



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la justice et des droits de la personne

JUST • NUMÉRO 031 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 26 octobre 2010

—
Président

M. Ed Fast

Comité permanent de la justice et des droits de la personne

Le mardi 26 octobre 2010

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Ed Fast (Abbotsford, PCC)): La séance est ouverte. Il s'agit de la 31^e réunion du Comité permanent de la justice et des droits de la personne. Nous sommes mardi, le 26 octobre 2010.

Vous avez sous les yeux l'ordre du jour qui comprend l'étude du projet de loi S-9, loi modifiant le Code criminel (vols d'automobile et trafic de biens criminellement obtenus).

Pour nous aider dans notre étude, nous accueillons un certain nombre de témoins. Premièrement, nous avons Mme Caroline Xavier qui représente l'Agence des services frontaliers du Canada. Nous accueillons également M. Robert Borland, avocat, du ministère de la Justice. Soyez les bienvenus.

Ensuite, nous avons des représentants de Statistique Canada. Pour ceux qui sont déjà venus témoigner devant le comité, soyez les bienvenus encore une fois. Nous accueillons Julie McAuley, directrice; Mia Dauvergne, analyste principale, et Craig Grimes, chef et conseiller. Bienvenue à tous.

Vous connaissez le processus. Vous avez 10 minutes pour faire un exposé, si vous le désirez, et ensuite, il y aura des questions.

Pourquoi ne pas commencer par Statistique Canada.

Mme Julie McAuley (directrice, Centre canadien de la statistique juridique, Statistique Canada): Merci beaucoup, et merci de nous donner l'occasion de témoigner devant le comité au sujet du projet de loi S-9.

Statistique Canada ne se prononce pas sur les modifications proposées dans le projet de loi. Nous avons réuni les données les plus récentes que nous possédons sur le vol de véhicules à moteur. Toutes les sources de ces données sont indiquées clairement sur les diapositives que nous avons assorties de notes pertinentes.

Nous avons aussi ajouté des compléments d'information à la fin pour la gouverne des membres du comité et nous avons fait distribuer copie d'un article de *Juristat* sur le vol de véhicules à moteur, article qui a été publié en 2008 et où figurent des données de 2007. Il s'agit de l'article de *Juristat* le plus récent sur cette question.

Mes collègues, Mme Mia Dauvergne et M. Craig Grimes, m'aideront à répondre à vos questions.

Nous allons maintenant passer à la première diapositive.

Cette diapositive montre que les vols de véhicules à moteur déclarés par la police au Canada accusent un recul depuis 1996. Le taux des vols de véhicules à moteur a chuté de 15 p. 100 entre 2008 et 2009, prolongeant ainsi une tendance à la baisse qui a débuté en 2003.

Le nombre des vols de véhicules à moteur déclarés par la police correspond aux infractions au cours desquelles on subtilise ou on tente de subtiliser un véhicule à moteur garé et ce sans l'autorisation

du propriétaire. Cela inclut les cas où l'auteur de l'infraction a l'intention de voler un véhicule mais échoue.

En 2009, la police a déclaré qu'environ 108 000 véhicules à moteur avaient été volés, c'est-à-dire en moyenne 300 véhicules par jour. Ce chiffre inclut les vols réalisés et les tentatives de vol. Il s'agit d'une légère baisse par rapport à 2008, année où la police a déclaré environ 125 000 vols de véhicules à moteur.

Un peu plus du tiers des véhicules à moteur volés en 2009 étaient des automobiles et un tiers étaient des camions.

Le vol de véhicules à moteur est un des crimes le plus souvent déclarés à la police au Canada. En 2009, il représentait 5 p. 100 de toutes les infractions au Code criminel et 6 p. 100 de toutes les infractions commises sans violence.

La diapositive suivante indique que les plus hauts taux de vols de véhicules à moteur seraient enregistrés dans les provinces de l'Ouest et dans le Nord du Canada. En 2009, pour la première fois en 13 ans, le Manitoba n'a pas enregistré le plus haut taux de vols de véhicules à moteur au pays; c'est le Nunavut qui occupe le premier rang, le taux étant de 593 vols de véhicules à moteur pour 100 000 habitants. Les taux de vols de véhicules à moteur au Manitoba a baissé au cours de quatre des cinq dernières années, y compris une chute de 39 p. 100 en 2008 et une autre, de 28 p. 100 en 2009.

La diapositive suivante indique que, de façon générale, la même répartition géographique est observée pour les régions métropolitaines de recensement du Canada. En 2009, bien que le taux de vols de véhicules à moteur ait été le plus élevé à Brantford, en Ontario, de façon générale, les taux de vols de véhicules à moteur sont plus élevés dans les régions métropolitaines de recensement de l'Ouest du Canada.

Depuis 17 ans, Winnipeg accuse un des plus hauts taux au Canada. Toutefois, le taux de vols de véhicules à moteur a diminué de 956 par 100 000 habitants en 2008 à 629 par 100 000 habitants en 2009. C'est ce qui a été la principale cause de la diminution du taux global de vols de véhicules à moteur au Manitoba. En 2009, c'est à Winnipeg qu'ont été volés 74 p. 100 des véhicules à moteur volés au Manitoba, une légère baisse par rapport à 2008, où ce taux était de 81 p. 100.

Le vol de véhicules à moteur est l'un des crimes les moins souvent résolus par la police. En 2009, seulement 11 p. 100 des vols de véhicules à moteur se sont soldés par l'identification d'un prévenu, alors que dans le cas de toutes les autres infractions commises sans violence, ce pourcentage est de 33 p. 100.

On constate sur la diapositive 5 que tout comme dans le cas des autres infractions commises sans violence, le vol de véhicules à moteur déclarés par la police est un crime qui est l'apanage des jeunes. En 2009, le groupe des 15 à 18 ans accusait le taux le plus élevé de vols de véhicules à moteur déclarés par la police. Environ trois prévenus pour vol de véhicule à moteur sur 10 étaient des jeunes de 12 à 17 ans en 2009, ce qui est légèrement plus élevé que la proportion de jeunes accusés d'autres infractions non violentes.

Environ 82 p. 100 des prévenus pour vol de véhicules à moteur étaient de sexe masculin en 2009. Dans le cas des autres infractions commises sans violence, la proportion de prévenus de sexe masculin s'élevait à 75 p. 100.

Fondée sur une analyse réalisée en 2007, la diapositive suivante porte sur la relation entre les vols de véhicules à moteur déclarés par la police et le crime organisé. Nous n'avons pas encore trouvé de façon directe et fiable de mesurer l'implication du crime organisé, mais le taux de recouvrement de véhicules volés a été employé à titre de variable subrogative.

● (1535)

Comme vous pouvez le voir, environ quatre véhicules volés sur dix n'ont pas été récupérés par la police, ce qui donne à penser que ces vols pourraient être liés au crime organisé. En 2007, c'est dans la province de Québec que le taux de recouvrement de véhicules volés était le plus faible, et c'est à Winnipeg qu'il était parmi les plus élevés.

Dans la diapositive suivante, nous abordons la question des décisions rendues par les tribunaux à la suite de vols de véhicules à moteur. Il n'est pas possible de relever les vols de véhicules à moteur seulement à partir des dossiers administratifs des tribunaux, car ce type de vols est consigné en ce moment avec toutes les autres catégories de vols énoncées dans l'article 334 du Code criminel. Toutefois, nous pouvons établir un lien entre les dossiers judiciaires, qui comprennent des décisions rendues dans les affaires pénales, et les dossiers de police, qui comprennent des caractéristiques sur l'infraction, ce qui permet de faire un relevé de cette sous-catégorie de vol au Canada.

On nous demande souvent si les vols de véhicules à moteur sont traités différemment des autres types de vols par les tribunaux. Récemment, nous avons établi un lien entre ces dossiers administratifs pour répondre à cette question dans le cadre d'un autre projet. Un échantillon non représentatif des dossiers judiciaires a montré des différences dans la façon dont les vols de véhicules à moteur étaient traités par les tribunaux par rapport aux autres types de vols. On avait plus souvent recours à l'incarcération dans les cas de condamnation pour vol de véhicules à moteur, et on a dénoté des différences considérables dans la durée de l'incarcération pour ce type d'accusation par rapport à tous les autres types de vols.

L'article 335 du Code criminel stipule que le fait de prendre un véhicule à moteur sans le consentement du propriétaire constitue une infraction similaire au vol. Dans la diapositive 8, on constate que plusieurs milliers de causes impliquant des accusations assimilables au vol ont été entendues par les tribunaux pénaux canadiens chaque année. Le nombre d'accusations portées contre les jeunes a chuté depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents, alors que le nombre d'accusations portées contre des adultes n'a que très peu changé depuis 2000-2001. La proportion de condamnations d'adultes et de jeunes a tendance à être plus élevée pour ce type d'accusation par rapport aux autres, mais elle est presque identique à celle des accusés déclarés coupables de vol en général.

Passons maintenant aux données fournies par les tribunaux pénaux au sujet de la possession de biens criminellement obtenus. Le trafic de ce type de biens constitue une nouvelle infraction proposée par le projet de loi S-9. Or, il est impossible d'obtenir des données sur la mesure selon laquelle ces dossiers judiciaires comprennent également des accusations de trafic de biens criminellement obtenus. Toutefois, il est possible d'obtenir des données sur le nombre de causes qui comprennent une infraction sous-jacente de possession de biens criminellement obtenus. Depuis 2000-2001, environ 10 p. 100 des cas, soit plus ou moins 40 000 dossiers par année, comprenaient au moins une accusation de possession de biens criminellement obtenus. En 2008-2009, la proportion de ces causes entendues par les tribunaux de juridiction criminelle pour les jeunes était plus élevée que la proportion entendue par les tribunaux de juridiction criminelle pour les adultes.

Bref, le vol de véhicules à moteur continue d'être très présent au Canada, mais le taux de vols de véhicules à moteur déclarés par la police continue d'être à la baisse depuis 1996. Les taux de vols de véhicules à moteur sont particulièrement élevés dans l'Ouest du pays. Les taux de recouvrement des véhicules servent de variable subrogative pour évaluer l'implication du crime organisé, ce qui nous a amené à constater que les taux de recouvrement varient d'un bout à l'autre du pays. Les véhicules volés sont moins souvent récupérés au Québec par rapport au reste du Canada, contrairement à Winnipeg où l'on enregistre l'un des taux les plus élevés de recouvrement au pays.

Merci. C'est ici que se termine mon exposé.

● (1540)

Le président: Merci.

Nous allons maintenant donner la parole à Caroline Xavier qui représente l'Agence des services frontaliers du Canada.

Mme Caroline Xavier (directrice générale, Direction du secrétariat général, Agence des services frontaliers du Canada): Merci.

J'aimerais remercier le comité de l'occasion qui m'est donnée de comparaître devant vous aujourd'hui pour discuter du rôle de l'ASFC en lien avec le projet de loi S-9.

[Français]

Avant de parler du projet de loi, j'aimerais prendre une minute pour parler du rôle que joue l'ASFC sur le plan de la gestion de la frontière ainsi que des services que nous fournissons.

L'ASFC a pour mandat de fournir des services frontaliers intégrés à l'appui des priorités liées à la sécurité nationale et à la sécurité publique, et de faciliter la libre circulation des personnes ainsi que des marchandises légitimes qui respectent les exigences de la législation frontalière.

Cette responsabilité s'étend à l'exécution de la politique en matière d'immigration et de réfugiés, à l'inspection à la frontière des aliments, des végétaux et des animaux, et vise à fournir un appui sur le plan du renseignement et des mesures d'application de la loi qui nous permettent de nous acquitter de nos obligations législatives en matière de sûreté et de sécurité.

Dans l'ensemble, l'ASFC est chargée de l'application de quelque 90 lois et règlements qui régissent l'admissibilité des personnes et des marchandises qui entrent au Canada ou qui en sortent.

[Traduction]

L'ASFC utilise une approche de la gestion de la frontière fondée sur les risques et axée sur le renseignement qui lui permet de se concentrer sur les personnes et les marchandises jugées à risque élevé, tout en facilitant le traitement à la frontière des voyageurs et des marchandises à faible risque.

L'approche fondée sur les risques permet à l'Agence de veiller à ce que les coûts et les retards occasionnés par les processus de traitement des personnes et des expéditions légitimes à la frontière soient réduits au minimum, tout en repérant et en interceptant les diverses menaces à la sécurité dès que possible dans le continuum des voyages et de la chaîne d'approvisionnement. En fin de compte, cette approche permet à l'agence d'affecter ses ressources de la manière la plus efficace possible pour évaluer les risques aussi loin que possible de la frontière.

En juin 2009, des modifications ont été apportées à la Loi sur les douanes pour renforcer le pouvoir nécessaire à l'ASFC pour intercepter les marchandises de contrebandes et autres marchandises illégales dans les zones de contrôle des douanes, tels que les aires de trafic des aéroports et les quais des ports maritimes. Les changements visaient principalement à offrir à l'ASFC une plus grande portée et une meilleure souplesse dans la gestion des risques.

