerne les transitaires locaux, il n'y a aucun règlement qui s'applique à eux, ni aucune disposition législative. Vous pouvez exploiter une entreprise de transitaire de chez vous. Vous pouvez commander un conteneur, on pourrait le déposer dans votre cour arrière, dans votre stationnement ou derrière votre église locale. Vous vous procurez ensuite des véhicules, vous les placez dans le conteneur, fermez les portes, appelez une compagnie de navigation ou un transitaire ou une compagnie de camionnage pour qu'elle prenne livraison de votre conteneur et l'amène à un point d'expédition. En très peu de temps, le conteneur se trouve sur un wagon du CN à Brampton, est envoyé à Montréal par train ou au port d'Halifax. On prépare ensuite un manifeste et le conteneur est expédié à l'étranger. Tout ceci est en fait très simple.

Nous constatons que l'exportation de véhicules volés prend de l'expansion. Une bonne partie de ces véhicules sont exportés du Canada à partir des ports de Montréal et d'Halifax. Il y a aussi beaucoup de véhicules canadiens qui sont envoyés aux États-Unis, au New Jersey, le long de la côte Est des États-Unis et qui sont ensuite expédiés dans les Antilles.

Je me suis rendu il y a quelques années au Panama, en Amérique centrale. J'ai travaillé avec un procureur adjoint chargé des vols de voitures dans ce pays. Il s'occupait d'une affaire très importante concernant des véhicules canadiens qui arrivaient à Panama. Ce trafic était contrôlé par une organisation criminelle d'Europe de l'Est, qui était également lourdement impliquée dans toutes sortes d'activités reliées aux drogues dans ce pays.

Il m'a posé la même question: comment se fait-il que ces véhicules sortent du Canada? Nous leur disons qu'il n'y a au Canada aucune agence frontalière qui vérifie les conteneurs avant leur départ; c'est une partie du problème.

On m'a posé la même question lorsque je me trouvais récemment au Ghana. Le sous-commissaire responsable du CEPS, le service des douanes, de l'accise et de la prévention... J'ai fait un exposé devant des membres de la police nationale, des douanes et de la sécurité nationale, et la même question a été posée: que fait le Canada au sujet de l'exportation des véhicules volés? Je leur ai dit que cet aspect n'était pas couvert par la Loi sur les douanes et que, par conséquent, il ne se faisait aucune vérification dans les ports.

Comme je l'ai dit, nous travaillons avec le gouvernement, avec le ministre Day, avec l'ASFC et avec la GRC pour trouver le moyen d'empêcher ces véhicules de quitter le Canada.

**M. Brian Masse:** Tous les jours, 10 000 camions traversent ma frontière, le corridor Windsor-Detroit, et je peux vous dire que c'est très tentant. En fait, on peut essayer de faire enquête sur les compagnies de camionnage et aussi sur les individus. Ils doivent en fait savoir que parmi les marchandises qu'ils transportent, il y en a qui sont volées. Quelle est la responsabilité qu'ils doivent assumer lorsqu'ils sont pris?

Je pourrais peut-être poser la question au policier. Quel est le taux de condamnation des personnes qui font le transport de ces véhicules? Quelles sont les conséquences que cela entraîne pour les sociétés et les personnes impliquées?

**M. Scott Mills:** Il y en a beaucoup qui ne se font jamais prendre. C'est un problème. L'ASFC travaille sur ce problème. Il semble être admis que la Loi sur les douanes ou la loi qui s'applique à ses agents leur interdit de communiquer des renseignements à la police. La plupart du temps, nous ne sommes pas avisés. Je dirais que dans la majorité des cas, nous ne sommes pas avisés.

**M. Brian Masse:** Cela peut changer.

J'aimerais passer rapidement à un autre... Ma mère s'est fait voler sa voiture. Je ne suis pas avocat, mais j'ai travaillé avec des jeunes à risque pendant trois ans et demi de ma vie. Tous ceux qui ont entre 16 et 30 ans font partie de la catégorie des « jeunes » — c'est incroyable — mais la plupart avaient 19 ou 20 ans. Ils avaient des problèmes mineurs avec la justice, avaient quitté l'école, étaient au chômage ou se trouvaient à un moment critique de leur vie.

La raison pour laquelle j'ai parlé de la voiture de ma mère, c'est parce que je crois savoir ce qui s'est passé dans ce cas. Quelqu'un l'a empruntée. Il a utilisé un tournevis pour le faire — une Dodge Shadow, il suffit d'avoir un tournevis — il l'a empruntée et l'a ensuite laissée dans un stationnement un peu plus loin, sans que le véhicule ait subi de dommages. C'est tout de même un problème grave et cela est gênant.

J'ai également compris en lisant ce projet de loi que cette personne se verrait imposer la même peine que le voleur qui se rend chez un concessionnaire, fait partie d'un réseau, arrive à désactiver votre système de sécurité et tout le reste, ou alors se rend dans la salle d'exposition, signe de faux contrats de crédit-bail et s'empare d'un de vos véhicules. Est-ce que j'ai bien compris cette question de la peine?

**M. Julian Roberts:** Il y a des infractions supplémentaires lorsqu'un voleur s'introduit par effraction chez un concessionnaire. Mais vous avez raison de dire que ce projet a une portée beaucoup trop vaste, parce que c'est le vol du véhicule qui entraîne l'aggravation de la peine et c'est là que réside, à mon avis, le problème.

**M. Huw Williams:** Monsieur Masse, j'aimerais ajouter à ceci qu'il y a un aspect dont nous avons un peu parlé — le commentaire de M. Lee — à savoir que c'est une question complexe. Une des principales dispositions du projet de loi est qu'il fait du vol d'automobile une infraction distincte et la réprime à ce titre.

M. Mills a parlé de la possibilité d'incriminer la possession d'un véhicule automobile et de l'idée d'incriminer également la modification des numéros d'identification d'un véhicule. Il y a donc toute une série d'infractions.

Je ne voudrais pas être à la place des députés qui doivent trouver le moyen de cibler différemment les professionnels et les amateurs, parce que ce sont des voleurs différents, et c'est ce que nous constatons chez les concessionnaires.

●(1210)

**M. Brian Masse:** Pour être juste envers un projet de loi d'origine parlementaire, il faut reconnaître que nous ne pouvons pas nous attendre à obtenir ce genre de choses, en particulier sur une question comme celle-ci. La question que je me pose est de savoir si le système des peines applicables à ce phénomène est vraiment équilibré.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Masse.

Monsieur Moore, je vous en prie.

**M. Rob Moore (Fundy Royal, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins. Vos témoignages sont très intéressants.

Je note en particulier ce qui a été dit au sujet de l'ASFC. J'ai trouvé cela intéressant parce que tous ceux qui ont déjà pris l'avion savent que les agents qui travaillent pour cette agence peuvent vous interdire d'emporter sur un vol du shampoing ou une bouteille d'eau, ou n'importe quel liquide dans un contenant, je crois, de plus de 100 millilitres. Il me semble donc que c'est un aspect qui peut être examiné, le pouvoir de contrôler les choses qui peuvent être exportées.

Monsieur Mills, vous avez parlé des faux numéros d'identification de véhicules. Premièrement, je félicite la personne qui a présenté ce projet de loi, parce qu'il est clair que sous ses diverses formes, qu'il s'agisse d'une activité du crime organisé qui envoie des véhicules vers le Proche-Orient ou d'activités plus locales, le vol de voiture est un phénomène très grave et contre lequel nous devons lutter.

Je ne veux pas entamer un grand débat au sujet de la peine. Monsieur Roberts, j'ai pris note de votre observation au sujet de son effet dissuasif. En tant que député, j'ai beaucoup de contacts avec mes électeurs. Il y a des gens qui ont eu des problèmes avec la justice quand ils étaient plus jeunes qui me parlent. Ils savaient que s'ils étaient pris, ils recevraient une peine très faible et cela les encourageait à continuer à mener leur vie de criminel. D'après moi, le contraire de « dissuasion » est « encouragement ». Je pense qu'un système qui permet aux voleurs de savoir qu'ils ne seront pas punis les encourage à poursuivre leurs activités. Mais j'ai pris note de votre observation.

Pour revenir à la question de la falsification des numéros d'identification — parce que je crois que cela peut amener un acheteur innocent, qui a fait certaines vérifications mais qui peut se retrouver avec un véhicule volé —, pourriez-vous nous en dire davantage sur ce dont il s'agit, comment cela se fait et si c'est très répandu?

**M. Scott Mills:** Cela revient en fait à voler l'identité d'un véhicule. Cette opération a été très simplifiée grâce à l'Internet, mais cela revient à voler l'identité d'un véhicule légitime, qui peut se trouver au Texas, par exemple, pour l'attribuer au véhicule que vous avez volé. Il faut donc prendre le numéro d'identification d'un véhicule légitime dans un autre État et l'utiliser pour le véhicule que vous venez de voler.

Si vous avez volé une Cadillac Escalade noire, vous cherchez sur Internet un véhicule qui correspond à cette description au Texas, par exemple, et ensuite, vous établissez frauduleusement un numéro d'identification du véhicule, vous fabriquez des plaques d'identification et vous les installez sur ce véhicule. Après quoi, si un policier ou quelqu'un d'autre inspecte ce véhicule, il considérera qu'il s'agit d'un véhicule légal. Ces voleurs sont donc en mesure de vendre un véhicule volé à des acheteurs qui pensent que la transaction est tout à fait légale. Le subterfuge ne sera jamais découvert, à moins qu'un expert examine le véhicule.

C'est très courant. Nous rencontrons constamment des tiers innocents qui sont victimisés une autre fois lorsque nous découvrons que leur véhicule est volé, parce que nous le leur confisquons alors qu'ils l'ont déjà payé.

**M. Rob Moore:** C'est un autre exemple qui fait ressortir — cet aspect a été mentionné à la dernière réunion que nous avons eue avec des représentants des compagnies d'assurance — le fait que tous les Canadiens sont en fait victimes des vols de voiture, que ce soit parce que les primes d'assurance augmentent, parce que le coût des véhicules augmente ou parce que nos policiers doivent se consacrer à cette lutte alors qu'ils auraient bien d'autres choses à faire. Nous reconnaissons donc que ce n'est certainement pas un crime sans victime.

Certains témoins ont abordé la question de savoir s'il devrait y avoir une infraction distincte pour le vol de véhicule. Je souscris à cette idée. Une des raisons pour lesquelles j'approuve cette idée est que peu importe qu'on conduise une voiture de 10 ans qui vaut 2 000 \$, et que c'est votre seul moyen de transport, ou une voiture toute neuve de 40 000 \$, lorsque la voiture a disparu, peu vous importe qu'elle valait moins ou plus de 5 000 \$; votre voiture a été volée et c'est une intrusion grave dans votre vie qui a des répercussions.

Y a-t-il une autre raison qui justifie d'avoir une infraction distincte pour le vol de véhicule?

• (1215)

**M. Huw Williams:** Du point de vue des concessionnaires, nous essayons de sensibiliser les intéressés à l'idée que, lorsqu'on a constitué une nouvelle catégorie d'infractions, on peut alors aménager d'autres moyens qui vont aider à résoudre ce problème. Je ne pense pas que ce soit un hasard si le nombre des véhicules volés au Canada est plus élevé que celui des États-Unis, en tenant compte de la population. C'est parce que nous ne considérons pas qu'il s'agit là d'une infraction distincte et le crime organisé profite de cette situation.

Je voudrais revenir sur une de vos questions qui portait sur les ressources. Nous avons eu connaissance d'un cas à Ottawa, dans lequel le crime organisé avait participé à toute une série de vols de véhicules qui avaient été récupérés, dans le cadre d'une opération plus vaste au cours de laquelle on avait découvert des drogues et des armes à feu, mais le service de police a déclaré qu'il n'allait pas tenter des poursuites pour vol de véhicule ni d'essayer de les retracer parce que cela demandait trop de personnel. Les concessionnaires de voitures neuves d'Ottawa ont alors proposé de financer la partie administrative de l'enquête à effectuer, de façon à permettre à la police de poursuivre l'affaire.

Il faut bien cerner le problème et veiller à ce que les ressources soient bien ciblées, parce que cela rapporte vraiment beaucoup d'argent au crime organisé.

**M. Rob Moore:** Me reste-t-il encore un peu de temps?

**Le président:** Il vous en reste assez pour poser une dernière question.

**M. Rob Moore:** Monsieur Jillett, vous avez parlé de la récupération des véhicules canadiens volés. Je sais à quoi cela me fait penser. Au cours de la dernière séance du comité, nous avons entendu un témoin nous parler d'un véhicule qui se trouvait au Proche-Orient et qui portait encore sa plaque d'immatriculation du Québec, est-ce bien cela dont nous parlons?

**M. Ben Jillett:** J'ai vu de tout. Lorsque j'étais en Afrique, j'en ai vu avec des plaques d'immatriculation canadiennes et des plaques québécoises. J'en ai vu qui portaient des plaques d'immatriculation du Texas auxquelles était accrochée leur propre plaque d'immatriculation nationale.

En 1998, j'ai participé à une mission de maintien de la paix en Bosnie avec la GRC. J'ai vu beaucoup de véhicules de l'Ontario et du Québec dans ce pays qui portaient des plaques d'immatriculation du Québec et personne ne posait de questions.

Il y a beaucoup de règles et de règlements qui s'appliquent en Amérique du Nord mais qui ne s'appliquent pas dans ces parties du monde, en particulier en Afrique de l'Ouest. Il est difficile de vérifier les certificats d'immatriculation. Si vous parlez à des gens de l'ambassade du Canada ou à des agents de la GRC qui se trouvent dans ces pays, et si vous leur donnez un numéro d'identification de véhicule pour qu'ils vérifient s'il a été enregistré au Nigeria, en Côte d'Ivoire ou au Ghana, ils vous diront que c'est pratiquement impossible. Il n'y a pas de système d'enregistrement des véhicules. Il est donc tout à fait courant de conduire un véhicule qui porte une plaque d'immatriculation canadienne. J'ai parlé à des responsables ouest-africains et certains m'ont dit que c'était même un symbole de statut social.

**Le président:** Merci, monsieur Moore.

J'aimerais vous poser une question, monsieur Mills. Savez-vous si les organisations criminelles ont recours à des jeunes délinquants pour voler ces véhicules, et si elles le font, est-ce courant?

**M. Scott Mills:** Là encore, je vais me limiter à l'Ontario et à une enquête que nous venons juste de terminer, le Projet X5. L'organisation qui commet ces vols a une structure complexe. Il y a les voleurs qui s'emparent d'un véhicule et reçoivent de l'argent, environ 1 000 \$ pour un véhicule loisir travail de luxe. L'intermédiaire prend en charge le véhicule et le revend — dans ce cas-ci à nous, à un policier en civil — pour 5 000 \$. Et puis il y a en fin de compte les gens qui les exportent. C'est donc une structure à plusieurs étages qui va de la rue jusqu'au sommet. Dans ce cas-ci, nos délinquants avaient une fois encore environ 34 ans.

**Le président:** Monsieur Bagnell.

**L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je vous remercie tous d'être venus ici. Cela m'a été très utile, comme député, de vous entendre.

J'ai en fait tiré deux conclusions de la discussion générale. La première est qu'il s'agit là d'un problème très grave et que nous devons trouver le moyen de le résoudre. Deuxièmement, ce projet de loi ne va malheureusement pas réduire sensiblement ce problème. Il aura peut-être une certaine utilité mais nous avons déjà l'infraction de vol. Les témoins n'ont pas examiné les études sur ce sujet mais ces études montrent que les peines minimales ne donnent pas de bons résultats dans certains cas et pourraient même entraîner une augmentation des vols de voiture.

En tant que député, et en faisant abstraction de ma participation à ce comité, j'aimerais beaucoup que vous m'envoyiez une lettre contenant vos suggestions. Ce pourrait être des lois plus sévères pour ces différentes catégories de voleurs, de sorte que nous pourrions punir les voleurs qui se trouvent aux échelons supérieurs de ces organisations, qui trafiquent les numéros de série, se trouvent en possession de véhicules volés et les transportent. Il doit y avoir d'autres façons d'empêcher ce genre de choses. Si nous pouvions investir dans de la technologie, utiliser des fonds fédéraux pour acquérir cette technologie, cela aiderait beaucoup.

Ma question s'adresse à vous, monsieur Roberts. Vous avez dit que vous n'auriez pas le temps de parler du fait que ce projet de loi allait à l'encontre du principe de retenue. Je ne suis pas avocat mais pourriez-vous expliquer ce qu'est ce principe et comment ce projet de loi lui porte atteinte?

Et comme deuxième question, si quelqu'un vole trois voitures le même soir, est-ce que cela constitue trois infractions qui seraient passibles d'une peine minimale obligatoire?

• (1220)

**M. Julian Roberts:** Pour ce qui est de votre deuxième question, mon interprétation de ce dernier article est oui, parce qu'il énonce « une déclaration de culpabilité pour une autre infraction au titre du présent article s'entend également de celle au titre du présent article basé sur les mêmes faits ». Les termes « les mêmes faits » correspondent-ils au même acte criminel? Je ne sais pas. Ce n'est pas moi qui ai rédigé le projet de loi. Peut-être que les rédacteurs n'avaient pas cette intention.

**L'hon. Larry Bagnell:** Si un groupe de jeunes se saoulaient un soir et volaient trois voitures pour se promener, ils pourraient en théorie se retrouver dans le 5 p. 100 des criminels canadiens les plus endurcis, des meurtriers, des violeurs et autres parce qu'ils ont commis une infraction grave.

**M. Julian Roberts:** Exactement, et je suis sûr que l'auteur du projet de loi visait la personne qui vole une voiture, qui en vole une autre trois mois plus tard, et qui fait la même chose trois mois plus tard. C'est le genre de personne qu'il voulait viser avec ce projet.

**Le président:** J'apporte une précision, monsieur Roberts, au sujet de cet article parce que la question a été directement posée à M. Scheer. Son intention était que, si quelqu'un vole trois voitures le même soir, chaque infraction devrait être considérée comme étant distincte. En tant qu'individu, s'il y en avait deux de plus... Ce serait une infraction distincte.

**M. Julian Roberts:** Pour ce qui est de la retenue, c'est un des principes codifiés qui ont été adoptés en 1996 avec le projet de loi C-41. Selon ce principe, il ne faut imposer une peine d'emprisonnement que s'il n'existe aucune autre sanction appropriée aux circonstances. C'est en fait un ordre que le Parlement donne aux tribunaux de n'imposer l'incarcération que comme une sanction de dernier recours. Transposé dans ce contexte particulier, l'argument consisterait à dire qu'il ne faudrait pas envoyer quelqu'un en prison parce qu'il a volé une voiture si une autre peine peut donner le même résultat.

Le problème que pose d'une façon générale les peines minimales est qu'elles préjugent de ce qui convient à l'accusé, et qu'il y a des délinquants qui volent une voiture mais pour lesquels la prison n'est pas une nécessité absolue. Voici donc en quoi ce projet de loi va à l'encontre du principe de la retenue.

**L'hon. Larry Bagnell:** Eh bien, non seulement l'emprisonnement n'est pas toujours une nécessité absolue mais il arrive qu'il ne donne

aucun résultat; il empire les choses, et il y a d'autres moyens de les empêcher de voler des voitures.

Monsieur Jillett, j'ai été très intéressé par votre commentaire selon lequel il existait des éléments établissant l'existence d'un rapport entre le vol de voiture et le financement du terrorisme. Pourriez-vous nous en dire davantage?

**M. Ben Jillett:** Cela remonte aux années 1980 et 1990, pendant l'enquête sur le Hezbollah au Québec et en Ontario. Les enquêteurs examinaient cette possibilité et ont réuni à un moment donné des éléments qui indiquaient que le vol de véhicules était utilisé pour financer le Hezbollah, aussi bien ici au Canada qu'au Liban. Cet aspect a été documenté à la fin de 1980 et au début des années 1990 et a été mentionné dans un de leurs rapports nationaux. On peut se le procurer sur Internet.

En outre, j'ai eu diverses réunions en Europe avec des représentants des bureaux d'Interpol, qui possédaient beaucoup de renseignements sur le financement du terrorisme par le vol de véhicules, notamment en Europe. Il y a en Europe 3,3 millions de véhicules dans la base de données des véhicules volés, de sorte que cette activité est beaucoup plus répandue là-bas qu'ici.

J'ai mentionné il y a un instant le Project Globe. Nous avons examiné des centaines de véhicules qui étaient destinés au Proche-Orient. Nous n'avions jamais vu auparavant autant de véhicules expédiés dans cette région. Il y a plusieurs agences de sécurité qui ont été extrêmement intéressées par cette information. Nous n'avions jamais vu ça auparavant et ces agences se basent sur le financement que l'on retrouve dans des comptes bancaires et qui sont ensuite gelés; ce sont des biens très liquides qu'il est facile de déplacer.

J'ai été contacté par un procureur adjoint des États-Unis à Washington. Il était très intéressé par ce que nous avions observé en Afrique de l'Ouest. Il voyait se produire des choses semblables dans l'ensemble des États-Unis. Il y avait beaucoup de marchandises qui étaient exportées vers l'Afrique de l'Ouest, que l'on retrouvait ensuite plus tard au Maroc et de là, en Espagne de façon à les ramener en Europe. Le trafic de véhicules est très actif dans ces régions.

L'aspect trafic de véhicules volés est un aspect très important, en particulier sur le plan international. Si l'on replace tout cela dans une perspective mondiale, on constate que le Canada n'est qu'une petite partie de ce phénomène mais c'est ce que nous cherchons à faire, empêcher que d'autres voitures soient exportées.

**Le président:** Merci, monsieur Jillett.

Monsieur Ménard est le suivant.

• (1225)

[Français]

**M. Réal Ménard (Hochelaga, BQ):** Je vais poser deux brèves questions, monsieur le président.

Je suis toujours heureux de vous voir, monsieur Roberts. On ne vous attendait plus, mais finalement, vous êtes ici et c'est une bonne nouvelle.

Le Bloc québécois est favorable à l'idée qu'il y ait une infraction distincte au Code criminel concernant le vol de véhicule automobile. On saura à l'analyse que ce n'est pas la même chose de voler un manteau de fourrure, un bijou ou un téléviseur que de voler une voiture. Dans la vie d'un citoyen, ce n'est pas la même chose.

Ce qui nous rend réticents, ce sont les peines minimales obligatoires. Nous avons, bien sûr, pris connaissance des études qui ont été faites par M. Roberts et d'autres sur les peines minimales sur les crimes commis avec des armes à feu, et nous croyons que cela doit également s'appliquer plus largement.