Les principales modifications permettaient à l'ASFC de mettre en œuvre de façon intégrale le programme Information préalable sur les expéditions commerciales, aussi appelé Manifeste électronique, et d'apporter des changements aux zones de contrôle des douanes. En fin de compte, cela permet à l'agence de garantir une plus grande sécurité au sein de la chaîne d'approvisionnement commercial par le biais de la réception de l'information préalable sur les expéditions commerciales au moyen de l'initiative Manifeste électronique.

[Français]

Ainsi que mentionné, l'ASFC applique la Loi sur les douanes ainsi que d'autres lois et règlements fédéraux en vue de contrôler la circulation de marchandises. Cependant, aucun de ces instruments ne comporte de disposition visant expressément l'exportation de biens volés, plus particulièrement les véhicules que l'on soupçonne d'avoir été volés.

[Traduction]

En vertu de la loi actuelle, l'ASFC peut obtenir de l'information concernant les renseignements criminels et agir en conséquence, mais l'information doit toutefois être reliée à l'administration ou à l'application de la Loi sur les douanes. L'ASFC peut uniquement procéder à une vérification administrative des marchandises en partance pour l'étranger afin de s'assurer de l'observation de la Loi sur les douanes, du Règlement sur les déclarations des marchandises exportées ou de toute autre loi fédérale administrée ou appliquée par l'ASFC.

Actuellement, lorsqu'un agent découvre ce qu'il soupçonne être un véhicule volé dans le cadre d'un contrôle des exportations, l'agent n'a pas l'autorisation légale de faire enquête pour déterminer si le véhicule a été signalé comme volé. Il doit plutôt en informer le service de police local de façon à ce que la police puisse procéder à des vérifications du véhicule dans diverses bases de données afin de déterminer s'il s'agit effectivement d'un véhicule volé.

Parmi les modifications au Code criminel qui sont étudiées par le présent comité figure une disposition qui interdit l'importation et l'exportation de biens obtenus de façon criminelle, comme des véhicules volés. Cette interdiction renforcera la capacité de l'ASFC de gérer la frontière en autorisant l'exercice des pouvoirs prévus par

la Loi sur les douanes, ce qui permettra à l'agence de procéder à des examens pour déterminer si les véhicules ont été signalés comme étant volés.

En vertu du projet de loi proposée, un agent qui soupçonne que le véhicule a été volé sera également autorisé à faire des vérifications dans les bases de données pour déterminer si le véhicule a été volé. De cette façon, l'ASFC signalera à la police des véhicules qu'elle sait avoir été volés, plutôt que simplement des véhicules qu'elle soupçonne d'avoir été volés.

Par conséquent, les modifications proposées au Code criminel conféreront aux agents de l'ASFC le pouvoir légal d'aider la police en examinant et en utilisant diverses bases de données policières pour retenir les véhicules volés. Ces véhicules retenus seront ensuite remis à la police pour qu'elle fasse enquête, ce qui accroîtra nos capacités d'échanges d'informations avec nos partenaires du domaine de l'application de la loi.

Le projet de loi S-9 confèrera à l'ASFC le pouvoir d'examiner les véhicules, de déterminer s'ils ont été volés par des vérifications dans les bases de données, et de retenir les véhicules volés jusqu'à ce que la police puisse faire enquête et prendre possession des véhicules dans le cadre de leurs activités d'application de la loi courante. Essentiellement, ce projet de loi fera en sorte que l'ASFC sera en meilleure position pour travailler de manière plus efficace avec ses partenaires dans le domaine de l'application de la loi à l'échelle nationale et internationale pour décourager le trafic transfrontalier de biens volés.

Le projet de loi S-9 créera également des infractions précises: vol d'automobile, modification du numéro d'identification du véhicule automobile, trafic de biens obtenus criminellement et possession de biens obtenus criminellement aux fins de trafic.

● (1545)

[Français]

Le projet de loi aura une incidence directe et positive sur l'ASFC, car il lui permettra de jouer un rôle plus important et direct en prévenant l'exportation de biens volés.

[Traduction]

L'ASFC dispose actuellement d'un programme de contrôle des exportations stratégiques découlant des pouvoirs conférés par la Loi sur les douanes. Le projet de loi S-9 confèrera également à l'ASFC le pouvoir d'aider la police à cibler activement les expéditions destinées à l'exportation avant même qu'elles n'atteignent les ports afin d'intercepter les marchandises volées, et en particulier, les véhicules.

Ces pouvoirs nous permettront d'examiner l'information sur l'exportation que nous recevons à l'avance de manière que nous puissions travailler avec nos partenaires dans le domaine de l'application de la loi pour déterminer s'il peut y avoir une infraction ou des biens interdits, comme des véhicules volés.

Dans son cadre législatif actuel, l'ASFC travaille diligemment sur ses propres priorités d'application de la loi qui appuient les mesures prises par la police pour retrouver les véhicules présumés volés destinés à l'exportation et procéder à des enquêtes à cet effet. L'ASFC continuera d'utiliser l'approche fondée sur les risques pour faire de l'analyse préalable, en utilisant les renseignements provenant de nos partenaires dans le domaine de l'application de la loi et nos outils pour concentrer notre attention sur les conteneurs suspects.

En 2008, l'ASFC a participé à une enquête de six mois dirigée par la GRC portant sur la vérification des véhicules exportés. Au cours de cette enquête, l'ASFC a utilisé les techniques, les outils et les ressources de vérification des exportations pour découvrir des éléments révélateurs de contraventions à la Loi sur les douanes, au Règlement sur la déclaration des marchandises exportées et aux autres lois administrées ou appliquées par l'ASFC.

Durant ce projet, les agents de l'ASFC ont assisté la GRC et procédé au contrôle de 281 conteneurs dans les ports de Montréal et de Halifax, ce qui a mené à l'interception de 258 véhicules volés. Ces résultats ont permis aux organismes d'exécution de la loi de prendre conscience de la situation actuelle liée aux véhicules volés.

[Français]

L'adoption du projet de loi S-9 procurera à l'ASFC les outils législatifs dont elle a besoin pour jouer un rôle plus effectif dans le cadre des efforts qui sont faits en matière d'application de la loi en vue d'intercepter les véhicules volés.

[Traduction]

Dans le cadre de ses activités d'application de la loi courantes, l'ASFC sera en mesure d'utiliser les pouvoirs conférés par ce projet de loi pour faire son travail de manière plus efficace tout en respectant les paramètres de ses ressources disponibles.

Je vous remercie de m'avoir invitée à présenter notre point de vue pour votre étude de ce projet de loi.

[Français]

Je suis maintenant prête à répondre aux questions. Merci.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Borland, avez-vous un exposé, ou êtes-vous ici simplement à titre de ressource?

M. Robert Borland (avocat, Agence des services frontaliers du Canada): Je suis ici uniquement pour appuyer Caroline.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons passer aux questions des membres du comité.

Nous allons commencer par M. Lee. Vous avez sept minute.

M. Derek Lee (Scarborough—Rouge River, Lib.): Merci.

Je remercie nos témoins d'avoir comparu aujourd'hui.

M'adressant d'abord à Statistique Canada, il s'agit d'une approche générale, mais dans toutes vos données statistiques, il semble y avoir, heureusement, une tendance à la baisse dans les vols d'automobiles, selon le moment où vous avez commencé à en faire le décompte.

Y avait-t-il une tendance quelconque à la hausse qui était visible dans les données que vous nous avez présentées? Je n'ai rien entendu de tel, mais pourriez-vous nous dire s'il y avait des tendances à la hausse dont nous devrions être au courant ici?

• (1550)

Mme Julie McAuley: Voulez-vous dire en termes de séries chronologiques concernant les vols de véhicules à moteur?

M. Derek Lee: Oui, depuis 1993 ou 1997 — depuis le moment où vous...

Mme Julie McAuley: La deuxième diapositive, qui porte sur les vols de véhicules à moteur déclarés par la police au Canada, couvre la période de 1977 à 2009, période au cours de laquelle vous pouvez voir qu'il y a eu des fluctuations. Si vous regardez ce graphique, vous

pouvez voir qu'il y a eu une période, commençant autour de 1982, jusqu'en 1995 ou 1996, au cours de laquelle nous avons vu une augmentation. Mais essentiellement, la tendance est à la baisse depuis 1996.

M. Derek Lee: Je vois. Alors, vous pourriez avoir une année individuelle où il y a une augmentation, mais la tendance générale est à la baisse?

Mme Julie McAuley: Exactement. Dans le complément d'information que nous vous avons donné, il y a une série de tableaux, et les chiffres exacts sont compris dans ces tableaux.

M. Derek Lee: Merci beaucoup.

M'adressant maintenant à l'ASFC, lorsque vous avez décrit le rôle de l'ASFC, je vous ai entendu parler du rôle en matière d'immigration et du rôle en matière d'inspection des aliments, mais je n'ai pas entendu parler du rôle de l'agence comme percepteur des impôts. Est-ce que vous percevez toujours des impôts, les droits de douane qui sont dus?

Mme Caroline Xavier: Nous percevons des droits sur l'importation des biens, oui.

M. Derek Lee: Vous jouez toujours ce rôle? Et vous ne l'avez pas mentionné. Il n'y a pas de mal à ne pas l'avoir mentionné, mais je ne l'ai pas entendu dans votre description.

Mme Caroline Xavier: C'est sous-entendu dans le fait que nous gérons la frontière. Je ne l'ai pas nommé explicitement, mais ce rôle fait partie de notre mandat.

M. Derek Lee: Vous avez aussi mentionné que vous faisiez de la collecte de renseignements. Je le savais déjà, et les Canadiens sont heureux que vous utilisiez des renseignements pour vous préparer. Or, votre rôle sur ce plan vous est-il été conféré par une loi, ou s'agit-il simplement d'une activité qui s'est avérée nécessaire à l'accomplissement de votre travail?

Mme Caroline Xavier: En fait, nous ne faisons pas de collecte de renseignements. Nous utilisons plutôt l'information que nous obtenons de ceux qui sont mieux outillés pour la recueillir. Nous travaillons avec nos partenaires en application de la loi, comme le SCRS et la GRC, les collecteurs principaux de renseignements, si vous voulez. Nous employons ce type d'information pour prendre des décisions éclairées dans le but de bien gérer la frontière.

M. Derek Lee: D'accord, donc vous ne collectez pas vous-mêmes vos renseignements de base; vous travaillez plutôt avec d'autres partenaires, qui vous fournissent des renseignements que vous analysez ensuite à vos fins.

Mme Caroline Xavier: C'est exact.

M. Derek Lee: D'accord.

Vous avez aussi parlé de vos « pouvoirs d'application de la loi ».

Mme Caroline Xavier: « Partenaires en application de la loi », désolée.

M. Derek Lee: Non, vous avez dit...

Mme Caroline Xavier: J'ai dit « pouvoirs »?

M. Derek Lee: ... « nos pouvoirs d'application de la loi », et je présume que vous parlez des pouvoirs qui vont sont conférés par la Loi sur les douanes, la Loi sur les aliments et drogues...

Mme Caroline Xavier: Ce serait exact.

M. Derek Lee: ... et les lois existantes? Il n'y en a pas d'autres?

Mme Caroline Xavier: Non.

M. Derek Lee: Maintenant, vous avez aussi employé le terme « marchandises prohibées ».

Mme Caroline Xavier: Oui.

M. Derek Lee: Pouvez-vous nous décrire leur pertinence par rapport à la question de l'exportation d'automobiles volées avant l'entrée en vigueur de la loi? Autrement dit, quel est le rapport entre le terme « marchandises prohibées » et notre étude? Qu'est-ce qu'une marchandise prohibée, et quelle autorisation légale l'ASFC aurait-elle pour réagir à une marchandise prohibée envoyée à l'étranger et pour régler le problème?

Mme Caroline Xavier: Voulez-vous répondre, monsieur Borland?

M. Robert Borland: Certainement.

Je vais commencer par une chose, après quoi je passerai à la question des marchandises prohibées.

L'article 101 de la Loi sur les douanes contient trois termes précis : « prohibant, contrôlant ou réglementant ». Il est donc question de prohibition, de contrôle et aussi de réglementation. Pour un bien donné, comme une arme à feu prohibée ou à autorisation restreinte, il serait interdit de l'importer, à moins que les personnes qui l'importent répondent à certains critères. Aussi, certains types de drogues peuvent...

M. Derek Lee: Juste pour que nous nous en tenions à la question, je parle d'exportation. Qu'est-ce qu'une marchandise prohibée par rapport à l'exportation?

M. Robert Borland: L'ASFC a le droit de retenir tant les biens destinés à l'importation qu'à l'exportation. En fait, une seule et même disposition autorise l'ASFC à retenir des articles importés et exportés dans le but de déterminer s'ils sont conformes à la loi. L'exportation de diverses marchandises serait considérée comme étant au moins contrôlée, par exemple, les biens à double usage, c'est-à-dire ceux qui pourraient être employés tant à des fins civiles légitimes qu'à des fins militaires, selon les circonstances. De telles marchandises seraient contrôlées, et il faudrait détenir un permis spécial et remplir certaines conditions pour les exporter. En outre, il serait illégal non seulement d'importer des produits comme l'héroïne et la cocaïne au Canada, mais aussi de les exporter, puisqu'ils sont considérés comme étant des marchandises contrôlées ou prohibées.

Essentiellement, ce que nous faisons au moyen de la mesure législative, et particulièrement de l'article 355.3, c'est que nous suivons l'exemple de pays comme la Nouvelle-Zélande, qui prohibent explicitement l'importation et l'exportation de marchandises volées, notamment les véhicules. Ainsi, en vertu de la loi, l'importation et l'exportation de ce genre de biens seraient interdites, et les agents de l'ASFC auraient l'autorisation légale d'arrêter les articles à l'arrivée pour déterminer s'ils sont vraiment prohibés, c'est-à-dire volés; si tel était le cas, ils communiqueraient avec le service de police local ou la GRC, qui utiliseraient les marchandises comme preuves d'infractions.

• (1555)

M. Derek Lee: Je ne sais toujours pas très bien la question des articles destinés à l'exportation. Je comprends que toutes les marchandises importées pourraient être inspectées et tout cela, mais les articles qui doivent être exportés ne sont pas taxés. Il n'y a pas de taxe si le bien n'est pas un aliment ou une drogue. Il n'est assujéti à aucune des lois avec lesquelles vous travaillez relativement aux aliments et aux drogues, à l'immigration, ainsi qu'aux douanes.

Pouvez-vous m'expliquer clairement quel serait votre pouvoir pour ce qui est d'empêcher que l'on sorte un bien du Canada par navire, par camion ou par voiture? D'où vous viendrait l'autorité?

M. Robert Borland: La Loi sur les douanes nous confère le droit de fouiller les marchandises au départ. En effet, selon l'article 101, que j'ai déjà mentionné, les agents de l'ASFC sont autorisés à retenir les marchandises en instance d'exportation. Par ailleurs, cette même loi donne également des pouvoirs en matière de fouille ou d'examen, qui s'appliquent tant aux biens qu'on fait entrer au Canada qu'à ceux qu'on fait sortir. Ainsi, la Loi sur les douanes donne des pouvoirs...

M. Derek Lee: Cela concerne-t-il toutes les marchandises?

Le président: Attendez. Votre temps de parole est écoulé, monsieur Lee.

Une réponse très brève.

M. Robert Borland: Les pouvoirs en matière d'examen touchent toutes les marchandises. Toutefois, certaines conditions doivent être remplies pour ce qui est de l'exportation.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Ménard; sept minutes.

[Français]

M. Serge Ménard (Marc-Aurèle-Fortin, BQ): Madame McAuley, j'ai beaucoup de respect pour Statistique Canada. Par contre, avant de modifier les lois, j'aime bien savoir comment elles sont appliquées. Je trouve les études que vous menez très utiles, mais si je les reçois et que je doive les lire pendant que vous parlez, il m'est passablement difficile de me faire une idée.

Vous serait-il possible, à l'avenir, de nous envoyer ces statistiques quelques jours à l'avance afin que nous puissions par la suite vous poser des questions significatives? Je vous dis cela parce que j'accorde une très grande importance à ces questions.

Michel de Montaigne disait qu'on ne devait toucher aux lois que d'une main tremblante. J'aime bien, lorsqu'on touche aux lois, que ce ne soit pas pour faire de la politique partisane, mais plutôt pour régler un problème réel. Je pense que l'élément statistique est un élément qu'on doit considérer.

Cela étant dit, c'est relativement simple dans ce cas-ci. J'ai regardé les statistiques que vous nous avez remises et j'aimerais savoir si je ne me trompe pas en disant que les vols de véhicules automobiles sont surtout commis par des mineurs.

[Traduction]

Mme Julie McAuley: Comme la cinquième diapositive le montre, chaque année, nous pouvons voir combien de personnes sont accusées de vols de véhicules à moteur déclarés par la police et quel âge elles ont, et nous pouvons suivre les données avec le temps. Invariablement, le tableau contient un nombre disproportionné de gens dans les groupes d'âge inférieurs; nous collectons les données pour les personnes âgées de 12 ans et plus. Si vous voulez, nous pouvons fournir au comité une série chronologique de ces renseignements; ainsi, vous pourrez constater les variations dans les tendances.

[Français]

M. Serge Ménard: Dans le cas des mineurs, je ne crois pas que les peines minimales s'appliquent, étant donné qu'ils doivent être jugés devant des tribunaux de la jeunesse. La majeure partie des gens ayant commis ces vols ne seront donc pas soumis à une peine minimale en vertu de la loi destinée aux adultes.

•(1600)

[Traduction]

Mme Julie McAuley: En ce qui concerne les jeunes qui sont accusés, en 2009, environ trois personnes sur dix étaient âgées de 12 à 17 ans. Elles seraient donc jugées en vertu de la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents.

[Français]

M. Serge Ménard: Ce n'est peut-être pas évident, mais je suis suffisamment vieux pour avoir pratiqué le droit à une époque où le vol d'auto était passible d'une peine minimale d'emprisonnement. Je sais que les choses ont changé.

J'ai été particulièrement étonné par l'article 335 ou son équivalent. Je me suis dit que prendre un véhicule automobile sans la permission du propriétaire et priver temporairement ce dernier de sa propriété, comme dans le cas des balades dans une voiture volée, constituait déjà un vol. Qu'est-ce qui justifie l'article 335? Il établit un crime particulier pour le vol d'automobile. On m'avait dit, à l'époque où j'étais un jeune avocat, qu'on portait cette accusation pour éviter l'application de la peine minimale. Je ne me rappelle plus ce que cette peine représentait.

Vous semblez plus jeune que moi. Vous rappelez-vous à quel moment on a aboli la peine minimale dans le cas des vols de voitures?

[Traduction]

M. Craig Grimes (chef et conseiller, Programme des tribunaux, Centre canadien de la statistique juridique, Statistique Canada): Je ne suis pas au courant d'une peine minimale pour le vol d'automobile. Je n'ai pas fait de recherche sur ce plan. Je sais que pour le vol d'automobile, selon les données des tribunaux, les seules options sont les articles 334 ou 335, et les annotations dans le Code semblent indiquer que les deux sont applicables, selon les circonstances. Cela devient donc des questions de maintien de l'ordre.

[Français]

M. Serge Ménard: A-t-on constaté une augmentation des vols d'autos au Canada après l'abolition de la peine minimale?

Vous avez pu le vérifier. Il faudrait regarder en 1985, puisque c'est au cours de cette année qu'on l'a enlevée.

[Traduction]

Mme Julie McAuley: Nous serions ravis de vérifier et de confirmer ces renseignements pour vous. Nous enverrons la réponse à la greffière pour qu'elle vous la transmette.

[Français]

M. Serge Ménard: Il y a eu une augmentation, en effet. Il est quand même utile de vérifier cela.

M. Marc Lemay (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Reste-t-il du temps?

M. Serge Ménard: J'aimerais céder le reste de mon temps à mon collègue.

[Traduction]

Le président: Une minute et demie.

[Français]

M. Marc Lemay: Madame Xavier, votre témoignage m'intéresse beaucoup et j'aurai peut-être l'occasion d'y revenir lors d'un deuxième tour.

À l'heure actuelle, vous n'avez aucunement accès à un véhicule qui pourrait avoir été volé, selon vous, n'est-ce pas?

Mme Caroline Xavier: On pourrait avoir accès à un véhicule si, par hasard, lors de l'examen d'une déclaration d'exportation, on s'apercevait que ce qui avait été déclaré est inexact, sur le plan administratif.

Si on a déclaré que le conteneur contient une auto, qu'on trouve une auto dans le conteneur et que son numéro de série corresponde au numéro de vérification, c'est légal.

M. Marc Lemay: C'est parfait, mais que vous apportera de plus le projet de loi?

Mme Caroline Xavier: Voulez-vous dire s'il y a un soupçon de vol?

Si on me dit qu'il y avait des oranges dans le conteneur, et non une auto, et que pendant l'examen je trouve une auto, alors j'ai un soupçon. Je dois ensuite appeler la police locale ou la GRC pour dire que je pense avoir trouvé un véhicule volé. Je dois alors demander une enquête.

Je ne peux rien faire d'autre. Par contre, le projet de loi prévoit que je pourrais au moins consulter les bases de données de la police et vérifier si le véhicule a été vraiment volé. Présentement, je n'ai pas ce pouvoir.

M. Marc Lemay: Merci.

•(1605)

[Traduction]

Le président: Merci.

Nous passons à M. Comartin. Vous avez sept minutes.

M. Joe Comartin (Windsor—Tecumseh, NPD): Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins de leur présence.

Madame McAuley, si vous le voulez bien, je vais m'adresser d'abord à vous. Les statistiques que vous nous avez fournies aujourd'hui comprennent-elles les camionnettes ainsi que les automobiles?

Mme Julie McAuley: Oui.

M. Joe Comartin: Compréhendent-elles la machinerie lourde, les engins de chantier, les chargeuses frontales et tout cela?

Mme Julie McAuley: Nous tenons compte des vols de véhicules à moteur terrestres, ce qui inclut les automobiles, les camions, les fourgons, les véhicules utilitaires sport, les motocyclettes, les autobus, les motoneiges, etc.

M. Joe Comartin: Pas les chargeuses frontales, les chargeurs élévateurs à fourche, la machinerie de ce genre?

Mme Mia Dauvergne (analyste principale, Programme des services policiers, Centre canadien de la statistique juridique, Statistique Canada): Oui, ils sont inclus.

M. Joe Comartin: Ils le sont. D'accord.

Vous ne les avez pas isolés d'une façon quelconque?

Mme Julie McAuley: Nous pouvons les isoler et fournir les données au comité, si vous voulez.

M. Joe Comartin: Pourriez-vous, s'il vous plaît? Je cherche la machinerie lourde utilisée en construction. En fait, ce qui m'intéresse particulièrement, madame McAuley, c'est de voir... Je crois comprendre que c'est le secteur dans lequel le nombre de vols a bel et bien augmenté de façon considérable; je voudrais donc des données pour les cinq dernières années, disons. Si c'est possible, pouvez-vous les transmettre à la greffière du comité?

Mme Mia Dauvergne: Je ne sais pas si nous pouvons isoler précisément la machinerie lourde, mais il serait possible de séparer les camions, les voitures et les petits véhicules...

M. Joe Comartin: Les véhicules de plaisance?

Mme Mia Dauvergne: Oui. Nous pouvons vous fournir toutes les catégories que nous sommes en mesure de séparer, mais ce ne sera peut-être pas précisément la machinerie lourde.

M. Joe Comartin: Comment classez-vous la machinerie lourde?

Mme Mia Dauvergne: Nous aurions une catégorie générale pour les autres types de véhicules puisqu'ils seraient si limités.

M. Joe Comartin: Pouvez-vous nous dire quels sont les autres véhicules placés dans cette catégorie?

Mme Mia Dauvergne: Nous pouvons certainement vous donner des exemples.

M. Joe Comartin: Madame Xavier, si j'ai demandé que votre agence compare aujourd'hui, c'était pour vous demander si vous avez procédé à une analyse pour déterminer tout le travail supplémentaire que vous serez autorisés à faire grâce aux modifications. Je cherche à savoir combien d'employés additionnels vous engagerez pour assumer ce devoir et combien l'ASFC devra déboursier pour y arriver.

Mme Caroline Xavier: À l'heure actuelle, on ne prévoit pas embaucher de nouvelles ressources ou d'ETP pour faire le travail.

Cela dit, l'une des raisons pour lesquelles la mesure législative est nécessaire, c'est que nous sommes trop limités dans ce que nous pouvons faire, précisément sur le plan des véhicules volés, pour vraiment comprendre l'ampleur de la situation. Une fois la loi adoptée, nous mènerons d'autres analyses des types d'exportations qui sont faites. Nous nous concentrerons précisément sur les véhicules volés. Comme dans le cadre de notre enquête, nous pourrions coordonner davantage nos efforts avec ceux de nos partenaires du milieu de l'application de la loi; nous pourrions également examiner en plus de profondeur les types de situations qui existent partout au pays. À ce moment-là, nous tenterions également de redistribuer nos ressources en fonction de notre double mandat.

Comme vous le savez, notre priorité est l'importation, ce qui entre au pays. Cela dit, nous avons un double mandat; nous devons aussi travailler à l'exportation et à la facilitation du commerce. En nous fondant sur une analyse des risques et sur des renseignements de sécurité, nous redistribuerions nos ressources, selon les besoins, pour nos activités quotidiennes, car à ce moment-là, nous aurions la mesure législative et nous pourrions vraiment l'appliquer efficacement.

M. Joe Comartin: Je m'inquiète à ce sujet.

Je viens de Windsor. Je ne veux pas que vous preniez du personnel du bureau de Windsor et que vous l'envoyiez à Montréal ou à Halifax, où, comme on le sait déjà, on exporte beaucoup de véhicules volés. Êtes-vous en train de dire que c'est une possibilité?