Ne devrait-on pas plutôt s'apprêter à adopter le projet de loi en l'amendant? On peut créer un régime d'infractions distinct pour le vol de voiture, mais préserver la discrétion judiciaire et hausser la peine maximale. On peut aller jusqu'à une peine maximale de 10 000 \$. Si un juge a devant lui un jeune qui a récidivé pour la troisième fois, jamais je ne croirai qu'il va lui donner une amende de 300 \$. Je pense qu'il faut faire confiance un peu à la magistrature.

Ce sera le sens de l'amendement que nous présenterons lors de la deuxième partie de nos travaux: l'étude article par article. J'aimerais savoir comment tous et chacun d'entre vous accueille cet amendement.

[Traduction]

**M. Julian Roberts:** Sur la question de la création d'une infraction distincte, M. Moore a demandé s'il y avait des arguments en faveur d'une telle mesure. Il y a un autre argument favorable à cette création qui est relié à la vérité en matière d'imposition de la peine. Le fait qu'un gars a été déclaré coupable de vol ne veut pas dire grand-chose. Ce pourrait être une télévision coûteuse. S'il a volé une voiture, cela a bien sûr des répercussions pour la mobilité de la famille qui a été victime du vol et le reste, c'est donc autre chose. Voilà un argument qui milite en faveur de la création d'une infraction distincte.

Votre remarque au sujet des distinctions est très importante. C'est essentiel parce que je pourrais vous dire qu'il y a derrière la porte un voleur de voiture et vous demander quelle peine devrais-je lui imposer? Vous devriez tout de suite demander si c'est un professionnel ou un jeune de 18 ans qui vient de s'emparer de la voiture de son voisin. Sous sa forme actuelle, le projet de loi ne vous permet pas de faire cette différence, et j'estime qu'introduire cette différence sous une forme législative serait un progrès auquel on pourrait combiner la structure des peines maximales.

**Le président:** Monsieur Donnelly, voulez-vous intervenir?

**M. Thomas Donnelly:** En ce qui concerne la Corporation des associations de détaillants d'automobiles, les gens qui volent nos véhicules sont des criminels endurcis, des membres du crime organisé. Ce sont des professionnels très doués. C'est probablement un des aspects des activités auxquels ils participent, des activités illégales.

Nous ne rencontrons pas d'amateurs. Ces derniers ne sont pas un élément important pour nous. Les véhicules qui sont volés sont ciblés avec précision. Les choses sont bien organisées, bien exécutées et les véhicules se retrouvent sur un navire ou sur un camion, et nous ne les revoyons jamais.

[Français]

**M. Réal Ménard:** Monsieur le président, quand on dit qu'en Saskatchewan et en Colombie-Britannique l'âge moyen des voleurs est de 14 ans, on ne parle pas de crime organisé, mais de délinquance juvénile. Entendons-nous: il se peut que ce soit le crime organisé dans certaines provinces, mais quand on parle d'un âge moyen de 14 ans, en Saskatchewan et en Colombie-Britannique, on ne parle pas de crime organisé. Quelque chose cloche dans les statistiques.

[Traduction]

**M. Thomas Donnelly:** Je vais vous dire comment je vois les choses après avoir parlé à certaines personnes au sujet de

l'événement que j'ai mentionné. Cela est arrivé dans notre concession. On nous a volé en une matinée quatre camionnettes de 60 000 \$, un dimanche matin. Les choses se sont passées à peu près comme ceci.

Il est évident que quelqu'un avait organisé la chose. Quelqu'un a demandé à des jeunes s'ils étaient prêts à accepter 500 \$ pour conduire un véhicule à trois rues de là et le faire entrer à l'arrière d'un camion. Quelqu'un a ensuite pris ce camion, l'a conduit à Montréal et l'a amené chez un transporteur. Tout cela se passe très rapidement.

Il y a donc un jeune qui a reçu 500 \$ ou 1 000 \$ — je crois que c'est le montant qu'a mentionné M. Mills — et il a sans doute 16, 17 ou 18 ans; il utilise cet argent pour s'acheter des drogues ou d'autres choses, mais il est associé à ce réseau. Ce n'est pas le chef de l'organisation criminelle qui s'empare du véhicule, qui l'introduit dans le camion et conduit ensuite le camion à Montréal. Ce chef réussit plutôt à manipuler les gens à son profit. L'organisation est vraiment très bien faite.

**Le président:** Je suis désolé mais votre temps de parole est écoulé, monsieur Ménard. Je sais qu'il y aurait probablement eu d'autres commentaires mais malheureusement, nous ne pouvons pas poursuivre.

Je remercie les témoins pour leurs exposés. Nous avons eu une discussion très intéressante, c'est ce que je pense. J'aurais moi-même un certain nombre de questions à vous poser mais nous n'avons pas le temps; je vous remercie donc tous d'être venus ici.

Monsieur Williams.

• (1230)

**M. Huw Williams:** Monsieur le président, je veux transmettre des remerciements pour le compte rendu. Je tiens à remercier le bureau du greffier pour avoir réussi à nous faire entendre ces témoins avec si peu de préavis et pour l'avoir fait avec beaucoup d'efficacité.

**Le président:** Merci de ces commentaires.

Je vais lever la séance pendant quelques instants.

•

\_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

•

• (1235)

**Le président:** J'invite les membres du comité à prendre place, nous allons reprendre la séance.

Nous allons entendre maintenant l'inspecteur Jim Poole, enquêteur auprès du Service de police de Winnipeg et M. Barry Ward, directeur général du Comité national pour réduire le vol automobile. Je vous souhaite la bienvenue.

Je vous invite à commencer, enquêteur Poole.

**M. Jim Poole (enquêteur, Service de police de Winnipeg):** Merci, et bonjour.

Je vous remercie tous de me donner la possibilité de vous présenter un exposé aujourd'hui au sujet de ce projet de loi très important qui a été déposé par M. Scheer il y a quelque temps. J'ai le regrettable honneur de vous parler au nom de la ville de Winnipeg, la capitale des automobiles volées du Canada.

La situation du vol de voiture à Winnipeg est principalement due aux jeunes. À cela vient s'ajouter un nombre excessif de véhicules volés depuis plusieurs années, l'année 2004 ayant été la pire. À ce moment-là, une stratégie a été élaborée, qui regroupait le Service de police de Winnipeg, le Service correctionnel du Manitoba et les Services de probation. Cela a débouché sur l'adoption de la Winnipeg auto theft suppression strategy qui classe les jeunes par niveau, en fonction du caractère dangereux de leur comportement et de leur tendance à récidiver. Elle comprend quatre niveaux, le quatrième étant le pire. À l'heure actuelle, Winnipeg compte 104 délinquants de niveau quatre et 42 délinquants de niveau trois. Ce sont ces jeunes qui sont la principale cible de notre unité des véhicules volés, qui comprend 15 policiers.

Le problème des vols de véhicules à Winnipeg n'est pas lié au crime organisé, comme je sais que...

• (1240)

**Le président:** Inspecteur, je me demande si vous pourriez ralentir un peu pour les interprètes. Cela ne veut pas dire que les renseignements que vous nous fournissez ne sont pas intéressants. Nous voulons simplement être sûrs de bien pouvoir tout saisir.

**M. Jim Poole:** Très bien. Désolé.

À Winnipeg, les jeunes et les jeunes adultes sont ceux qui volent des voitures. Ils volent pour se donner des sensations fortes ou pour se servir du véhicule pour une fin précise, c'est-à-dire un autre comportement criminel, qu'il s'agisse de participer à des introductions par effraction, à des vols qualifiés ou à d'autres infractions graves.

J'ai affirmé que notre problème de vol de voiture n'est pas principalement relié au crime organisé, en me basant sur le fait que nous avons un taux de récupération des véhicules volés d'environ 95 p. 100. La plupart de ces véhicules sont retrouvés peu de temps après, dans les jours qui suivent leur disparition.

Winnipeg n'est pas la seule ville à faire face à ce problème. C'était et c'est toujours un problème dans de nombreuses villes de l'Ouest, à Regina et à Edmonton en particulier. Il est important de noter qu'aucune grande municipalité n'est à l'abri de ce genre de problème. Cela dépend de la mauvaise influence qu'exercent certains jeunes. Nous en voyons qui ont 11 ans et d'autres qui ont 17, 18 et 19 ans. À Winnipeg, 744 personnes ont été arrêtées et inculpées entre janvier et novembre. De ce nombre, 424, ou 57 p. 100, étaient des jeunes et 320, ou 43 p. 100 des adultes. Notez bien que 50 p. 100 des délinquants de niveau quatre que nous suivons — il y en a 104 — ont admis qu'ils faisaient partie d'un gang de la ville de Winnipeg.

Premièrement et principalement c'est une question de sécurité publique. Le crime associé à ce phénomène, à savoir le vol d'un véhicule à moteur, mérite qu'il soit prévu par un article distinct du Code criminel. Il est important de pouvoir qualifier cette infraction d'acte criminel à cause des crimes et incidents souvent graves qui y sont associés, ce que je vais illustrer maintenant.

La plupart des délinquants s'enfuient lorsqu'ils sont repérés par la police. Les policiers ont le choix d'engager une poursuite mais dans la plupart des cas, ils s'abstiennent de le faire pour éviter de mettre en danger la population parce que cela amènerait ces jeunes, dont certains n'ont que 11 ans ou un âge très proche, à conduire, malgré leur inexpérience, un véhicule comme une camionnette Ford F-350 ou un véhicule semblable. Cela se produit à toute heure de la journée. Ce n'est pas une infraction qui se commet la nuit pendant que nos familles et nos amis dorment.

Je vais vous décrire quelques cas, qui se sont produits la semaine dernière seulement à Winnipeg.

À Winnipeg, un certain après-midi un véhicule volé est arrivé dans un centre commercial et ses occupants ont tenté de s'emparer d'un deuxième véhicule. Cela s'est passé cet été à Winnipeg. Le groupe a été repéré par la police et s'est enfui. L'unité de surveillance aérienne a observé leur façon de conduire, sans qu'il y ait de poursuite par la police. L'ordre a été donné de ne pas poursuivre ces jeunes. Ils ont continué leur tournée dans certains secteurs de la ville et se sont rendus dans un secteur éloigné, tout cela en une quinzaine de minutes. Finalement, nous avons réussi à communiquer avec des unités de police qui se trouvaient dans ce secteur lorsqu'ils ont quitté le véhicule et ils ont arrêté ces jeunes. On les a observés en train de conduire à haute vitesse dans un certain nombre de secteurs, de façon particulièrement dangereuse.

Mercredi dernier encore, une introduction par effraction était en train de se commettre dans la ville à 8 h 30 du matin, au moment de l'heure de pointe. Un véhicule a été repéré quittant les lieux de l'introduction par effraction, la description a été diffusée, ainsi que le numéro de la plaque d'immatriculation. Il s'agissait en fait d'un véhicule volé. Quelques moments plus tard, des policiers qui avaient reçu l'appel ont repéré le véhicule et ont commencé à le poursuivre. Les policiers ont mis fin à la poursuite parce qu'il neigeait à ce moment-là. Le véhicule a brûlé deux feux rouges en moins d'une minute, et changeait constamment de voies pour dépasser les autres véhicules.