Mme Caroline Xavier: Je ne dis pas nécessairement que le personnel viendrait de Windsor. Par exemple, lorsque nous avons mené notre enquête, pendant six mois, nous avons fait en sorte que notre personnel existant se concentre sur le port d'Halifax et sur Montréal, en collaboration avec notre partenaire du milieu de l'application de la loi. Il se peut que nous refassions la même chose. Or, nous n'avons pas nécessairement enlevé de personnel du bureau de Windsor; nous avons tout simplement veillé à ce que les personnes qui faisaient déjà le travail à Montréal accordent une

attention plus ciblée à certains conteneurs, selon les renseignements qu'on nous donnait.

Une fois la loi adoptée, nous pourrions travailler encore plus efficacement, car nous collaborerions régulièrement avec nos partenaires du milieu de l'application de la loi et nous ferons peut-être le même genre de travail. Je ne dis pas que nous muterions automatiquement un employé de Windsor à Montréal ou quelque chose du genre. D'abord, ce type de mutation coûte cher. Cela signifie que si l'on reçoit des renseignements de sécurité, pendant une journée, on demandera peut-être aux personnes qui travaillent normalement à l'importation de se concentrer un peu plus sur l'exportation. Les employés ne viendraient pas nécessairement d'un autre point d'entrée.

• (1610)

M. Joe Comartin: Selon la déclaration que vous avez préparée et que vous nous avez lue, je ne peux m'imaginer que vous puissiez accomplir tout ce travail additionnel sans nécessiter d'employés supplémentaires, et ce, non seulement dans les grands points, mais aussi dans les plus petits. J'ai peine à accepter que ce soit la réalité. Je n'arrive tout simplement pas à croire que c'est ce que vous ferez. Cette intervention est une affirmation; vous n'avez pas à y répondre.

Or, en ce qui concerne la situation actuelle, est-ce que je comprends bien que vous n'avez reçu aucun financement additionnel pour assumer vos devoirs supplémentaires?

Mme Caroline Xavier: Oui, c'est exact.

M. Joe Comartin: En ce moment, on a l'intention de tenter d'y arriver avec le personnel existant.

Mme Caroline Xavier: C'est exact.

M. Joe Comartin: Je n'ai plus de questions.

Le président: Merci, monsieur Comartin.

Nous passons à M. Norlock; sept minutes.

M. Rick Norlock (Northumberland—Quinte West, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président, et merci aux témoins d'être ici aujourd'hui.

Mes questions s'adressent principalement aux représentants de l'ASFC. Dans une certaine mesure, elles suivent la même voie que celles de M. Comartin.

Par rapport au programme spécial dans le cadre duquel on a récupéré 258 véhicules volés, je conclus de votre déclaration que vous avez utilisé des employés existants et que vous avez simplement fait en sorte qu'ils concentrent leurs efforts. Vous ne l'avez peut-être pas dit, mais si je me souviens bien, d'autres organismes d'application de la loi ont travaillé avec vous au programme, n'est-ce pas?

Mme Caroline Xavier: C'est exact. Il y avait la GRC, ainsi que des compétences locales.

M. Rick Norlock: Est-ce parce que vous ne bénéficiiez pas des avantages prévus par la mesure législative? Eux avaient accès aux bases de données nécessaires pour vérifier si les véhicules avaient été volés ou non.

Mme Caroline Xavier: C'est exact.

M. Rick Norlock: Si vous pouviez simplement me suivre pendant un moment, lorsque nous menions une autre étude — qui a, bien entendu, aboutit à des recommandations, dont celle que nous examinons cette loi et que nous préparions des ajouts à la loi — l'un des témoins a essentiellement déclaré qu'on était en train de charger les conteneurs et que les représentants de l'ASFC, qui n'avaient pas le pouvoir d'inspecter les conteneurs... Parce que nous savons que vous n'examinez pas chaque conteneur, n'est-ce pas?

Mme Caroline Xavier: C'est exact. Pas les conteneurs destinés à l'exportation.

M. Rick Norlock: Pas les conteneurs destinés à l'exportation.

Vous examinez les conteneurs que votre instinct d'enquêteur et votre expérience.... Lorsque j'étais policier, j'avais l'habitude de les appeler mes sonnettes d'alarme. Donc, si vos représentants formés remarquent quelque chose de louche, ils inspecteront le conteneur. Est-ce exact?

Mme Caroline Xavier: Je vais utiliser le jargon de l'ASFC...

M. Rick Norlock: Utilisez la terminologie qui vous convient.

Mme Caroline Xavier: Ce serait approprié.

Voici en gros comment les choses se passent. Lorsqu'une personne nous fournit une déclaration d'exportation, nous l'examinons afin de déterminer si elle a l'air « orthodoxe », comme vous le dites, si elle a l'air conforme et si les marchandises exportées et leur destination semblent plausibles. Puis, nous effectuons une vérification aléatoire du conteneur. Donc, au moment où nous examinons la déclaration, si le besoin d'inspecter le conteneur se fait sentir, nous vérifions son contenu pour nous assurer qu'il correspond à la déclaration que nous avons reçue.

M. Rick Norlock: Merci.

Lorsque j'aborde ces questions, je suppose toujours que quelqu'un à la maison regarde ou écoute nos délibérations et, bien entendu, dans la bulle qu'est Ottawa, nous présumons toujours que tout le monde comprend ce que nous voulons dire, mais ce n'est pas le cas. Je pense que les Canadiens seraient surpris d'apprendre qu'un pays comme la Nouvelle-Zélande ou tout autre pays a besoin d'adopter une loi qui stipule qu'il est illégal d'exporter des biens volés. Pourtant, vous affirmez que vous avez besoin de ce genre de mesure législative pour faire votre boulot.

Mme Caroline Xavier: C'est exact.

M. Rick Norlock: Lorsqu'on vous demande le genre de marchandises d'exportation que vous pourriez examiner, de mémoire, je peux trouver quelques exemples. Vous examinerez, par exemple, les bandes magnétiques ou les disques compacts qui sortent du pays. Vous pourriez être sensibilisés à l'exportation de pornographie juvénile. Vous examinerez également certains produits qui pourraient être radioactifs et dont l'exportation serait illégale sauf si vous présentiez les documents appropriés...

• (1615)

Mme Caroline Xavier: Les permis.

M. Rick Norlock: ...les permis qui vous autoriseraient à le faire. Ces précisions sont destinées aux téléspectateurs.

Pour en revenir au programme spécial, aux 258 véhicules volés, je suppose qu'il ne serait pas exagéré d'affirmer que, si nous adoptions cette mesure législative sous sa forme actuelle afin de vous accorder ces pouvoirs, nous pourrions commencer à ajouter des zéros à la fin du chiffre 258, parce que vous auriez alors les outils législatifs nécessaires pour commencer à mettre un terme à l'exportation de ces

véhicules qui — dites-le-moi si j'ai tort — représentent une grande part du crime organisé au Canada.

Est-ce une déclaration raisonnable que vous pourriez faire ou que nous pourrions faire aux Canadiens?

Mme Caroline Xavier: Il serait raisonnable de déclarer qu'assurément, grâce à ces pouvoirs, nous serons en mesure de collaborer plus efficacement avec nos partenaires de l'application de la loi. Comment cela se traduira-t-il sur le plan des chiffres et du volume? Nous l'ignorons. En prime, nous aurons l'avantage suivant: parce que nos partenaires de l'application de la loi sauront que nous avons la capacité d'utiliser leur base de données pour effectuer cette vérification, par exemple, ils seront conscients que, s'ils reçoivent un appel de notre part au sujet d'un véhicule que nous soupçonnons d'être volé, nos motifs seront crédibles, car nous aurons procédé à une analyse préliminaire. Ils sauront qu'ils ne se déplaceront pas pour rien si, par exemple, nous leur demandons de se présenter à un poste frontalier pour saisir cette marchandise.

M. Rick Norlock: Merci.

L'autre question a trait à la recherche de renseignements. Bon nombre de gens croient que le renseignement est effrayant, qu'il s'agit d'une activité clandestine. Au bureau de police, nous avons l'habitude d'utiliser l'expression « renseignements blancs » pour désigner certains renseignements. Les renseignements blancs sont ceux auxquels tout le monde a accès, que ce soit dans un journal ou sur une affiche placardée au mur. Lorsque vous affirmez ne pas recueillir de renseignements, est-ce que j'exagérerais en disant que, si vous ou vos représentants remarquez quelque chose qui — je vais maintenant employer votre terminologie — n'était pas « orthodoxe » et que vous pensiez que cela pourrait intéresser le service de police ou d'autres instances, vous serviriez-vous d'un système interne pour acheminer ce renseignement, ou vous en remettriez-vous à la personne qui souhaite passer cet appel téléphonique?

Mme Caroline Xavier: Je crois que ce serait juste.

Lorsque j'ai parlé de « recherche de renseignements », je voulais simplement m'assurer que vous compreniez bien que nous n'avons pas le mandat de recueillir des renseignements. Je suppose que c'est la précision que je tenais à apporter.

Vous avez raison de dire que tous les renseignements que nous examinons dans le cadre de nos activités quotidiennes, qu'il s'agisse de renseignements commerciaux qu'on nous fait parvenir au préalable ou d'autres renseignements, sont en quelque sorte des renseignements secrets. Vous avez donc raison. Si, dans le cadre de nos activités régulières, nous observons des choses, et nous recueillons une forme ou une autre de renseignements et que, lors de l'examen d'un conteneur d'exportation, nous tombions sur des renseignements qui seraient considérés secrets, nous entreprendrions de les communiquer à nos partenaires locaux de l'application de la loi ou à la GRC, selon le partenaire avec lequel il serait approprié de prendre contact dans le cas en question. Alors, oui, cela fait partie de ce que nous ferions.

M. Rick Norlock: Dans l'intérêt des téléspectateurs, pourriez-vous indiquer si vous recevez également des renseignements de sources autres que la police locale ou nationale? Échangez-vous des renseignements avec vos homologues américains, car nous avons des frontières en commun en particulier dans la région de Windsor?

Mme Caroline Xavier: Nous avons certainement établi des paramètres pour échanger des renseignements avec les divers partenaires que vous avez mentionnés; oui, c'est exact.

M. Rick Norlock: Merci.

Le président: Merci.

Voulez-vous que nous ayons une autre série de questions?

Monsieur Lemay?

[Français]

M. Marc Lemay: Monsieur le président, je vous avais dit que je voulais poser une question.

Madame Xavier, ce que vous dites m'intéresse beaucoup. Le projet de loi va être adopté, je vous le dis. Que va changer dans votre vie de tous les jours le fait que ce projet de loi entre en vigueur? Un peu plus tôt, vous avez dit que l'on allait s'approcher, s'il y avait une déclaration... Allez-vous attendre les vérifications des conteneurs? Sinon, allez-vous être proactive et vous assurer que la loi sera respectée?

• (1620)

Mme Caroline Xavier: Nous allons continuer à effectuer nos tâches actuelles et à être proactifs. Toutefois, les nouvelles dispositions vont nous permettre de faire des vérifications dans les bases de données de la police. Si on trouve une auto dans un conteneur, on va pouvoir confirmer qu'il s'agit d'une auto volée. En ce moment, on ne peut pas le faire. Quand on va appeler la police locale, on va pouvoir confirmer qu'on a trouvé un conteneur qui contient une auto volée. Au moins, ils vont avoir déjà une preuve. Ils vont pouvoir commencer leur enquête.

M. Marc Lemay: Vous avez dit qu'en 2008, vous avez réalisé un projet-pilote grâce à une entente avec la Gendarmerie royale du Canada. C'est assez extraordinaire. Vous n'avez surveillé que 281 conteneurs, mais il y en a des millions. Ça veut dire que plusieurs véhicules volés sont déjà rendus outre-mer.

Mme Caroline Xavier: C'est difficile à dire, parce qu'on ne le sait pas.

M. Marc Lemay: On va prendre ceux d'Abbotsford, car il y en a beaucoup, ainsi que la Mercedes de M. Fast...

Mme Caroline Xavier: Je pense que c'est une partie du problème. On ne sait pas jusqu'à quel point le problème est grave. Pour le savoir, il faut que l'on devienne plus efficace.

M. Marc Lemay: Si on adopte ce projet de loi, c'est qu'il y a une nécessité, à l'heure actuelle. On sait que les voitures sont envoyées outre-mer.

Qu'en est-il des pièces? Ce sera ma dernière question.

Mme Caroline Xavier: Cela sera touché par la loi, oui, que l'on parle d'un véhicule ou de ses pièces.

M. Marc Lemay: C'est parfait, merci.

[Traduction]

Le président: Merci.

Je tiens à préciser que je n'ai jamais possédé une Mercedes ou une BMW, bien que j'envie ceux qui en sont propriétaires.

Avez-vous terminé, monsieur Lee?

Monsieur Woodworth.

M. Stephen Woodworth (Kitchener-Centre, PCC): Merci.

Si vous le permettez, j'ai une brève question à poser. Lorsque M. Ménard nous a rappelé qu'il se pouvait que la peine minimale imposée pour le vol d'automobile ait été supprimée en 1985, cela m'a interpellé. Alors, je voulais demander à la témoin de Statistique Canada si elle pouvait diriger son attention sur le tableau 1 qui semble indiquer le taux de vols de véhicules à moteur déclarés par la police au Canada, de 1977 à 2009. Je crois comprendre qu'en 1985,

le taux de vols de véhicules à moteur est passé de 299 à 318 par 100 000 habitants. Est-ce que je lis le tableau correctement?

Mme Julie McAuley: Oui, vous l'interprétez correctement.

M. Stephen Woodworth: De plus, il me semble que le taux de 2009, soit 320 par 100 000 habitants, est encore plus élevé qu'il l'était en 1985. Est-ce que je lis le tableau correctement?

Mme Julie McAuley: Oui.

M. Stephen Woodworth: Merci beaucoup.

C'est la question que je souhaitais poser.

Le président: Merci. Je tiens à remercier tous nos témoins d'avoir accepté de comparaître aujourd'hui. Comme nous allons passer à l'étude article par article, vos témoignages nous seront utiles.

Nous allons faire une pause de deux minutes afin de permettre aux représentants du ministère de la Justice de prendre leurs sièges. Le comité suspend ses travaux.

- _____ (Pause) _____
-
- (1625)

Le président: Le comité reprend ses travaux.

Nous passons maintenant à l'étude article par article du projet de loi S-9, Loi modifiant le Code criminel afin de contrer le vol d'automobile et le trafic de biens criminellement obtenus.

Monsieur Petit.

[Français]

M. Daniel Petit (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Avant que l'on commence l'étude article par article, je dirais que la proposition présentée par M. Ménard devrait être considérée de façon sérieuse. Dorénavant, quand on recevra un témoin du gouvernement, comme Statistique Canada, il faudrait qu'on ait le document.

Je suis aussi embêté que M. Ménard. Je voudrais que le document ainsi que le texte qui l'accompagne nous parviennent au moins deux ou trois jours à l'avance. On ne parle pas d'un témoin qui vient d'Edmonton, mais d'un témoin du gouvernement. Cela signifie que ce n'est pas nous qui l'avons assigné, mais qu'il s'agit de quelqu'un qui travaille au gouvernement.

J'aimerais que vous preniez note que c'est important, si on veut faire un bon travail, qu'on ait dorénavant ce document d'avance —, surtout des documents statistiques. Cela prend à peu près 25 ou 30 feuilles. Qu'on les ait d'avance!

[Traduction]

Le président: Pourrais-je demander à la greffière de transmettre à Statistique Canada le message suivant: Est-il possible de nous faire parvenir les documents écrits à l'avance, plutôt que de nous les remettre juste au début de la réunion? Ce serait pratique. De plus, cela nous aiderait à poser des questions.

Madame Jennings.

L'hon. Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): C'est étrange mais, pour une fois, je suis d'accord avec M. Petit.

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Marlene Jennings: Je sais — j'en ai des palpitations. Y a-t-il un défibrillateur dans la salle?

[Français]

Je suis plutôt d'accord avec Me Ménard, mais je trouve que le point soulevé par M. Petit est très important, surtout lorsque, après avoir entendu les témoins, on passe à l'étude article par article.

Ce serait autre chose si on bénéficiait d'autres journées et qu'on recevait d'autres témoins lors d'autres séances. Or, si on recevait un document la journée même de la présentation d'un témoin et qu'on avait des questions à poser, on aurait quand même le temps de se reprendre.

Mais ici, on passe du témoignage des témoins à l'étude article par article. Donc, le cas échéant, on doit insister pour que les témoins nous fournissent les documents avant la journée où ils se présentent devant nous.

• (1630)

[Traduction]

Le président: Nous avons transmis le message aux témoins. Alors, ils sauront quoi faire la prochaine fois.

Nous avons deux questions à régler. Tout d'abord, nous voulons souhaiter la bienvenue à nos deux témoins, aux deux représentantes du ministère de la Justice, à savoir Carole Morency et Paula Clarke. Bienvenue de nouveau parmi nous.

Deuxièmement, vous devriez avoir trois modifications en main. À mesure que nous avancerons, nous les examinerons dans l'ordre des articles concernés. Y a-t-il quelqu'un qui n'a pas reçu les trois modifications? Il y a deux modifications proposées par le Bloc et une par le Parti libéral.

Fort bien, nous allons passer à l'étude article par article.

Conformément au paragraphe 75(1) du Règlement, l'examen de l'article 1 est reporté.

(L'article 2 est adopté.)

(Article 3)

Le président: Passons à l'article 3, pour lequel deux modifications ont été proposées. Elles émanent toutes du Bloc. Je demanderais à M. Ménard de présenter la première.

Allez-y, Monsieur Ménard.

[Français]

M. Serge Ménard: En fait, les deux amendements visent à enlever la peine minimale de six mois pour vol d'automobile. Cela s'applique à partir de la ligne 8 jusqu'à la ligne 12. C'est le but. Si on enlève cette peine minimale, on n'aura plus besoin du deuxième paragraphe, et c'est d'ailleurs l'objet du deuxième amendement.

Pour une fois, je le trouvais relativement doux. Il visait un objet précis avec modération.

Il est vrai que je ne pense pas que, de façon générale, les peines minimales ont vraiment des effets suffisants sur la criminalité, pour qu'on en fasse une habitude. Ces derniers temps, le gouvernement conservateur nous donne toujours l'impression d'en faire en effet une habitude.

Pour ma part, je crains énormément cette tendance, une tendance américaine, qui a fait en sorte que les États-Unis ont un taux

d'incarcération parmi les plus élevés au monde: au-delà de 760 prisonniers par 100 000 habitants. Au Canada, cela se situe entre 103 et 116, selon les statistiques des dernières années. À ce sujet, le Canada est comparable à l'Europe de l'Ouest, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, etc.

C'est la raison pour laquelle j'ai horreur que l'on utilise systématiquement les peines minimales. Par contre, je reconnais être favorable à certaines peines minimales.

Ma position n'est pas carrément idéologique. Je suis d'accord pour garder ça dans les cas de meurtre, parce que c'est l'une des infractions les plus graves. Le meurtre est un homicide volontaire et c'est donc l'état d'esprit le plus condamnable.

Dans les cas d'infractions mineures, je suis d'accord pour appliquer les sentences minimales dans les cas de récidive. Par exemple, la conduite avec les facultés affaiblies est un crime commis par des gens qui, généralement, ne sont pas des criminels. En criminologie, on sait que dans ces cas, les peines minimales peuvent avoir un effet positif, surtout si elles sont réservées à la récidive. Dans ce cas-ci, je reconnais que c'est réservé à la récidive. C'est pourquoi il me semble, comme principe général, que ceux qui veulent imposer des peines minimales ont le fardeau de la preuve, doivent démontrer qu'effectivement on a besoin de la peine minimale pour obtenir un effet positif et qu'il n'y a pas moyen de l'obtenir autrement.

Or je vois bien dans les statistiques qu'il y a en effet eu une augmentation du taux de vols d'automobiles. Si la peine minimale est disparue en 1985 — et là-dessus je me fie à la parole de mon collègue Petit, mais je n'ai pas vérifié cela —, cette augmentation n'est pas si considérable, d'autant plus qu'elle est suivie d'une baisse. Bien qu'encre là les statistiques aient pu nous le démontrer, selon moi, la baisse qui a suivi est encore une fois la démonstration qu'en adoptant des méthodes de prévention, on obtient de bien meilleurs résultats sur la criminalité. S'il y a une baisse par la suite, elle correspond dans le temps aux difficultés de voler des automobiles.

On voit très bien, par le fait que ce sont des jeunes qui commettent les vols d'automobiles en grande quantité... C'est ce qu'on appelle des *joy rides*. C'est fascinant, l'automobile, pour eux. Je suis passé par là. Remarquez que je n'ai jamais volé d'automobiles, mais je me souviens comment on est fasciné par les automobiles quand on est jeune. C'est donc un crime de jeunes. Il faut quand même une certaine habileté pour réussir à faire démarrer une automobile sans les clés.

• (1635)

Avec le temps, on a développé..., puis on a obtenu des résultats. On obtient souvent de meilleurs résultats par des méthodes préventives. Il y a aussi eu des campagnes pour sensibiliser les gens au fait de verrouiller les portes de leur automobile. Vous avez vu que la criminalité a continué à baisser.

Malgré ces variations, je ne trouve pas que le gouvernement nous a prouvé qu'une peine minimale est nécessaire. C'est pourquoi je m'en tiendrais à ma politique générale d'être *a priori* contre la peine minimale, à moins qu'on ne me fasse une démonstration convaincante que cette peine minimale aura un effet sensible et important sur le type de criminalité qu'on veut cibler.

C'est pourquoi j'abonde dans le même sens que mon parti, qui a mis cela en avant dans les années précédentes, en ce qui a trait aux projets de loi qui ont été présentés à ce sujet. Je ne cache pas que ces amendements que nous proposons sont exactement les mêmes que ceux que M. Réal Ménard avait posés à des dispositions semblables dans les projets de loi qui ont précédé et qui portaient sur le même sujet. J'ai les numéros de ces projets de loi quelque part.

[Traduction]

Le président: Merci.

Sur ma liste, j'ai M. Dechert, M. Woodworth, Mme Jennings, et M. Lemay.

Nous allons commencer par M. Dechert.

M. Bob Dechert (Mississauga—Erindale, PCC): Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, monsieur le président, je suis un peu dérouté de voir M. Ménard soulever cette objection à l'heure actuelle et présenter cette modification. J'étais à la Chambre le 6 octobre lorsque le projet de loi a été débattu. J'ai écouté très attentivement ce qu'il avait à dire. À propos de la peine minimale obligatoire, il a déclaré ce qui suit

On a observé cette façon de faire aux États-Unis, où il y en a beaucoup. D'ailleurs, c'est l'un des vices des peines minimales. Ici, on ne retrouve pas ce vice. Je trouve raisonnable une peine de six mois pour une troisième infraction. Cela peut certainement avoir un effet dissuasif. Comme on le voit, les objections du Bloc ne sont pas idéologiques, mais plutôt basées sur des connaissances rationnelles, sur l'expérience et sur la criminologie

Tout ce que je peux dire, c'est que j'étais d'accord avec M. Ménard ce jour-là; j'estimais qu'il avait avancé un bon argument. Je pense que bon nombre de gens qui ont entendu ses propos à la Chambre des communes pensaient la même chose.

Deuxièmement, lorsque, dans le cadre de notre étude sur le crime organisé, nous avons visité Winnipeg et d'autres villes, nous avons entendu un certain nombre de témoins indiquer qu'un grand nombre de vols d'automobile étaient commis par un petit nombre de récidivistes. Au cours du débat à la Chambre, nous avons entendu parler de certaines des histoires tragiques qui ont découlé de ces vols d'automobile et des personnes innocentes ont été tuées par les voitures volées que conduisaient ces récidivistes

Par exemple, il y a le cas tristement célèbre de la jeune femme qui faisait du jogging. Nous l'avons entendu à Winnipeg, comme M. Ménard s'en souviendra. Elle a été percutée et tuée par une voiture volée que conduisait un récidiviste qui cherchait, en fait, à déterminer combien de coureurs il pourrait frapper. C'est un cas très notoire là-bas. Si je me souviens bien — et M. Murphy peut peut-être me corriger si j'ai tort —, le cas qui, je crois, a motivé en partie la création de la commission Nunn concernait un jeune récidiviste qui avait ôté la vie à une personne en conduisant une voiture volée

Beaucoup d'éléments portent à croire que bon nombre des pires crimes perpétrés avec des voitures volées sont le fait de récidivistes. Une peine minimale obligatoire ne fera pas qu'indiquer que ce comportement est intolérable; pendant qu'ils purgeront leur peine de six mois d'emprisonnement, les récidivistes auront beaucoup de temps pour réfléchir à ce qu'ils ont fait et au danger qu'ils ont fait courir au public.

De plus, pendant qu'ils sont incarcérés, ils ne pourront pas commettre d'autres vols d'automobile et mettre le public en danger, comme le délinquant l'a fait dans le cas qui a entraîné la commission Nunn.

Troisièmement, je signalerais qu'en vertu de cette mesure législative, le procureur a la latitude de mener les poursuites par procédure sommaire ou par mise en accusation. S'il intente des poursuites par procédure sommaire, il n'y a pas de peine obligatoire; la peine minimale obligatoire ne s'applique que s'il décide de procéder par mise en accusation. Il va de soi que le procureur examinera chaque cas et, s'il est aux prises avec un grave récidiviste qui, à son avis, fait peser une menace sur le public, il procédera par mise en accusation, ce qui entraînera une peine minimale obligatoire

Pour toutes ces raisons, monsieur le président, j'estime que purger une peine minimale obligatoire de six mois après avoir commis une troisième infraction de ce genre est très raisonnable et, en fait, très limité. C'est pourquoi je demanderais à tous les membres du comité de voter contre cette modification et d'appuyer le projet de loi sous sa forme actuelle.