La veille, deux événements importants s'étaient produits à Winnipeg. Une personne soupçonnée de vol qualifié conduisant un véhicule volé a été encerclée par des policiers. Elle a embouti des autos patrouilles et les policiers ont tiré des coups de feu. Cela se passait à 14 h 30. Plus tard ce même soir, vers 22 h 30, le véhicule volé a été retracé par notre unité du vol d'automobile. Nous l'avons approché, un occupant est revenu dans ce véhicule et les policiers ont tenté de bloquer le véhicule, mais le conducteur a embouti les véhicules de patrouille. C'était une camionnette F-350 et là encore des coups de feu ont été tirés.

• (1245)

Cela illustre deux exemples extrêmes de situations où la vie des policiers a été mise en danger. Les officiers sont très prudents lorsqu'ils utilisent leur arme et ils n'estiment devoir le faire que lorsqu'il s'agit d'un affrontement où ils risquent leur vie.

Pour vous donner d'autres cas provenant de Winnipeg, je vous dirais que cette dernière année seulement, une personne qui faisait du jogging a été intentionnellement heurtée par une voiture dans un quartier résidentiel de Winnipeg. Un certain nombre d'arrestations ont été faites dans cette affaire mais le principal accusé a finalement été relâché puis acquitté.

Un jeune contrevenant qui était un peu un chef de gang — c'est une étude de cas importante de 2004 — et qui avait été arrêté pour la première fois à l'âge de 12 ans est devenu un délinquant de niveau quatre et en mars 2006 était à la tête d'un autre groupe de jeunes: trois délinquants de niveau quatre et un de niveau trois. Au cours des 12 jours qui ont précédé l'arrestation du groupe, la police a enregistré 39 vols de Chevy Avalanches et de Trail Blazers, et à chaque fois il enseignait aux jeunes comment contourner le dispositif d'immobilisation installé en usine. Au cours des 12 jours qui ont suivi ces arrestations, seulement quatre véhicules de ce type ont été volés.

Ce délinquant a été arrêté à 11 reprises de juillet 2004 jusqu'à l'accident tragique qui s'est produit le 24 juillet de cette année, au moment où ce jeune faisait l'objet d'un mandat d'arrestation. Un mandat avait été émis parce qu'il avait commis plusieurs violations des conditions de sa libération le 20 juillet. Le 24 juillet, la police l'a retrouvé mais ne l'a pas poursuivi. Il a finalement heurté un cycliste dans une rue de Winnipeg et l'a tué. La victime s'appelait James Duane.

Voici d'autres cas graves. Une collision impliquant deux véhicules à moteur a fait une victime, une mère de deux enfants, cet été, pendant que celle-ci se rendait à son travail; elle a été heurtée par un véhicule volé conduit par un délinquant adulte.

Autre cas, des jeunes ont volé un véhicule et l'ont lancé pour qu'il traverse la rue principale de Winnipeg en milieu d'après-midi un dimanche, je pense que c'était bien un dimanche, sans qu'il y ait personne dans le véhicule mais il y avait une brique sur la pédale de l'accélérateur. Voilà ce que font ces jeunes et ce que nous avons vu à Winnipeg.

Tout de suite après, les membres de notre unité de vols d'automobile se sont rendus dans le secteur. Ils ont suivi certains jeunes suspects qu'ils pensaient être responsables de cette infraction et ont été emboutis dans leur véhicule de patrouille par un autre groupe de jeunes qui conduisaient un deuxième véhicule volé — ils faisaient tous parti du même groupe qui avait lancé la fourgonnette dans la rue.

Je veux simplement illustrer la gravité de ce phénomène et l'augmentation de la violence qui est associée à ce type de crime. Jusqu'à aujourd'hui en 2007, il y a eu au moins 2 000 véhicules volés de moins que l'année dernière, de sorte que le pourcentage a chuté d'environ 27 p. 100 par rapport à 2006. Ces 2 000 véhicules correspondent à des coûts de réparations d'environ 3 600 \$ par véhicule, d'après les chiffres de la Société d'assurance publique du Manitoba; ce qui donne au total environ 7,2 millions de dollars.

Ces chiffres correspondent uniquement au coût des réparations des véhicules et ne tiennent aucunement compte du fait que ces 2 000 véhicules volés en moins empêcheront les voleurs d'autos de faire du carnage dans les rues de Winnipeg. Il convient également de tenir compte du facteur humain lorsqu'on examine ce crime. Des vies peuvent être bouleversées ou terminées en une fraction de seconde à cause des personnes qui exercent ce type d'activité criminelle.

Il faut obliger ces gens à rendre des comptes. Cela n'est plus une simple infraction contre les biens.

L'adoption de ce projet de loi est une étape importante pour les agences d'application de la loi et surtout pour la sécurité de la population. Il est impératif que l'importance d'avoir des peines minimales obligatoires l'emporte sur les limites qu'imposent la Loi sur le système de justice pénale pour les jeunes. C'est là un élément crucial. S'il n'est pas adopté, la plupart des délinquants échapperont à la loi et ce sont ceux qui représentent le plus grand danger pour la sécurité de la population.

Merci.

• (1250)

**Le président:** Merci, inspecteur Poole.

Monsieur Ward.

**M. Barry Ward (directeur général, Comité national pour réduire le vol automobile):** Merci, monsieur le président.

Premièrement, au nom de tous les acteurs intéressés et de tous les membres qui font parti du Comité national pour réduire le vol automobile, je tiens à vous exprimer notre reconnaissance pour nous avoir donné la possibilité de présenter nos commentaires au sujet de ce projet de loi important qui est proposé par un député, Andrew Scheer.

Le Comité national pour réduire le vol automobile a été constitué à la suite du décès de Rick McDonald. Il était agent de police à Sudbury en Ontario et essayait d'arrêter un individu qu'il avait déjà arrêté six mois plus tôt. Il est décédé après avoir été heurté par un Dodge Caravan qui roulait à 160 kilomètres à l'heure. Sa soeur a pris l'initiative de former le Comité national pour réduire le vol automobile et c'est pour cette raison que nous sommes ici.

Premièrement et surtout, je dirais que le vol d'automobile est pour nous une grave question de sécurité publique dans notre collectivité, et nous trouvons particulièrement encourageant le fait que vous ayez compris que la situation actuelle est tout à fait inacceptable.

Nous avons entendu l'agent de la PPO parler de l'agent Plunkett, qui a été tué cet été. Là encore, nous devrions faire remarquer que le délinquant qui en était la cause était un récidiviste chronique et également un jeune.

Le vol d'automobile est une question sociale complexe. Elle ne concerne pas uniquement une catégorie de délinquants ou certaines circonstances. Si nous voulons réduire sensiblement le nombre des vols d'automobile, il faudra mettre en oeuvre une stratégie à plusieurs volets, dont l'un serait l'adoption du projet de loi de M. Scheer. D'un côté, il faut réduire les situations qui offrent aux délinquants la possibilité de voler un véhicule — autrement dit, immobiliser les véhicules, ce que nous avons fait avec Transports Canada — et de l'autre, il convient d'imposer des sanctions appropriées, comme le prévoit le projet de loi de M. Scheer. Entre ces deux extrêmes, il y a un certain nombre de différentes méthodes, comme l'éducation, la formation, l'application de la loi, et les peines auxquelles on peut avoir recours pour renforcer la sécurité de la population.

Toute cette question du vol d'automobile a pris une grande importance il y a cinq ans. C'est pourquoi les ministres se sont rencontrés au cours de la réunion des premiers ministres fédéral, provinciaux et territoriaux à Moncton au Nouveau-Brunswick pour réfléchir aux questions que pose le vol d'automobile opportuniste. Le ministre Mackintosh du Manitoba et un représentant de notre comité ont présenté des exposés. À la suite de ces exposés, le ministre des Transports, le ministre Collenette, a déposé un projet de résolution portant sur l'immobilisation des véhicules. Les délégués qui ont assisté à la réunion fédérale-provinciale-territoriale ont adopté une résolution dans laquelle ils demandaient très fermement que soit élaborée une stratégie fédérale coordonnée visant à prévenir le vol d'automobile au moyen d'une approche nationale visant à régler les dispositifs d'immobilisation. Cela a été une des premières mesures prises en vue d'en arriver à une initiative nationale.

Après l'adoption de la résolution des ministres fédéral-provinciaux-territoriaux, les membres et les acteurs intéressés du comité national ont adopté une résolution en juin 2002 demandant que les fabricants d'automobiles s'entendent avec Transports Canada pour que tous les véhicules neufs vendus au Canada soient équipés d'un dispositif d'immobilisation. Cette résolution a incité Transports Canada à adopter une norme établie en 1998, par Underwriters' Laboratories of Canada et par l'industrie. Le règlement qui a été adopté visait à remédier aux problèmes que nous connaissons au Canada et à prendre des mesures pour éviter d'être dépassés par la technologie et l'évolution des véhicules modernes.

Je mentionne tout cela parce que cela constitue une question importante pour de nombreuses instances gouvernementales, et la Fédération canadienne des municipalités qui représente les gouvernements municipaux, a également accordé son appui à ces mesures. Au cours de son assemblée de mars 2003 tenue à Regina, le conseil d'administration national de la Fédération canadienne des municipalités a adopté une résolution semblable concernant les dispositifs d'immobilisation des véhicules. Le conseil affirmait que le vol de véhicules automobiles est relié au crime organisé et à des activités criminelles dangereuses et que cela posait une question grave de sécurité pour la collectivité. La résolution demandait que tous les véhicules à moteur neufs enregistrés au Canada après 2005 soient équipés d'un dispositif d'immobilisation. Comme nous le savons, cela a été fait en septembre 2007.

• (1255)

Depuis ces dernières années, les voleurs de véhicules automobiles sont devenus de mieux en mieux organisés. Comme nous l'avons entendu dire ce matin, cette activité a un aspect international dans son exercice, dans son influence et dans ses effets. Des réseaux très bien organisés ont créé une économie illicite qui contrôle certains aspects précis du vol de véhicule à moteur au Canada, et sont en mesure de déplacer à volonté des véhicules d'un bout à l'autre du Canada sans rencontrer pratiquement aucune résistance, et à faire entrer et sortir des véhicules aux États-Unis et à l'étranger. Cette économie illicite a créé un marché international des véhicules volés, et la demande mondiale pour ces véhicules a fait chuter les taux de récupération, comme nous l'avons entendu aujourd'hui, dans plusieurs villes canadiennes.

Bien souvent, le crime organisé utilise le vol d'automobile comme un moyen, et se sert des véhicules pour distribuer des drogues illégales ainsi que pour exercer de nombreuses autres activités criminelles dans de nombreuses régions du Canada, et dans certains cas pour financer les activités terroristes.

Avec le règlement récent sur les dispositifs d'immobilisation, nous devons veiller à ce que des peines appropriées soient en place pour dissuader les récidivistes chroniques de voler des véhicules et pour ce faire, de pénétrer dans des résidences, de détourner des voitures, de commettre des vols qualifiés, des introductions par effraction et les inciter à ne pas tenter d'échapper aux policiers. S'il n'y a pas de peines sévères, nous risquons de voir une escalade de ce type d'activités criminelles, même avec notre programme de dispositif d'immobilisation déjà en place. Le projet de loi proposé par M. Scheer va certainement dissuader de nombreux récidivistes chroniques et constituera l'élément essentiel d'un nouvel article du Code criminel.

Permettez-moi de citer un député, M. Cadman de Surrey-Nord. Il a lu au Parlement des propositions d'amendements du Code criminel du Canada. Le projet de loi de M. Cadman ciblait le marché des utilisateurs finaux, ainsi que les provinces et territoires du Canada où sévissent des réseaux de vols organisés qui recrutent des jeunes pour

qu'ils volent des véhicules, parce qu'ainsi cela protège les dirigeants de ces réseaux.