• (1640)

Le président: Merci.

Nous allons passer à M. Woodworth.

M. Stephen Woodworth: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'ai du mal à comprendre comment il se fait que même si on entend dire tout le temps que les statistiques sur la criminalité sont en baisse, quand on voit des preuves du contraire, on réagit en disant: « Eh bien, les chiffres fluctuent; cela importe peu. » Je ne vois pas comment on peut faire fi des témoignages que nous avons entendus aujourd'hui et qui montrent qu'à peu près au moment où les peines minimales obligatoires ont été enlevées, il y a eu une hausse de vols de véhicules signalés à la police; d'ailleurs, j'ai remarqué que le nombre a presque doublé dans les dix ans suivant l'abolition. Bien que nous ayons réussi à le réduire de nouveau, probablement grâce au grand dévouement des ressources policières, nous n'avons jamais pu le ramener au même niveau que celui du milieu des années 1980. Nous ne pouvons tout simplement pas faire abstraction de ces preuves.

Par ailleurs, une troisième condamnation est une infraction commerciale. Nous ne parlons pas de jeunes contrevenants, mais d'adultes, et d'après les témoignages que nous avons entendus, le nombre d'accusations contre des adultes pour la prise d'un véhicule à moteur sans consentement a augmenté depuis 2001. Avant, il y avait moins de 2 000 cas; maintenant, c'est plus de 2 000. Toujours d'après les témoignages que nous avons entendus, chez les adultes, le nombre total d'accusations pour des biens criminellement obtenus est à la hausse depuis 2001. En 2009, le total était de 28 444 et maintenant, c'est de 30 183. Alors, nous ne parlons pas de jeunes contrevenants ici, mais d'adultes.

Et nous ne parlons pas non plus de balades dans une voiture volée, comme M. Ménard a mentionné. Rien dans le projet de loi n'enlève cette infraction. Si quelqu'un est accusé de se balader dans une voiture volée, il ne fera pas l'objet d'une peine minimale. Par contre, s'il est condamné à trois reprises pour vol de véhicule à moteur — ce qui est tout à fait différent d'une balade dans une voiture volée, il fera alors l'objet d'une peine minimale obligatoire, à la discrétion du procureur.

Voilà pourquoi j'espère que nous n'adopterons pas une approche idéologique et que, dans ce cas-ci, à la lumière des preuves qui nous ont été présentées et que M. Ménard a eu l'amabilité de porter à notre attention, celui-ci en viendra à accepter les peines minimales obligatoires.

Merci.

•(1645)

Le président: Allez-y, madame Jennings.

[Français]

L'hon. Marlene Jennings: Merci, monsieur le président.

J'apprécie beaucoup les commentaires de notre collègue Me Ménard pour justifier les amendements qu'il présente, mais je ne pourrai pas appuyer ces amendements.

J'aimerais brièvement expliquer mes raisons. Premièrement, ces peines minimales ne s'appliqueraient pas aux jeunes contrevenants. Deuxièmement, je trouve que — j'espère utiliser fidèlement ses paroles —, pour une fois, le gouvernement conservateur a bien ciblé un problème, et c'est ciblé avec la précision d'un chirurgien. Troisièmement, la peine minimale qui est proposée par la loi est assez modérée.

Et par le fait que le gouvernement a pris la peine une fois encore de déterminer qu'il devrait s'agir d'une troisième condamnation pour la même infraction criminelle, je trouve que je peux appuyer l'article tel que présenté dans le projet de loi S-9 sans aucune hésitation ni aucune difficulté ou inconfort.

Je me trouverais très à l'aise de justifier mon vote en faveur de l'article tel qu'il est libellé et contre les amendements que vous, Me Ménard, proposez.

[Traduction]

Le président: Merci.

Nous passons à M. Lemay.

[Français]

M. Marc Lemay: J'aimerais être d'accord sur tout ce qui vient de se dire, mais vous savez que les peines minimales d'emprisonnement me posent des difficultés. Ce qui m'inquiète au sujet de la peine minimale, dans ce projet de loi, et c'est ce qui me fascine... Il y a eu une diminution des vols de véhicules automobiles, c'est clair. Cependant, ce qui m'inquiète, c'est qu'il a eu augmentation des vols de véhicules automobiles dans les Territoires du Nord-Ouest et dans les autres territoires du Nord.

On sait que je siège aussi au Comité permanent des affaires autochtones et du développement du Grand Nord. C'est clair qu'on peut faire dire ce qu'on veut aux statistiques. C'est sûr que le Manitoba a perdu son championnat; malheureusement pour la province, elle est troisième au classement. Selon moi, ça va encore diminuer, entre autres parce que des mesures ont été prises par les corps policiers. Toutefois, le problème est en train de s'amplifier dans le Nord. Par conséquent, des Inuits vont voler des *ski-doo*s, parce que ça fait partie de leur réalité. Ils ne volent pas d'automobiles; ils volent des motoneiges, parce que ce sont des véhicules automobiles.

Quand j'étais avocat, j'ai fait le tour du Nord, j'y ai eu des clients, et on sentait venir ce phénomène. Ils vont voler des véhicules 4x4, ils vont voler des *ski-doo*s, et ce sont eux qui vont se retrouver en prison pour un minimum de six mois.

Moi aussi, j'ai des hésitations. Je partagerais l'avis de Mme Jennings, probablement. Je voterais contre les peines minimales. J'ai d'ailleurs toujours voté contre cela parce que je ne considère pas que ce soit la solution.

Toutefois, on est maintenant en train de faire quelque chose de dangereux. Si vous consultez la statistique à la page 3, dans la colonne intitulée *Northwest Territories*, vous constaterez qu'il ne s'agit que de *ski-doo*s. Mme MacAulay est venu nous présenter ce graphique. C'est dangereux, ce qu'on est en train de faire. C'est pour

ça que j'hésiterais beaucoup à imposer des peines minimales. Du moins, j'attendrais un peu, quitte à y revenir. Les vols de véhicules sont en baisse partout, sauf dans le Nord.

Je peux vous assurer qu'au Québec, où il y a eu 351 vols, il y a en effet beaucoup de vols dans la région de Montréal. C'est clair, on le sait.

Une voix: Il y en a à Trois-Rivières.

M. Marc Lemay: Il y en a aussi à Trois-Rivières, mais il y en a beaucoup dans le Nord, au Nunavik.

Les jeunes volent... Je dis « les jeunes », mais monsieur a raison, ce sont des adultes de 18, 19, 20 ou 21 ans qui volent des motoneiges et des quatre-roues, beaucoup de quatre-roues. C'est ce qui m'inquiète le plus: les prisons, on va les remplir, mais avec des Inuits et avec des Autochtones. Ça m'inquiète beaucoup, beaucoup plus que les peines minimales d'emprisonnement.

•(1650)

[Traduction]

Le président: Allez-y, monsieur Murphy.

M. Brian Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe, Lib.): J'ai une question au sujet de l'amendement.

J'abonde dans le sens de Marlene et, par conséquent, j'appuierais cette peine minimale obligatoire, mais je veux m'assurer que nous comprenons bien la hiérarchie des infractions.

Dans la partie IX du Code criminel, qui porte sur les infractions contre les droits de propriété, on trouve des dispositions concernant le vol qualifié, le vol à main armée, le taux d'intérêt criminel, l'introduction par infraction et la présence illégale dans une maison d'habitation. Il y a également une disposition sur les huîtres, chose que je trouve fascinante. En tout cas... Cela en dit long sur la modernité du Code criminel.

Si je comprends bien, la plus grave infraction dans cet article est le vol à main armée. En 1995, des peines minimales obligatoires étaient prévues pour certaines des infractions graves. Nous plaçons maintenant le vol de véhicule au niveau suivant pour ce qui est des peines minimales obligatoires. Je pense que c'est le seul cas — mais il se peut que d'autres mesures législatives soient présentées —, et nous laissons l'introduction par infraction dans le but de commettre un crime, la présence illégale dans une maison d'habitation, certaines des autres infractions, puis le vol qualifié. Le message est peut-être bon: nous considérons le vol à main armée comme une infraction très grave punissable par de lourdes peines minimales obligatoires. Nous jugeons qu'une troisième infraction de vol de véhicule est un problème qu'il faut enrayer dans la société; toutefois, nous estimons que certaines des autres infractions doivent être traitées à la discrétion d'un juge, jusqu'à concurrence de la sentence maximale, peu importe ce qu'elle est — six mois, dix ans.

Ai-je raison de dire que c'est le seul article de la partie IX qui prévoit une peine minimale obligatoire?

Je suis heureux d'appuyer cette mesure, mais il faut transmettre le message au gouvernement actuel, ou au gouvernement suivant, qu'on se doit d'examiner le Code criminel et d'établir des priorités. Ainsi, si on examine les collectivités et qu'on s'aperçoit qu'une personne fait l'objet d'une troisième invasion de domicile, c'est quelque chose qui mérite également d'être pris en considération, pour autant que ce soit équilibré et proportionnel. Comme c'est le cas en l'occurrence, je donne mon appui.

Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Lee.

M. Derek Lee: Merci.

J'ai une petite question puisqu'on a soulevé la question des ballades dans une voiture volée. Je voulais simplement demander aux fonctionnaires si une personne pouvait être accusée à la fois de ballade dans une voiture volée et de vol de véhicule à moteur, en fonction des mêmes faits. Et selon la réponse, une personne peut-elle être condamnée des deux infractions, à la lumière de la même série de faits?

Mme Paula Clarke (avocate, Section de la politique en matière de droit pénal, ministère de la Justice): Oui, c'est exact. Une balade dans une voiture volée n'est pas une infraction moindre et incluse, mais une infraction à part, et il est possible qu'une personne soit accusée et déclarée coupable des deux infractions.

M. Derek Lee: C'est intéressant.

Je voulais également ajouter, relativement aux peines minimales obligatoires, que si c'était une mesure de « retrait après trois prises », je ne l'appuierais pas. Il semble que ce ne soit pas le cas, parce que pour qu'une troisième infraction ou toute autre récidive subséquente fasse l'objet d'une peine minimale obligatoire, la poursuite devrait se faire par mise en accusation. Alors, je suppose que la Couronne a un pouvoir discrétionnaire.

Ai-je bien compris? Les fonctionnaires peuvent-ils le confirmer?

Mme Paula Clarke: Oui, les procureurs ont la discrétion de décider, dans le cas d'une infraction — en l'occurrence, d'une troisième infraction ou de toute autre récidive subséquente —, si les faits au dossier justifient une poursuite par mise en accusation, ce qui voudrait dire une peine minimale obligatoire de six mois, ou s'il convient plutôt d'opter pour une déclaration de culpabilité par procédure sommaire dans une situation concrète.

• (1655)

M. Derek Lee: Alors, en théorie, une personne pourrait avoir quatre ou cinq condamnations, et la Couronne pourrait choisir, à la troisième ou quatrième infraction, de ne pas procéder par mise en accusation...

Mme Paula Clarke: C'est exact.

M. Derek Lee: ... mais peut décider, à la cinquième infraction, de procéder par mise en accusation et d'imposer une peine minimale obligatoire.

Mme Paula Clarke: C'est ça.

M. Derek Lee: D'accord, merci.

Le président: Merci.

Sommes-nous prêts à mettre l'amendement aux voix?

(L'amendement est rejeté.)

Le président: Le Bloc présente également un deuxième amendement concernant le même article.

Monsieur Ménard, voulez-vous le retirer ou voulez-vous qu'on le mette également aux voix?

[Français]

M. Serge Ménard: Je m'attends à ce que le vote soit le même. Dans ma présentation, j'ai d'ailleurs dit que le deuxième amendement était une conséquence du premier, étant donné qu'il s'agit de la façon dont on va calculer les infractions précédentes. Par contre, si vous voulez procéder au vote tout de suite...

[Traduction]

Le président: Si vous souhaitez qu'on poursuive, je vais mettre aux voix l'article 3.

M. Brian Murphy: Ne sommes-nous pas censés mettre aux voix l'amendement?

Le président: Nous avons déjà mis aux voix le premier amendement. Maintenant, pour ce qui est du deuxième, j'ai cru comprendre que tout le monde était disposé à passer au prochain article.

Si vous voulez que je mette le deuxième aux voix, je peux le faire.

L'hon. Marlene Jennings: Mettez aux voix son deuxième amendement. C'est ce que j'ai cru comprendre.

Le président: D'accord, nous mettons aux voix le deuxième amendement du Bloc.

(L'amendement est rejeté.)

(L'article 3 est adopté avec dissidence.)

(Article 4)

Le président: Pour l'article 4, nous avons un amendement des libéraux.

Monsieur Lee, voulez-vous le présenter?

M. Derek Lee: Merci, monsieur le président.

À la lecture du projet de loi et des amendements, j'ai constaté, dans le libellé proposé du paragraphe 353.1(2), la définition de « numéro d'identification », qui se lit comme suit:

Pour l'application du présent article, « numéro d'identification » s'entend de tout numéro ou de toute autre marque apposé sur un véhicule à moteur et ayant pour but de le distinguer des véhicules semblables.

Maintenant, une marque apposée sur un véhicule pourrait inclure votre nom si vous décidez de peindre votre nom sur votre véhicule. Mais surtout, cette définition semble inclure les plaques d'immatriculation provinciales, et je ne suis pas sûr si c'est intentionnel. La plupart d'entre nous associent les numéros d'identification aux marques estampées qui figurent sur le bloc-moteur ou sur les diverses autres pièces d'un véhicule à moteur et qui sont apposées par les fabricants d'automobiles.

Nous avons donc une disposition qui, si l'on se fie au texte de la définition, comprend les plaques d'immatriculation — et j'aimerais entendre les observations des fonctionnaires à ce sujet.

Vient ensuite la disposition qui crée l'infraction:

Commets une infraction quiconque, sans excuse légitime, modifie, enlève ou oblitère, en tout ou en partie, le numéro d'identification d'un véhicule à moteur.

Alors, en théorie, le fait de retirer la plaque d'immatriculation d'un véhicule à moteur constituerait une infraction criminelle. En théorie, une personne qui ne fait qu'enlever la plaque d'immatriculation du véhicule commettrait une infraction. Je ne m'en tiens qu'au sens ordinaire des mots contenus dans la définition. Manifestement, quelqu'un qui retire les plaques personnalisées d'un véhicule serait en train de commettre une infraction, sauf s'il a une « excuse légitime », ainsi qu'il est stipulé. Autrement dit, le fardeau incombe à la personne. Il s'agit d'une infraction, à moins que la personne ait une excuse légitime.

Je ne crois pas que notre droit pénal doive criminaliser des gestes tout à fait ordinaires et habituels ou faire porter le fardeau au citoyen pour avoir une excuse légitime de faire quelque chose qu'il avait le droit de faire jusqu'à maintenant, c'est-à-dire enlever les plaques personnalisées.

Si quelqu'un recueille des renseignements — par exemple, un policier ou un agent du SCRS — pour une raison quelconque dans le cadre d'une opération et qu'il décide d'enlever ou de modifier une plaque d'immatriculation, on pourrait dire qu'il a une excuse légitime. Peut-être que oui, peut-être que non.

J'ai cherché un moyen de régler ce problème et je me suis dit que nous devrions peut-être exclure clairement la plaque d'immatriculation de la définition, mais il se peut que les rédacteurs aient réellement l'intention de l'y inclure. Ensuite, j'ai pensé que ce que je voulais réellement, c'est déplacer le fardeau, de sorte que la personne n'a pas besoin d'avoir une excuse légitime; quiconque enlève une plaque d'immatriculation ou modifie un numéro d'identification doit le faire dans l'intention d'entraver ou d'obstruer l'identification d'un véhicule à moteur. Ainsi, le citoyen se retrouve en terrain neutre. Tel est l'objet de mon amendement.

Dans mon amendement, j'ai ajouté quelques mots après « quiconque », comme suit:

dans l'intention d'entraver l'identification d'un véhicule à moteur et sans excuse légitime, modifie, enlève ou oblitère, en tout ou en partie, le numéro d'identification de ce véhicule.

Tel est le but de l'amendement. J'aimerais que les fonctionnaires m'expliquent, par n'importe quel moyen — et mon collègue pourrait essayer de le faire aussi — pourquoi une plaque d'immatriculation d'un véhicule à moteur n'est pas incluse dans la définition actuelle de « numéro d'identification » prévue dans cet article.

• (1700)

Le président: D'accord. Nous allons laisser les fonctionnaires répondre à la question.

J'ai sur ma liste MM. Rathgeber, Norlock, Lemay et Woodworth. Nous avons déjà une longue liste. Je suis sûr que tout le monde veut intervenir.

M. Derek Lee: Monsieur le président, il ne s'agit pas, à ce stade-ci, d'un débat. J'aimerais entendre ce que les fonctionnaires ont à dire.

Le président: C'est ce que j'ai dit: nous allons entendre les fonctionnaires.

M. Derek Lee: D'accord.

Le président: J'ai ensuite énuméré les députés qui ont demandé la parole.

Madame Clarke.

Mme Paula Clarke: En ce qui concerne le numéro d'identification, je pense que si on s'en tient au libellé de la définition, on se rend compte qu'il est mention de « numéro ». En règle générale, un numéro d'identification est un numéro à 18 chiffres. Les plaques d'immatriculation provinciales, quant à elles, contiennent des chiffres et des lettres. Alors, même d'après une interprétation littérale de cette définition, les plaques d'immatriculation provinciales seraient exclues.

Mme Carole Morency (avocate générale intérimaire, Section de la politique en matière de droit pénal, ministère de la Justice): Je peux peut-être ajouter quelque chose.

Le numéro d'identification apparaît à plusieurs endroits dans un véhicule et il sert à identifier une pièce donnée du véhicule ou le

véhicule dans son ensemble. En revanche, la plaque d'immatriculation, qui est délivrée conformément à un cadre réglementaire et législatif provincial, sert à d'autres fins, et non pas à identifier les différentes pièces qui composent le véhicule.

Alors, selon une interprétation littérale, la définition de numéro d'identification ne comprendrait pas les plaques d'immatriculation, parce qu'une plaque d'immatriculation ne vise pas le même but qu'un numéro d'identification.

M. Derek Lee: Mais une plaque d'immatriculation est un « numéro ou toute autre marque apposé sur un véhicule à moteur et ayant pour but de le distinguer des véhicules semblables ». Vous pourriez dire le contraire, mais peu importe s'il s'agit de chiffres ou de lettres, c'est une marque — à tout le moins —, et ces numéros et marques sont apposés sur un véhicule à moteur précisément dans le but de le distinguer des autres véhicules, parce que chaque plaque d'immatriculation est différente.

Les fonctionnaires semblent être très convaincus de cette définition, mais pas moi. Quoi qu'il en soit, je suis disposé à les laisser répondre. Mes collègues aimeraient peut-être poser d'autres questions là-dessus.

Le président: Une dernière réponse, après quoi nous poursuivons.

Mme Paula Clarke: J'ai juste un autre argument à faire valoir.

Je ne suis pas une spécialiste en la matière, mais une plaque d'immatriculation sert à retracer le propriétaire d'un véhicule — sans nécessairement s'appuyer sur une marque ou un modèle. Il s'agit donc d'un moyen d'identifier la personne à qui appartient la voiture.

Le numéro d'identification, pour sa part, permet d'établir qu'une voiture, par exemple, a été fabriquée dans telle ou telle usine, qu'elle est de telle ou telle marque, de tel ou tel modèle et de telle ou telle année. Il précise que cette Chevy Uplander 2008 est différente d'une autre Chevy Uplander 2008. Elles semblent être identiques — mais elles sont différentes.

Je le répète: le numéro d'identification sert à établir l'identité de la voiture, alors que la plaque d'immatriculation sert à relier la voiture à son propriétaire.

• (1705)

Le président: À titre de confirmation, les plaques d'immatriculation peuvent également être transférées d'une voiture à l'autre. Elles ne sont pas propres à une voiture, sauf pour une période temporaire.

Mme Paula Clarke: C'est exact.

Le président: Monsieur Rathgeber, vous êtes le suivant.

M. Brent Rathgeber (Edmonton—St. Albert, PCC): Merci, monsieur le président.

C'est exactement ce que je voulais faire valoir. La plaque d'immatriculation est reliée directement au propriétaire, et non au véhicule. Elle ne sert aucunement à distinguer un véhicule à moteur d'un autre véhicule semblable. Elle vise à identifier le propriétaire inscrit au registre.

Je ne vois aucune ambiguïté dans l'article qui vient d'être rédigé et je vais donc voter contre l'amendement proposé par M. Lee.

Le président: Monsieur Norlock.

M. Rick Norlock: Merci.

Mes arguments sont très similaires, sauf que j'ajouterais au bénéfice des témoins que le numéro d'identification du véhicule comprend également des lettres, en plus des chiffres. Il identifie non seulement le véhicule, mais aussi, comme vous l'avez dit, son lieu de fabrication, sa couleur, le type de moteur. Les préposés des garages y trouvent essentiellement tout ce qu'ils ont besoin de savoir au sujet du véhicule de telle sorte qu'il n'y a plus correspondance si le numéro en question est retiré et apposé à un autre véhicule. Parfois, le NIV au complet est inscrit en plusieurs endroits, mais il arrive aussi qu'on utilise des NIV partiels, autant de moyens d'identifier le véhicule.

Comme vous l'avez indiqué, la plaque d'immatriculation sert seulement à identifier le propriétaire du véhicule, mais pas le véhicule comme tel, bien qu'on l'adjoigne au numéro d'immatriculation pour aider la police dans ses enquêtes.

Le président: Monsieur Lemay.

[Français]

M. Marc Lemay: Voilà qui est rare, monsieur le président, mais je suis d'accord sur tout ce qu'ont dit mes collègues. C'est une drôle de réunion. Je vais même aller plus loin. Comme le disent mes collègues d'en face, une infraction est même prévue pour le vol de plaques d'immatriculation. Ça devient un vol simple au sens du Code criminel. C'est complètement différent. Pour ce qui est du numéro d'identification, je suis tout à fait d'accord avec eux. Il est rattaché au véhicule automobile alors que la plaque d'immatriculation est rattachée au propriétaire.

[Traduction]

Le président: Merci.

Nous passons à M. Woodworth.

M. Stephen Woodworth: Merci.

Il va de soi que l'expression « plaque d'immatriculation » fait référence à l'immatriculation, et non au véhicule lui-même. Je signalerais en outre au bénéfice de M. Lee que bien qu'une plaque d'immatriculation puisse temporairement être apposée sur un véhicule, elle permet de le distinguer de tous les autres véhicules, et pas seulement des véhicules à moteur semblables, ce qui relève du numéro d'identification du véhicule.

Si M. Lee avait raison d'affirmer que le retrait d'une plaque d'immatriculation créerait un fardeau pour la personne qui l'enlève dans le projet de loi proposé, je lui dirais qu'il serait encore plus consterné d'apprendre que le paragraphe 354(2) du Code criminel crée un fardeau semblable en obligeant une personne ayant en sa possession un véhicule non identifié à prouver que ce véhicule n'a pas été volé. L'article 354 inverse déjà le fardeau de la preuve en indiquant que l'on peut conclure qu'un véhicule a été volé si on en retire le NIV. On ne s'écarte donc pas du tout du fardeau de la preuve déjà prévu au paragraphe 354(2) du Code criminel concernant le NIV.

Enfin, je préférerais, par souci de simplicité, que l'on n'alourdisse pas le libellé de la loi avec des mots inutiles. Je me demande pourquoi on ne criminaliserait pas tous les cas où il y a retrait d'un NIV sans excuse légitime. S'il y a excuse légitime, les choses sont différentes. Mais j'estime que l'expression retenue englobe tous les cas possibles.

Merci.

•(1710)

Le président: Très bien.

Nous allons terminer avec M. Murphy.

M. Brian Murphy: J'ai une question à l'intention des fonctionnaires. Je ne vais pas répéter ce qui a déjà été dit.

Désolé, Derek, mais je vais voter contre votre amendement. Cela ne nous empêche pas de rester bons amis.

M. Derek Lee: Nous étions amis?

Des voix: Oh, oh!

M. Brian Murphy: On nous fait la vie dure.

J'ai une question au sujet de l'article 353. Cet article qui traite des passe-partout d'automobile demeure inchangé. Nous insérons le nouvel article 353.1 qui crée une infraction pour l'oblitération d'un NIV.

Puis nous passons à l'article 354, qui s'intitulera désormais Possession et trafic. Mais ce n'est qu'à partir de cet article 354 que nous... Désolé, est-ce que je fais fausse route?

Mme Paula Clarke: Possession et trafic de NIV?

M. Brian Murphy: Pardon?

Mme Paula Clarke: Désolée, je n'aurais pas dû vous interrompre.

M. Brian Murphy: Eh bien, il est possible que je me trompe. Mais n'ai-je pas raison de dire que nous ne définissons pas...? Je ne crois pas que cela soit intentionnel, mais Derek nous a mis sur une piste.

On ne fournit pas de définition du NIV dans l'article même qui crée une infraction pour son oblitération. Est-ce dans le paragraphe 2 qui est proposé?

C'est la même chose pour le paragraphe 2 qui traite de possession, lequel est actuellement... Est-ce pareil? Pourquoi n'y a-t-il pas de lettres?

Si j'essaie de résumer, l'article 354 demeure, change de titre et comporte un paragraphe qui définit le numéro d'identification du véhicule. Dans le nouvel article que nous proposons, l'article 353.1, on indique « pour l'application du présent article » au paragraphe 2. Pourquoi ne précise-t-on pas qu'il peut s'agir d'un numéro, de lettres ou peu importe...? Nous savons tous ce qu'est un NIV, mais je ne suis pas certain que ce soit le meilleur libellé possible pour le définir.