Permettez-moi également de citer le ministre Michael Baker, qui a déclaré qu'il y avait lieu de modifier le Code criminel fédéral pour faire du vol de véhicule automobile un acte criminel distinct, passible d'une peine d'emprisonnement plus sévère. Le ministre Baker a déclaré: « À mon avis, le vol de voiture n'est pas le vol d'un bien défini par le seul fait que la valeur du bien est inférieure ou supérieure à 5 000 \$. C'est une infraction qui comporte des risques de violence et dont la capacité de destruction est supérieure à celle d'une balle d'une arme à feu. »

Cela dit, je vous invite à adopter ce projet de loi, parce qu'il est essentiel pour les citoyens de nos collectivités, pour la protection de nos quartiers et pour dissuader les jeunes de voler des automobiles.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Ward.

Il y a deux mois, on m'a volé mon camion Ford F-250. Il a été endommagé près de la serrure de la porte du conducteur. On avait introduit un tournevis dans le contact et on en avait cassé la lame; cela leur a permis de démarrer le camion et de partir avec.

On l'a retrouvé environ quatre heures plus tard avec toutes sortes de biens volés en arrière du camion et deux trafiquants de drogue notoires dedans, qui faisaient le trafic non pas du crystal meth mais d'une autre drogue bien connue. Aujourd'hui encore, malgré tous mes efforts, je sens encore leur odeur dans mon véhicule. Elle semble avoir pénétré dans le tissu.

Je crois savoir qu'il y a un élément supplémentaire qui concerne les véhicules volés par des personnes qui font le trafic de drogue et qu'on appelle le biorisque, qui est évalué par les compagnies d'assurances et d'autres. Dans quelle mesure ce problème est, d'après vous, réel — cette évaluation du biorisque?

• (1300)

**M. Barry Ward:** C'est la première fois que j'en entends parler. Je sais qu'il y a eu des discussions à ce sujet dans le Lower mainland de la Colombie-Britannique mais ce n'est pas quelque chose qui nous inquiète.

**Le président:** Apparemment, les compagnies d'assurances s'intéressent à cet aspect — j'aurais dû poser cette question — et aussi à l'utilisation d'aiguilles que l'on enfonce parfois entre les sièges. La personne qui reprend un véhicule volé court toutes sortes de risques et pourrait connaître d'autres problèmes, comme d'être piquée par une aiguille infectée.

**M. Barry Ward:** J'ai déjà été enquêteur pour la société d'assurance publique du Manitoba. J'y ai passé 24 ans et j'ai été policier municipal pendant 12 ans. Au cours de mes dernières années comme enquêteur, il était très courant de trouver des aiguilles fichées dans les sièges, parce que les voleurs de voiture, en particulier les récidivistes chroniques, laissaient exprès des aiguilles pour que le conducteur de la remorqueuse, le policier enquêteur ou toute autre personne se blesse en s'asseyant sur le siège du conducteur.

**Le président:** Merci, monsieur.

Monsieur Bagnell.

**L'hon. Larry Bagnell:** Merci.

Nous reconnaissons tous qu'il faut trouver le moyen de faire quelque chose à l'égard des crimes graves.

Monsieur Poole, il est très intéressant de savoir que dans votre région ce sont les jeunes. Cela est relié à mes questions. Mais les autochtones sont, proportionnellement, beaucoup plus souvent incarcérés que le pourcentage de la population qu'ils représentent le laisserait prévoir; je me demande si dans tous les incidents impliquant des jeunes dont vous avez parlé, il y avait un fort pourcentage de jeunes autochtones qui y étaient mêlés, plus forte que leur pourcentage dans la population.

**M. Jim Poole:** Ce n'est pas une question à laquelle je peux apporter une réponse précise. Nous n'enregistrons pas nous-mêmes ces données statistiques. Je sais qu'il y a un problème dans la ville, et qu'il y a davantage de vols de voitures dans certains secteurs géographiques mais je ne peux pas vous dire exactement quels sont les chiffres dans ce domaine.

**L'hon. Larry Bagnell:** Mais bien évidemment il y en a quelques-uns.

Avez-vous une stratégie efficace en matière de justice autochtone? C'est financé par... Je sais que le ministre de la justice est très favorable à cette stratégie. Dans notre région, elle réussit beaucoup mieux à freiner la récidive que le système traditionnel et un projet de loi comme celui-ci. Savez-vous s'il existe un programme efficace dans votre secteur?

**M. Jim Poole:** Je sais, pour avoir parlé avec les gens qui s'occupent de cette stratégie depuis un certain temps, depuis son lancement, que les enfants qui font ce genre de choses ont davantage accès à des systèmes de counselling ou d'intervention, par l'intermédiaire des services de probation et des services correctionnels, pendant qu'ils sont incarcérés que lorsqu'ils sont relâchés et doivent respecter les conditions, notamment celles de se présenter à un contrôle à intervalles réguliers. En fin de compte, la plupart des violations de ces conditions viennent du fait qu'ils ne suivent pas certains programmes. Je sais qu'il est vrai qu'à Winnipeg une bonne partie des jeunes ont accès à davantage de services lorsqu'ils sont incarcérés mais je ne peux pas vous donner exactement...

**L'hon. Larry Bagnell:** J'ai une question semblable qui porte sur les divers types de déjudiciarisation. Est-ce que vous utilisez cette mesure efficacement dans votre région? Le chef de police d'Ottawa a fait un excellent exposé la semaine dernière dans lequel il expliquait — je ne me souviens pas des pourcentages exacts — que dans le système normal dont nous parlons avec ce projet de loi, 70 p. 100 des délinquants récidivent, alors qu'avec la déjudiciarisation, il n'y en a que 40 p. 100; cette dernière mesure donne donc de bien meilleurs résultats. C'est pourquoi je me demande, étant donné que vous avez autant de jeunes dans votre ville, si vous avez mis sur pied un programme de déjudiciarisation efficace dans votre système de justice local de façon à diminuer la récidive.

**M. Jim Poole:** Je suis membre de notre comité, le comité WATSS, depuis peu — je suis entré en fonction en juillet — et je sais que les membres du comité essaient de rationaliser cet aspect à l'heure actuelle. Nous en avons parlé à une de nos réunions bimensuelles. La question a été soulevée, à savoir comment rationaliser le processus de déjudiciarisation des délinquants primaires pour accélérer la préparation des rapports et les interventions auprès des jeunes. Cela se fait déjà, mais nous sommes en train d'essayer de rationaliser tout cela.

**L'hon. Larry Bagnell:** Cela fait également référence à d'autres formes de peine, les cercles — toutes les choses de ce genre — qui sont bien souvent beaucoup plus pénibles pour le délinquant mais qui donnent de meilleurs résultats pour ce qui est d'empêcher la récidive. Je pense que vous avez sûrement un système de ce genre.

**M. Jim Poole:** Encore une fois, j'aimerais pouvoir vous répondre avec plus de précision sur ce sujet. Cela relève davantage des services de probation et des services correctionnels que du mien.

• (1305)

**L'hon. Larry Bagnell:** Un bon nombre des jeunes dont vous parlez font partie de gangs. Pensez-vous que si nous pouvions concevoir une loi qui augmenterait les peines et les sanctions et qui aggraverait les peines lorsque ces activités sont exercées dans le cadre d'un gang, cela permettrait de lutter contre ce problème? Je ne pense pas que ces activités s'exercent de façon isolée.

**M. Jim Poole:** Je ne pense pas que ces crimes soient commis pour le compte de gangs. Il y a des programmes qui essaient d'offrir des solutions à ces jeunes et une partie de l'argent que le gouvernement a accordé pour la lutte contre le vol automobile à Winnipeg visait à renforcer les programmes destinés aux délinquants de niveau un et de niveau deux. Mais je ne sais pas si le fait de prévoir des mesures visant directement les gangs aiderait à résoudre ce problème.

**Le président:** Merci, monsieur Bagnell.

Monsieur Ménard est le suivant.

[Français]

**M. Réal Ménard:** Je voulais d'abord comprendre quelque chose. Que voulez-vous dire par délinquants de niveaux 3 et 4? Pour moi, ce n'était pas intelligible.

Je considère comme très significative la statistique que vous présentez à la première page de votre mémoire: le taux de recouvrement des véhicules volés à Winnipeg s'élève à 95 p. 100. Pourtant, on semblait nous dire que la moyenne nationale était de 60 p. 100, et d'un peu moins en Ontario. Cela veut vraiment dire que les gens volent plutôt des pièces de voitures, et qu'ils ne sont pas nécessairement impliqués dans des réseaux liés au crime organisé, contrairement à ce qu'on peut observer dans d'autres provinces.

Expliquez-nous ce que sont des délinquants de niveaux 3 et 4.

[Traduction]

**M. Jim Poole:** Certainement, monsieur.

Les délinquants sont placés dans le niveau trois ou le niveau quatre en fonction de leurs antécédents judiciaires en matière de vol de voitures et autres ainsi que du risque de récidive qu'ils représentent.

Les délinquants de niveau trois sont un groupe qui recherche un peu moins le risque que les délinquants de niveau quatre. Les délinquants de niveau quatre sont évidemment les pires délinquants. Lorsqu'ils sont libérés, nous effectuons des vérifications pour voir s'ils respectent leur couvre-feu et nous modifions les heures auxquelles nous faisons ces vérifications en changeant notre routine. S'ils doivent être chez eux entre 22 heures et 7 heures du matin, alors nous le vérifions; ensuite, une semaine plus tard, nous faisons ces vérifications beaucoup plus tard dans la nuit — à 2 heures du matin — et essayons de vérifier s'ils respectent le couvre-feu. Si ce n'est pas le cas, nous les arrêtons pour violation de leurs conditions et les remettons aux services de probation. Ils sont alors arrêtés une nouvelle fois et emprisonnés à nouveau.

Nous avons constaté une forte corrélation entre le nombre des véhicules volés et celui des délinquants de niveau quatre en liberté à Winnipeg. Ces chiffres diminuent lorsque ces délinquants sont de nouveau en prison.

[Français]

**M. Réal Ménard:** D'accord.

[Traduction]

**M. Jim Poole:** Pour ce qui est du taux de récupération, je me base sur les commentaires provenant de notre unité commerciale des vols de voitures, qui est une unité distincte de celle qui s'occupe des voitures volées. C'est une escouade de deux policiers. Ils font enquête sur les ateliers de Winnipeg où l'on risque de cannibaliser les véhicules et inspectent toutes sortes d'ateliers à la recherche de véhicules dont les numéros d'identification ont pu être modifiés, comme nous l'avons mentionné plus tôt. Ils me disent que le taux de récupération à Winnipeg est d'environ 95 p. 100.

[Français]

**M. Réal Ménard:** Permettez-moi de poser une dernière question, avant de procéder à l'étude article par article.

Non pas pour modifier le projet de loi de notre collègue, mais pour maintenir un régime spécifique d'infractions pour les vols de voitures, si ce comité s'orientait vers une peine maximale, plutôt que vers une peine minimale, votre service de police s'en trouverait-il tout autant satisfait, ou tenez-vous vraiment à des peines minimales?

• (1310)

[Traduction]

**M. Jim Poole:** Je pense que les peines minimales obligatoires offriraient beaucoup d'avantages pour nous. Nous constatons que les jeunes profitent davantage des services et des programmes de probation lorsqu'ils sont en prison parce qu'ils n'ont pas respecté les conditions de leur libération. Nous avons constaté une corrélation avec l'aspect dissuasif de ces peines, dans la mesure où le nombre de véhicules volés diminue lorsque ces jeunes sont en prison.

**Le président:** Merci, monsieur Ménard. C'était une bonne question.

M. Masse est le suivant.

**M. Brian Masse:** Merci, monsieur le président.

C'était en fait une des questions que je voulais poser. J'ai ici une motion que m'ont remise les chefs de police canadiens; ils demandent de créer une infraction distincte dans le Code criminel, mais ils n'exigent pas que les peines minimales obligatoires fassent partie de cette modification.

Vos chiffres diminuent. Affirmez-vous que ces chiffres diminuent pour la seule raison que ces jeunes ne sont plus dans les rues, si je peux parler ainsi, ou qu'ils diminuent parce que vos programmes sont tellement efficaces qu'ils réussissent à empêcher un certain nombre de vols de voitures?

**M. Jim Poole:** Je pense que c'est peut-être un peu les deux. Il est évident qu'en ciblant et en surveillant, faute d'un meilleur terme, les délinquants qui représentent un risque élevé et en les surveillant de très près, nous constatons, par le biais de l'évaluation du risque, qu'ils risquent davantage de récidiver. Nous constatons que, lorsqu'un nombre important d'entre eux sont libérés, lorsqu'ils sont en libération sous conditions, lorsqu'ils sont à la veille d'être libérés, les chiffres augmentent à nouveau et nous les surveillons de près pour voir ce qu'ils font. Si nous réussissons à prouver qu'ils ont commis une violation de leurs conditions, alors nous les plaçons à nouveau sous garde. Je ne suis donc pas certain...

**M. Brian Masse:** Il me semble qu'apparemment, vos efforts donnent des résultats, et c'est pourquoi j'essaie d'établir une corrélation directe entre le fait que des peines minimales obligatoires risqueraient d'augmenter le nombre des vols ou s'il faudrait vous accorder davantage de ressources pour poursuivre ce travail. Parce

que si vous examinez les statistiques, vous constaterez que le nombre des vols a diminué sensiblement. Ce n'est pas une diminution mensuelle. Systématiquement, depuis novembre 2006, à part une petite aberration en janvier 2007, on constate une diminution régulière du nombre des véhicules volés. C'est une tendance, c'est certain.

**M. Jim Poole:** Je suis d'accord avec vous. Je crois que c'est une combinaison de deux choses. Les programmes donnent de bons résultats. Cela ne s'explique pas uniquement par les efforts déployés par le Service de police de Winnipeg. Nos enquêteurs doivent consacrer beaucoup de temps à ce travail. Ils ne font que cela. Nous ne passons pas beaucoup de temps, au sujet de nos taux de récupération, à essayer de savoir combien un jeune a volé de voitures, mais nous savons que ces voitures sont volées. Nous arrêtons les jeunes lorsque nous les prenons sur le fait et les retournons en prison à cause de leur rechute.

Je pense que dans notre situation, s'il y avait des peines minimales, il est possible que les jeunes, notamment ceux de niveau un et de niveau deux, prendraient plus au sérieux le risque de recevoir une peine.

**M. Brian Masse:** Oui, et c'est juste. C'est votre analyse.

J'écoutais votre témoignage. Vous avez mentionné qu'il ne s'agissait pas de crime organisé mais de jeunes. Mais vous avez parlé d'un cas où un jeune enseignait à d'autres comment faire. Cela me semble assez bien organisé. Cela ressemble d'après moi davantage au crime organisé qu'à des jeunes qui font ce genre de choses de façon indépendante. Cette personne met sur pied un véritable programme de mentorat ou d'apprentissage.

**M. Jim Poole:** Je suis d'accord avec vous. Je pensais à l'aspect lucratif des activités du crime organisé, au cours desquelles on vole des véhicules qui sont finalement expédiés ou cannibalisés. Nous connaissons ce genre de choses, mais...

Il est tout à fait exact que les programmes d'apprentissage que les jeunes se donnent au sein de leurs groupes constituent un problème. Quand ils sont emprisonnés ensemble, vous constatez que, lorsqu'ils sont libérés, comme le montre la feuille de statistiques en matière de tentatives de vol au mois de janvier, qui a vu le nombre de ces infractions se multiplier, c'est parce qu'ils s'exerçaient sur certains types de véhicules pour apprendre comment on peut s'en emparer.

• (1315)

**M. Brian Masse:** Très intéressant.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Masse.

Cent quatre délinquants de niveau quatre, 42 délinquants de niveau trois, de quel genre de surveillance font-ils l'objet?

**M. Jim Poole:** Ce sont les services de probation; ils vérifient le respect du couvre-feu. Je peux vous dire que le service de police de la ville a récemment adopté le modèle CrimeStat ou Comstat pour le suivi des infractions cette année. Cela a été mis en oeuvre en février et le vol d'autos est un sujet qui revient à presque toutes les réunions. Nous avons six escouades d'agents en uniforme dans la ville, et chacune de ces escouades comprend six agents. Chaque escouade désigne un représentant pour les vols d'autos qui fait la liaison avec notre unité des vols d'automobiles.

Ces représentants sont régulièrement informés des personnes qui vivent dans leur secteur pour qu'ils puissent effectuer des vérifications de couvre-feu, parce que nous fonctionnons avec deux postes, alors qu'ils travaillent sur trois postes et parfois toute la nuit. Ils font régulièrement des vérifications de couvre-feu. Nous lançons des projets lorsque nous avons du personnel supplémentaire; c'est donc un effort soutenu, car il y a en plus les services de probation qui font leurs propres vérification de couvre-feu.

**Le président:** Je peux comprendre que cela demande beaucoup de personnel. Je pense qu'il faut affecter un grand nombre d'agents, quel que soit le poste sur lequel ils travaillent, pour se concentrer sur ces 146 délinquants.

**M. Jim Poole:** C'est exact, monsieur.

**Le président:** Merci.

Monsieur Calkins.

**M. Blaine Calkins (Wetaskiwin, PCC):** Merci, monsieur le président.

J'ai apprécié les témoignages que j'ai entendus ici. Je voulais poser quelques questions aux témoins précédents. Je ne sais pas si vous avez entendu leur témoignage. Si vous étiez ici, mes questions porteraient davantage sur le sujet de l'application de la loi.

Je crois savoir qu'il existe dans le Code criminel des articles qui traitent du fait de prendre une voiture sans le consentement du propriétaire. Est-ce bien exact?

**M. Jim Poole:** Oui, je le pense.

**M. Blaine Calkins:** Il y a aussi les anciens articles qui traitent de « vol de moins de 5 000 \$ » et de « vol de plus de 5 000 \$ ». Le projet de loi vise simplement à ajouter une infraction, à savoir le vol de véhicules à moteur.

Il s'est dit beaucoup de choses ici. J'aimerais revenir sur un commentaire qu'a fait M. Roberts pendant qu'il était ici; il a déclaré qu'avec cet ajout au Code criminel, tout le monde est visé. Je ne suis pas nécessairement d'accord avec lui, mais j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

Étant donné qu'il y a encore l'article qui réprime le fait de prendre une voiture sans le consentement du propriétaire, qu'il y a des articles qui traitent de vol de plus de 5 000 \$ et de vol de moins de 5 000 \$, est-il raisonnable de penser que les policiers enquêteurs et les poursuivants ne le savent pas? Cela ressort clairement du témoignage que vous avez livré ici. Lorsque des jeunes sont classés dans la catégorie des récidivistes de niveau trois ou de niveau quatre, est-il réaliste de penser que les agences d'application de la loi et les poursuivants vont porter l'inculpation la plus grave contre toutes les personnes qui se trouvent dans une voiture qui ne leur appartient pas?

Je me pose des questions. Je crois qu'on essaie de faire peur aux membres du comité lorsqu'on dit que toute personne qui prend une voiture, qu'elle ait 14, 18 ou 28 ans, va être emprisonnée pendant deux ans. Je ne pense pas que cela va se passer ainsi.

Pouvez-vous nous en dire davantage sur ce qui se passe actuellement sur le plan de votre collaboration avec les poursuivants, pour ce qui est d'accorder un traitement spécial à ces jeunes? Cette accusation ne peut viser que des personnes de plus de 18 ans, parce qu'autrement, la Loi sur le système de justice pénale l'emporterait. Quel effet aurait cette loi, si elle était adoptée sous sa forme actuelle, sur les jeunes qui volent des voitures, en particulier lorsqu'on en retrouve 95 p. 100? Est-ce que cela ne constitue pas une prise d'un véhicule à moteur sans le consentement du propriétaire, dans le sens

où ces jeunes n'ont pas l'intention de priver de façon permanente les gens d'un bien qui leur appartient?

**M. Jim Poole:** Cette dernière disposition a souvent été utilisée pour les passagers de véhicules, par opposition aux conducteurs ou à ceux qui ont effectivement volé le véhicule.

Je crois avoir mentionné dans mon exposé que j'espère que ce projet de loi va aller au-delà des limites de la LSJA, parce que cette loi nous fait problème. Encore une fois, je pense que la peine minimale obligatoire pour une première infraction est trois mois d'emprisonnement et une amende, pour une deuxième infraction la peine est de six mois et une amende plus importante, et ainsi de suite jusqu'à un maximum de trois. J'espérais que cela...

J'aime l'idée des sanctions progressives dans d'autres domaines. On commence par une sanction légère et on espère que cette peine aura un effet dissuasif pour tous ceux qui auraient tendance à adopter ce genre de comportement.

Est-ce que cela répond à votre question?

• (1320)

**M. Blaine Calkins:** Je le pense.

J'essaie de dire que tous ceux qui se promènent la nuit dans une voiture qu'un de leurs amis a volée parce qu'il a eu l'occasion de la faire — et certainement pas le jeune qui se trouvait au mauvais endroit au mauvais moment parce qu'il était avec des amis — ne vont être envoyés en prison pendant deux ans. La fenêtre était baissée, les clés étaient dans le contact et ils ont voulu s'amuser un peu. Cela est mal, cela est dangereux — je n'essaie pas de minimiser les choses —, mais c'est certainement une autre approche.

Ce projet de loi a pour but d'essayer de s'attaquer au problème le plus grave, à savoir le crime organisé et le vol de véhicules à moteur, l'expédition des véhicules à l'étranger, la création de tous ces marchés noirs, les coûts considérables que cela entraîne pour la société, que ce soit un coût en vies humaines dans certains cas, le coût de l'assurance et le reste.

Avec le projet de loi tel qu'il se lit actuellement, j'ai entendu des témoignages qui m'amènent à penser que certains craignent que toute personne qui vole une voiture va se retrouver en prison. Je ne pense pas que ce soit ce qui va se passer, mais j'aimerais avoir votre point de vue à ce sujet. Je pense qu'effectivement, ce projet de loi permet d'emprisonner les récidivistes et les criminels qui sont les plus dangereux et qui volent des voitures. Je voulais obtenir une précision, de votre point de vue, celui de l'application de la loi, sur la façon dont vous discutez avec les poursuivants pour prendre une décision dans ce domaine.

Les témoignages qu'ont fournis les témoins du groupe précédent me préoccupent beaucoup. Ils ont dit essentiellement que tout le monde allait être visé par ce projet de loi. Pour moi, il s'agit plutôt d'un autre outil dans une trousse qui contient déjà des outils moins efficaces et je me demande si c'est bien ce que vous en pensez.

**M. Jim Poole:** Allez-y.

**M. Barry Ward:** J'aimerais faire un commentaire à ce sujet.

J'ai participé à la mise sur pied du programme de suppression de Winnipeg. J'ai également participé au programme de suppression à Regina, Calgary et dans le Lower mainland à Vancouver.

Les programmes de suppression visent à identifier les récidivistes chroniques. Toutes ces villes ont des programmes d'intervention qui visent particulièrement les délinquants primaires, les jeunes qui ont des démêlés avec la justice pour la première fois. Ils ne sont pas envoyés automatiquement en prison. Ils sont pris en charge par les services de probation et surveillés très étroitement.

Le programme a commencé à Regina; il a ensuite été adopté à Winnipeg, puis à Calgary et maintenant à Vancouver.

Est-ce que cela vous aide?

**M. Blaine Calkins:** M. Van Kesteren voulait poser une question. Il reste un peu de temps.

**Le président:** Soyez très bref, s'il vous plaît.

**M. Dave Van Kesteren (Chatham-Kent—Essex, PCC):** Je vais être très bref et aborder quelques sujets.

Je ne comprends pas très bien, monsieur Poole, le chiffre de 744 arrestations entre janvier et novembre. Est-ce pour Winnipeg?

**M. Jim Poole:** Oui, c'est uniquement pour Winnipeg.

**M. Dave Van Kesteren:** Je ne comprends pas très bien. Vous parlez de 467. Bien sûr, le mois de décembre n'est pas... Pourquoi y aurait-il plus d'arrestations que de voitures volées? Je ne comprends pas très bien.

**M. Jim Poole:** Cette année, il y a eu jusqu'ici 5 135 véhicules volés.

**M. Dave Van Kesteren:** Ma dernière question est la suivante: étant donné que le taux de récupération pour les voitures volées est de 95 p. 100, peut-on dire qu'il y a peut-être littéralement des centaines de délinquants de niveau quatre que vous n'avez pas attrapés, parce qu'ils vont partie des 95 p. 100 qui abandonnent ces voitures? Le niveau quatre comprend les récidivistes, n'est-ce pas?

**M. Jim Poole:** Oui, mais les 5 p. 100 des véhicules que nous n'avons pas retrouvés sont attribués à des activités du crime organisé ou à ceux qui vendent des véhicules pour encaisser des bénéfices.

**M. Dave Van Kesteren:** Vous parlez de « récupération des véhicules volés à Winnipeg ». Vous en récupérez donc 95 p. 100, ce qui veut dire qu'il y a beaucoup de gens qui les abandonnent et que vous n'attrapez pas. Est-il concevable que le nombre des délinquants de niveau quatre soit beaucoup plus élevé parce que vous ne pouvez pas arrêter ces personnes? Elles se contentent d'abandonner les véhicules volés, elles le font régulièrement et ne sont jamais arrêtées?

**M. Jim Poole:** Ce pourrait être le cas et il est possible que ces 104 personnes aient volé un très grand nombre de véhicules. Encore une fois, nous les arrêtons dans certains cas, mais il est évident que nous ne les arrêtons pas chaque fois qu'elles volent un véhicule. Comme je l'ai dit au sujet du groupe qui recevait une formation pour voler les véhicules Chevrolet de luxe, il y a eu 39 vols au cours des 12 journées qui ont précédé leur arrestation et seulement quatre après leur arrestation. Il y en a peut-être eu beaucoup plus.

• (1325)

**M. Dave Van Kesteren:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Van Kesteren.

J'ai une dernière question que j'aimerais poser à M. Poole et à M. Ward, et je pense que nous allons ensuite terminer l'audition des témoins.

Supposons que plusieurs véhicules sont volés la même soirée et qu'un délinquant est arrêté — peu importe qu'il s'agisse d'un jeune

délinquant ou d'un adulte — et qu'il se retrouve devant le tribunal. Disons que trois véhicules ont été volés et qu'il est arrêté. Est-ce que le tribunal va considérer qu'il s'agit d'une infraction, de trois infractions, qu'en est-il exactement? Comment est fixée la peine dans ce cas? C'est la première question.

La deuxième question concerne la personne qui reçoit une peine d'emprisonnement et qui est arrêtée six mois plus tard dans un autre véhicule. Le tribunal va-t-il automatiquement lui imposer une peine beaucoup plus sévère que la première fois?

Monsieur Poole.

**M. Jim Poole:** Je ne peux pas vous l'affirmer pour le moment, mais je pourrais certainement vous fournir une réponse par écrit lorsque je saurai exactement ce qui se passe lorsque plusieurs infractions sont commises la même soirée et si les auteurs de ces infractions sont inculpés et traités comme s'il s'agissait de trois infractions différentes.

**Le président:** Monsieur Ward, pouvez-vous faire un commentaire?

**M. Barry Ward:** Habituellement, d'après mon expérience des tribunaux, nous constatons le plus souvent que la Couronne porte trois, quatre ou cinq accusations, ou plus. À l'audience, le poursuivant fait déclarer l'accusé coupable d'une infraction et suspend alors les autres accusations.

**Le président:** Cela ressemble à une peine globale, d'une certaine façon, qui prend en compte une des infractions auxquelles a participé l'accusé.

**M. Barry Ward:** C'est exact.

**M. Jim Poole:** Je sais que nos agents décrivent ces infractions de la façon suivante: « Entre le 12 et le 17 août, un délinquant a volé une, deux, trois ou quatre types différents de véhicules ».

**Le président:** Là encore, c'est une infraction unique. Il est possible que ces statistiques ne soient pas exactes dans le sens que, lorsqu'il y a des déclarations de culpabilité, le rapport qui en est fait est peut-être exact, mais le nombre des déclarations de culpabilité n'est peut-être pas exact si on tient compte du fait que cette personne a été inculpée d'une série d'infractions si ces véhicules ont été volés pendant une certaine période. Est-ce bien exact?

**M. Jim Poole:** Ce pourrait être le cas.

**Le président:** Très bien. Messieurs, je vous remercie.

Monsieur Ward.

**M. Barry Ward:** Oui, je voulais faire une dernière remarque.

Dans la province du Manitoba, il existe un règlement qui exige que les véhicules soient munis d'un dispositif d'immobilisation, même les véhicules usagés. Vous constaterez que le nombre des tentatives de vol est extrêmement élevé et que cela reflète probablement le fait que des dispositifs d'immobilisation ont été installés sur ces véhicules — après leur achat. Bien sûr, il y a le règlement de Transports Canada qui entrera en vigueur en septembre 2008 et cela rendra le vol de ces véhicules beaucoup plus difficile.

**Le président:** Espérons-le.

Je crois savoir qu'il y a déjà des gens qui expliquent aux autres comment neutraliser les dispositifs d'immobilisation.

**M. Barry Ward:** Aucun n'a été neutralisé depuis 1997 ou 1998, et nous suivons cet aspect non seulement au Canada, mais aussi en Europe et en Australie. Jusqu'ici, il n'y a eu aucun échec.

**Le président:** C'est une bonne chose à savoir.

Merci, monsieur Ward et monsieur Poole. Nous sommes heureux du témoignage que vous nous avez livré et nous vous remercions d'avoir pris le temps de venir.

Nous allons suspendre la séance pendant une minute et nous passerons ensuite aux travaux du comité.

• \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

•

• (1335)

**Le président:** Reprenons.

Nous allons maintenant procéder à l'étude article par article du projet de loi C-343.

(Article 1)

**Le président:** Vous avez devant vous un certain nombre d'amendements au projet de loi. Le premier sur lequel j'aimerais attirer votre attention est l'amendement L-1. Je vais vous donner son numéro de référence; c'est le 3181381. C'est l'amendement libéral numéro 1.

Veillez noter qu'il y a certaines contradictions entre l'amendement L-1 et les amendements G-1 et BQ-1, c'est pourquoi je vous invite à les regarder peut-être ensemble.

Monsieur Moore.

**M. Rob Moore:** J'ai vu les amendements du Bloc et je vais donner à M. Lee la chance d'expliquer son amendement pour voir... Il en a cinq. Va-t-il les examiner tous maintenant, parce qu'il n'y a qu'un seul article? Allons-nous avoir un genre de discussion ouverte...?

• (1340)

**Le président:** Eh bien, il serait peut-être souhaitable d'avoir une discussion générale. Je ne sais pas si les députés libéraux ont eu la possibilité de le faire. Je vais leur demander de présenter leur amendement L-1, mais il serait sans doute sage de discuter de tout cela dans ce contexte.

Monsieur Lee.

**M. Derek Lee:** Merci.

Mes amendements ont un double effet. On dirait qu'il y a beaucoup d'amendements, mais en fait, ils consistent simplement à élaguer le projet de loi.

Ils font deux choses: ils acceptent le principe de la création d'une nouvelle infraction pénale, le vol de véhicules à moteur; il supprime tous les aspects reliés aux peines minimales obligatoires et il conserve la déclaration de culpabilité par mise en accusation et la déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

La peine en cas de condamnation par voie de mise en accusation serait un maximum de 10 ans et la peine dans le cas d'une infraction sommaire serait un maximum de deux ans. L'amende n'est pas une option.

Mon projet de loi supprimait tous les paragraphes qui figurent maintenant à la page 2. Tout ceci serait supprimé; voilà l'effet de ces amendements.

Je signale qu'aux termes de l'article 734 du code, le tribunal a toujours le pouvoir d'imposer une amende, s'il le souhaite. Encore une fois, mes amendements ont pour effet de supprimer toutes les peines minimales obligatoires.

Je suis prêt à présenter ces amendements lorsque cela vous conviendra. Les autres parties ou personnes souhaitent peut-être expliquer leurs amendements.

**Le président:** Je vais autoriser une discussion à ce moment-ci, monsieur Lee. Je pense qu'il serait souhaitable d'en faire une discussion générale.

Monsieur Ménard.

[Français]

**M. Réal Ménard:** Monsieur le président, si c'était le voeu du comité de disposer du projet de loi avant que nous retournions à la période des questions...

L'amendement déposé par le Bloc québécois poursuit le même objectif que celui énoncé par M. Lee. Si c'est le voeu du comité de voter les amendements de M. Lee, ma collègue et moi allons nous rallier à ce régime d'infractions proposé.

Pour nous, c'est important qu'il n'y ait pas de peines minimales obligatoires. Nous avons eu l'occasion d'expliquer cela. Nous pourrions retirer notre amendement et procéder au vote, si c'était le voeu du comité.

En outre, nous appuyons la série d'amendements proposés par notre collègue M. Lee.

[Traduction]

**Le président:** La chose à faire serait de ne pas présenter votre amendement et d'appuyer celui de M. Lee; cela réglerait tout.

Monsieur Masse.

**M. Brian Masse:** Nous allons appuyer l'amendement libéral et nous sommes également en faveur de procéder au vote avant la période de questions.

**Le président:** Merci, monsieur Masse.

Monsieur Moore.

**M. Rob Moore:** Je crois que nous avons entendu de nombreux témoignages au sujet de la nécessité d'apporter des améliorations dans ce domaine. Je pense que le projet de loi présenté est un bon projet de loi. Je n'appuierai pas l'amendement libéral. Nous pensons qu'il est souhaitable d'avoir un genre de peine minimale, ne serait-ce que pour une troisième infraction.

J'ai fait circuler deux amendements qui proposent, à mon avis, un compromis, et qui sont fondés sur certaines questions qu'a posées l'opposition. Nous n'allons pas vider le projet de loi de sa substance, je m'y oppose, mais nous allons le conserver. J'aimerais expliquer aux membres du comité quel serait l'effet des amendements présentés par le gouvernement.

Premièrement, ils supprimeraient la peine minimale obligatoire pour une première et une deuxième infraction. Je pense que c'est un compromis qui devrait satisfaire M. Ménard.

En cas de troisième infraction, il y aurait une peine minimale obligatoire non pas de deux ans, mais de six mois. C'est là l'effet de l'amendement que j'ai présenté. Il ramènerait la durée maximale de la peine d'emprisonnement pour les infractions sommaires de deux ans à 18 mois. Cela est conforme au régime des peines prévu par le Code criminel et il introduirait également tous les amendements corrélatifs.

Une autre chose: il ferait passer la durée maximale de l'emprisonnement en cas de première ou de deuxième infraction de cinq à dix ans. Cela est en fait conforme au maximum qui est déjà prévu pour le vol de plus de 5 000 \$. Le projet de loi serait donc conforme aux dispositions du code.

Le projet de loi conserverait l'infraction de vol de véhicules à moteur, mesure sur laquelle nous sommes à peu près tous d'accord, ainsi que la peine minimale de six mois pour une troisième infraction. Nous savons que le gouvernement est minoritaire et nous essayons de satisfaire les membres de l'opposition en faisant plus de la moitié du chemin. J'espère que les membres du comité pourront accepter ces amendements. J'ai donc présenté deux amendements et je pense qu'avec eux, nous ferions tout ce que nous voulons accomplir.

• (1345)

**Le président:** Monsieur Ménard.

[Français]

**M. Réal Ménard:** Je reconnais, monsieur le président, que M. Moore, dont on m'a dit qu'il était un nouveau marié et que je félicite, s'installe dans un jeu de grande séduction.

Malheureusement, il reconnaîtra comme nous que le fait de la retrouver lors d'une troisième infraction ne change rien. Notre logique veut que nous soyons rébarbatifs à cela, car nous ne croyons pas que l'on devrait administrer la justice à l'aide de peines minimales.

Au contraire, même ce matin, je n'ai pas entendu, lors de l'échange que nous avons eu avec M. Roberts... En passant, je remercie la greffière d'avoir travaillé très fort pour qu'il quitte son Angleterre, où il est établi.

Monsieur le président, je ne crois pas — je vais vérifier avec ma collègue et le bureau de notre leader — que nous serons en mesure d'appuyer cet amendement. Cependant, je l'invite à ne pas en faire une affaire personnelle; il a toute mon amitié.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Lee, voulez-vous faire des commentaires?

**M. Derek Lee:** J'apprécie les efforts qu'ont faits les membres du gouvernement pour essayer de rédiger des propositions susceptibles de déboucher sur un consensus. Mais je pense, comme M. Ménard l'a fait remarquer, qu'il demeure une grande différence entre les différents points de vue et les intentions. En principe, le recours aux peines minimales, de l'avis de notre parti — et je crois qu'il y a d'autres membres du comité qui sont du même avis —, devrait être le plus minime possible — sans jeu de mots — et par conséquent, nous ne pourrions pas appuyer l'imposition de peines minimales obligatoires dans cet article sur le vol de véhicules à moteur.

**Le président:** Cette différence semble séparer le gouvernement de l'opposition.

Monsieur Moore, avez-vous d'autres commentaires?

**M. Rob Moore:** Je ne le prendrais pas personnellement, de sorte que cela ne me blesse pas. Mais nous avons tenté de préserver l'intention du rédacteur du projet de loi tout en répondant, à mon avis, à presque toutes les préoccupations qui ont été soulevées par les membres de l'opposition. La seule peine minimale qui demeurerait dans ce projet de loi tel que modifié serait une peine de six mois en cas de troisième condamnation. Cela me paraît tout à fait raisonnable. Si l'opposition soutient qu'une peine minimale de six mois en cas de troisième condamnation pour vol de véhicules à

moteur n'est pas raisonnable, alors je pense que l'opposition est déraisonnable.

Nous avons fait un effort pour essayer d'obtenir un consensus. J'ai écouté les questions qui ont été posées mardi. Nous en avons tenu compte pour la première et la deuxième infraction. J'estime que les membres du comité souhaitent conserver l'infraction de vol de véhicules à moteur et c'est ce que fait le projet de loi qui en fait une infraction distincte aux termes du Code criminel.

Je ne peux pas appuyer ce qui reviendrait, à mon avis, à vider le projet de loi de sa substance en supprimant toutes les peines minimales. Quelqu'un pourrait être condamné trois, quatre, cinq, six fois et plus et vous ne pensez pas que cela mériterait une peine de six mois d'emprisonnement? Il ne s'agit pas de délinquants primaires. Il ne s'agit pas de délinquants secondaires.

C'est un compromis majeur par rapport à ce qu'a présenté M. Scheer, dans le but d'en arriver à un consensus.

Je vais en rester là. Je ne peux pas appuyer un amendement qui serait moins sévère que ce que nous proposons. J'invite les membres du comité à examiner une fois de plus ces suggestions, qui répondent à mon avis à 90 p. 100 des préoccupations qui ont été mentionnées.

• (1350)

**Le président:** Merci, monsieur Moore.

M. Moore invite l'opposition à adopter une position de compromis.

**L'hon. Larry Bagnell:** J'invoque le Règlement.

**Le président:** Monsieur Bagnell.

**L'hon. Larry Bagnell:** Sur le rappel au Règlement, je me demande si nous pourrions suspendre la séance pendant deux minutes pour tenir un caucus.

**Le président:** Les membres du comité sont-ils d'accord?

Très bien, nous allons suspendre la séance pour deux minutes.

•

\_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

•

**Le président:** Reprenons.

L'opposition a eu le temps de tenir un caucus et de discuter de cette question.

Monsieur Lee, voulez-vous faire un commentaire?

**M. Derek Lee:** Les membres qui siègent de ce côté-ci de la table ont sincèrement examiné l'offre tout à fait raisonnable et positive qu'a présentée le gouvernement pour essayer d'atténuer la sévérité des articles relatifs aux peines, mais nous ne pouvons renoncer, dans ce projet de loi, au principe qui exclut les peines minimales obligatoires. Peut-être si nous avons eu davantage de temps, nous aurions pu poursuivre la discussion.

Je tiens à souligner, monsieur le président, qu'il est possible que, si le gouvernement retire son amendement... Non, peut-être que ça ne pourra se faire. Je pensais qu'on pourrait peut-être le présenter à l'étape du rapport. Je me trompe peut-être en disant cela. Le seul fait de retirer un amendement ne suffira pas, parce qu'il aurait pu être présenté au comité.

• (1355)

**Le président:** Étant donné que nous sommes en train de modifier ces articles, il sera possible de présenter d'autres amendements à l'étape du rapport.

**M. Derek Lee:** On pourrait alors le modifier encore un peu, je crois.

**Le président:** Oui.

**M. Derek Lee:** Très bien, ça va.

Nous allons présenter les amendements de la façon qui vous paraît souhaitable et nous verrons ce qui se passe; mais nous n'avons pas réussi à nous entendre.

**Le président:** Je n'ai pas très bien saisi le sens de votre commentaire. Vous êtes prêt à me confier...?

**M. Derek Lee:** Non, je suis prêt à laisser la suite de la séance entre vos mains et à procéder au vote sur les amendements. Nous allons les mettre aux voix et ensuite, à l'étape du rapport, si un député l'estime approprié, il sera alors possible d'essayer de...

**M. Réal Ménard:** Ce n'est pas clair.

**M. Derek Lee:** Très bien.

[Français]

**M. Réal Ménard:** J'ai une question à poser, monsieur le président.

Si ce comité s'apprête à voter les amendements de M. Lee, comme je crois qu'on va le faire, et que, dans un geste d'unité qui sera tout à fait exemplaire pour nous, les libéraux, les bloquistes et les néo-démocrates votent les amendements de M. Lee, le doyen de ce comité, dois-je comprendre que nous allons disposer des amendements et que, par conséquent, le Bloc retirera son amendement?

Cela veut-il dire que nous allons également voter les amendements du gouvernement, ou allons-nous en disposer? Si nous votons l'amendement des libéraux, dispose-t-on de l'amendement du gouvernement, ou le gouvernement pourra-t-il revenir à la charge avec cela à l'étape du rapport, auquel cas il essuiera une deuxième correction?

Monsieur Petit, je ne fais qu'une bouchée de vous.

[Traduction]

**M. Derek Lee:** Très bien, mettons l'amendement aux voix.

**Le président:** L-1 aurait pour effet de supprimer complètement G-1 et BQ-1.

Si le G-2 est accepté, il ne sera pas visé par les autres motions qui ont été présentées. Si le G-2 est accepté...

[Français]

**M. Réal Ménard:** Votons. Si l'on vote les amendement de M. Lee, il y a deux amendements qui survivent.

[Traduction]

**Le président:** Le G-2 est un simple ajout.

Monsieur Bagnell, nous n'avons plus beaucoup de temps et je sais que tout le monde voudrait être à la Chambre pour la période des questions. Avez-vous un commentaire?

**L'hon. Larry Bagnell:** Oui, mais nous avons également le droit d'avoir une discussion sur les amendements.

**Le président:** Absolument, si vous voulez rester ici toute la soirée, je veux bien.

**L'hon. Larry Bagnell:** Très bien.

Je tiens à dire que je ne suis pas totalement contre la proposition de M. Moore, mais nous n'avons pas eu la possibilité d'en parler avec

notre caucus, ni avec nos critiques. Il a suggéré que j'en parle avec Marlene et je serais heureux de le faire, mais je ne sais pas comment il voudrait que nous le fassions s'il veut également que nous procédions au vote immédiatement.

**M. Rob Moore:** Je voulais simplement parler de la question. J'avais entendu dire différentes choses au sujet des peines minimales obligatoires. De sorte que je ne sais pas, il y a peut-être une tendance générale, une opposition complète à toute forme de peine minimale obligatoire.

Je pense que nous devrions voter. Il sera peut-être possible de revenir là-dessus à une autre étape devant la Chambre.

[Français]

**M. Réal Ménard:** Je crois qu'il faut voter, monsieur le président. Nous voulions disposer du projet de loi aujourd'hui pour pouvoir en étudier un autre la semaine prochaine.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Ménard, excusez-moi, mais je n'ai pas compris ce commentaire.

[Français]

**M. Réal Ménard:** Je crois qu'il faut maintenant voter. Nous voulions disposer du projet de loi avant la fin de la session.

[Traduction]

**Le président:** L'amendement L-1 est mis aux voix.

(L'amendement est adopté. [Voir le *Procès-verbal*])

**Le président:** Les amendements G-1 et BQ-1 sont supprimés.

Nous pouvons prendre un vote distinct sur les paragraphes (2), (3), (4) et (5) ou nous pouvons les regrouper.

Êtes-vous d'accord pour les regrouper?

**Des voix:** D'accord.

• (1400)

**Le président:** Maintenant, est-ce que l'amendement numéro 2 du gouvernement est adopté?

(L'amendement est rejeté.)

**Le président:** L'article 1 modifié est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Le titre est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Le projet de loi modifié est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Puis-je faire rapport du projet de loi modifié à la Chambre?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Le comité doit-il demander la réimpression du projet de loi pour usage à l'étape du rapport?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Merci.

La séance est levée.









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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :**

**Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:**

**<http://www.parl.gc.ca>**

---

**Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.**

**The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.**