En fait, si on prend Derek au pied de la lettre, on pourrait dire qu'un NIV correspond à tout numéro ou toute autre marque apposé sur un véhicule. C'est une définition possible, mais j'essaie simplement de m'imaginer les tactiques que pourrait employer un avocat de la défense. Pourquoi n'essayons-nous pas d'établir une meilleure définition du NIV? Ou alors croyez-vous que celle qui est utilisée est la meilleure possible?

Mme Paula Clarke: À des fins d'uniformité, nous avons utilisé la définition déjà fournie au paragraphe 354(3). Au moment où ce projet de loi a été rédigé, cette définition était conforme aux pratiques en usage dans l'industrie.

Je crois que si vous souhaitez considérer la possibilité que le NIV puisse aussi comprendre des lettres, cela pourrait entrer dans la précision « toute autre marque ». Je suis persuadée que...

M. Brian Murphy: Vous êtes persuadée, mais est-ce que cela a déjà été contesté ou utilisé d'une manière ou d'une autre?

Mme Paula Clarke: Vous parlez de la définition?

M. Brian Murphy: Oui.

Mme Paula Clarke: Pas à ma connaissance. Je peux me tromper, mais je n'ai vu aucun cas semblable dans ma recherche de la jurisprudence.

M. Brian Murphy: Merci beaucoup.

Le président: Très bien. Merci.

Monsieur Lee, souhaitez-vous maintenant retirer votre amendement, ou voulez-vous qu'on le mette aux voix?

M. Derek Lee: Non, je veux qu'il soit officiellement établi que nous nous sommes penchés sur ces questions. Nous voulons que tout le monde sache bien que les plaques d'immatriculation ne sont pas censées être visées par ces mesures, alors je préférerais qu'on vote sur l'amendement, parce que les membres croient que cela n'est pas nécessaire.

Alors mettons l'amendement aux voix.

Le président: D'accord, c'est ce que nous allons faire. Nous votons sur l'amendement libéral 1 qui traite de l'article 4.

(L'amendement est rejeté)

(Les articles 4 à 13 inclusivement sont adoptés)

Le président: Le titre abrégé est-il adopté?

Quelqu'un veut intervenir et nous allons en débattre.

Madame Jennings.

L'hon. Marlene Jennings: Je me souviens du rappel que vous avez fait à l'intention de tous les membres du comité lors de notre dernière étude article par article — je pense que c'était le projet de loi C-22— à l'occasion de laquelle le comité a rejeté à la majorité le titre abrégé parce que l'amendement visant à modifier ce titre a été jugé irrecevable.

J'ai certaines réserves concernant le titre abrégé de ce projet de loi. Je ne crois pas que la version anglaise de ce titre corresponde avec exactitude et fidélité au titre français.

•(1715)

[Français]

En français, le titre abrégé est « Loi visant à contrer le vol d'automobiles et le crime contre les biens ». Par contre,

[Traduction]

En anglais, le titre abrégé est *Tackling Auto Theft and Property Crime Act*. Je ne crois pas que cela reflète bien, de quelque manière que ce soit, le contenu de ce projet de loi, alors que c'est le cas pour le titre abrégé en français.

Je me demande donc si le gouvernement pourrait être disposé à modifier cet article dans sa version anglaise de telle sorte qu'il corresponde mieux au titre abrégé en français, lequel est un reflet fidèle du contenu du projet de loi, contrairement au titre anglais.

Serait-on prêt à essayer de trouver un titre abrégé en anglais qui représenterait mieux le corps du projet de loi, son objectif, comme le titre français parvient à très bien le faire?

M. Bob Dechert: Nous n'avons reçu aucune indication en ce sens. De fait, madame Jennings, si un amendement avait été proposé à ce sujet, nous saurions mieux à quoi nous en tenir.

Le président: On m'indique que tout changement qui aurait uniquement pour effet d'uniformiser les titres en anglais et en français serait considéré comme un amendement de forme, ce qui serait recevable.

L'hon. Marlene Jennings: D'accord. Dans ce cas, je proposerais l'amendement suivant concernant le titre abrégé, à l'article 1, qui se lirait désormais comme suit: « *This Act may be cited as the Addressing Auto Theft and Property Crime Act.* »

L'amendement ne vise que le titre anglais de la loi.

M. Marc Lemay: Pourriez-vous répéter plus lentement, madame Jennings?

L'hon. Marlene Jennings: D'accord. « *This Act may be cited as the Addressing Auto Theft and Property Crime Act.* »

On ne changerait en fait qu'un seul mot. « *Tackling* » serait remplacé par « *Addressing* ».

Le président: Vous voulez en faire une motion?

L'hon. Marlene Jennings: Oui, j'en fais la proposition.

Le président: Monsieur Ménard.

[Français]

M. Serge Ménard: J'ai la chance d'avoir avec moi le *Merriam-Webster English Dictionary*. Pour le mot « *tackle* », on parle de football; on donne aussi la définition « *to attach or secure with* » et « *to seize, take hold of or grapple, especially with the intention of stopping or subduing b) to seize and throw down or stop* ». Ça, c'est pour le football. Il me semble que c'est ce qu'on veut faire.

[Traduction]

Le président: Monsieur Woodworth.

M. Stephen Woodworth: J'ai fait une recherche rapide en essayant de trouver une nouvelle traduction.

[Français]

« Loi visant à contrer »

[Traduction]

semble correspondre à *law aimed at countering*. C'est ce que dit la version française.

[Français]

« Loi visant à contrer le vol d'automobiles et le crime contre les biens »

[Traduction]

se traduit par *law aimed at countering automobile theft and property crimes*. Alors si on utilise « *countering* » au lieu de « *tackling* », je suppose qu'on obtient une bonne traduction. Je ne me souviens pas du terme proposé par Mme Jennings... *addressing*.

L'hon. Marlene Jennings: Si vous voulez présenter un amendement favorable, ce sera *countering*.

M. Stephen Woodworth: Je dis simplement que le terme « *addressing* » me semble un peu différent.

Le président: Une motion a été déposée. Est-ce qu'un amendement favorable est proposé?

M. Stephen Woodworth: Je ne propose pas d'amendement favorable. Pour que les choses soient bien claires, je veux simplement faire valoir que le terme « *addressing* » ne semble pas correspondre au contenu du projet de loi.

L'hon. Marlene Jennings: Alors, je vais modifier moi-même mon amendement en remplaçant « *tackling* » par « *countering* ».

Le président: Je crois que vous pouvez le faire uniquement avec le consentement des membres du comité.

L'hon. Marlene Jennings: Je sais que je n'obtiens pas ce consentement.

• (1720)

Le président: Consentez-vous à ce changement?

Des voix: Non.

L'hon. Marlene Jennings: Dans cas, puis-je demander que mon amendement soit mis aux voix?

Le président: Quelqu'un d'autre veut débattre de cet amendement?

(L'amendement est rejeté)

Le président: Monsieur Murphy.

M. Brian Murphy: Il s'agit de faire en sorte que les deux versions concordent et, si je me fie à mes racines acadiennes, je considère que [Français]

« Loi visant à contrer »

[Traduction]

correspond à « *aimed against* ». Je proposerais donc que « *tackling* » soit remplacé par l'expression « *aimed against* », alors la version anglaise du titre abrégé serait: « *This Act may be cited as* »... Oh, non. Je voulais plutôt dire: « *A law aimed against auto theft and property crime* ».

L'expression « *law aimed against* » me semble appropriée. Sauf tout le respect que je vous dois, le terme « *addressing* » est un peu faible, alors que « *tackling* » est un peu trop fort en nous donnant l'impression que la question est réglée une fois pour toute.

C'est un bon projet de loi comportant de nouveaux éléments qui visent à contrer le vol d'automobiles. Je ne crois pas que le titre soit très problématique.

Le président: D'accord, nous avons cette proposition. Quelqu'un veut en débattre?

Monsieur Ménard.

[Français]

M. Serge Ménard: Je crois qu'on se perd dans les nuances. À mon avis, on est très loin des problèmes que vous avez relevés dans d'autres lois, avez justesse, et que vous avez signalés.

Pour ma part, j'aurais tendance à faire confiance aux traducteurs du ministère de la Justice, qui, je pense, sont les meilleurs au monde en matière de traduction de l'anglais au français. Quand je regarde la définition du *Merriam-Webster* et celle que M. Woodworth a trouvée dans je ne sais quel autre dictionnaire anglais, il me semble que ça traduit correctement « Loi visant à contrer le vol d'automobiles ».

[Traduction]

Le président: Très bien. Quelqu'un d'autre veut intervenir?

(L'amendement est rejeté)

Le président: Le titre abrégé est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

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

Des voix: Non.

Des voix: D'accord.

Le président: Le projet de loi est adopté. Merci.

Monsieur Comartin.

M. Joe Comartin: Monsieur le président, pourrions-nous indiquer qu'il est adopté avec dissidence?

Le président: Très bien. Le projet de loi est adopté avec dissidence.

Puis-je faire rapport du projet de loi à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

Si vous m'accordez une minute, je voudrais seulement parler de notre prochaine réunion. Selon ce qui est prévu actuellement, nous devrions y discuter du projet de loi S-215 qui traite des attentats suicides. Nous recevrons le parrain du projet de loi et un fonctionnaire du ministère de la Justice. Nous passerons ensuite à l'étude article par article. Je dirais qu'il ne nous faudra pas plus qu'une heure.

Souhaitez-vous que nous prévoyions d'autres travaux? Je m'attends à ce que nous recevions un rapport de consultation d'ici jeudi. Dès que nous l'aurons reçu, il vous sera distribué.

Nous avons deux autres projets de loi à examiner. Le projet de loi C-16 ainsi que le projet de loi S-6 qui traite du régime de la dernière chance. Voulez-vous que nous amorcions l'étude de ce dernier projet de loi lors de la deuxième heure de notre prochaine rencontre?

Monsieur Comartin.

M. Joe Comartin: N'avons-nous pas également un projet de loi d'initiative parlementaire?

Le président: Effectivement. Il y a également l'étude sur le crime organisé.

Que souhaitez-vous faire?

L'hon. Marlene Jennings: Si nous avons seulement une heure à notre disposition — car nous pensons pouvoir terminer l'étude du projet de loi sur les attentats suicides au cours de la première heure — je préférerais que nous poursuivions l'étude sur le crime organisé au cours de cette seconde heure, plutôt que de scinder l'examen des nouveaux projets de loi dont nous sommes saisis. Je crois qu'il serait préférable de s'attaquer à ces nouveaux projets de loi lorsque nous aurons deux heures entières pour ce faire.

C'est simplement une préférence personnelle, mais je vais me conformer à la volonté de la majorité...

• (1725)

Le président: Est-ce que tout le monde est d'accord pour que nous procédions de cette façon lors de notre prochaine séance?

Monsieur Comartin.

M. Joe Comartin: Cela me convient, mais j'aimerais également... Y aura-t-il une réunion du comité de direction?

Le président: Oui, nous essayons de prendre les dispositions nécessaires. C'est le second point que je souhaitais aborder.

Nous avons demandé des dates de disponibilité aux trois critiques du parti gouvernemental. Malheureusement, M. Murphy et M. Ménard ne sont pas disponibles demain, mais le seraient lundi. Pour M. Comartin c'est l'inverse: vous pourriez être là demain, mais pas lundi. Il faudra donc trouver un autre moment...

M. Joe Comartin: Je ne suis pas disponible lundi. À quelle heure ce serait?

Le président: Je ne saurais vous dire. Il faudrait que ce soit...

Une voix: Sommes-nous toujours en séance publique?

Le président: Oui.

M. Derek Lee: Nous pourrions lever la séance et continuer ces discussions sans qu'il n'y ait d'interprétation...

Le président: Nous pourrions poursuivre à huis clos, mais il faudrait faire tous les changements. Nous avons presque terminé la séance.

Alors, si vous voulez bien me confier la tâche d'essayer de trouver un autre moment où le comité de direction pourrait se réunir... Mais nous avons déjà essayé, et nous n'avons toujours pas trouvé de date qui convienne à tout le monde.

M. Joe Comartin: Je serai disponible lundi.

Le président: Vraiment? D'accord, alors nous allons nous réunir lundi.

Une voix: M. Ménard ne sera pas présent.

Le président: Désolé, monsieur Ménard...

On indique ici que M. Comartin n'est pas disponible lundi.

[Français]

M. Daniel Petit: Monsieur le président, je pense que la suggestion de Mme Jennings devrait être considérée par le comité directeur,

parce qu'on est capable de traiter d'un projet en une heure. Lorsqu'il y a des projets un peu plus importants, deux heures seraient nécessaires. Il faut donc tenir compte de cette possibilité, lors de vos délibérations, afin que l'on étudie le plus de projets de loi possible.

C'était une simple suggestion, puisque je ne suis pas membre du comité directeur.

[Traduction]

Le président: Monsieur Petit, je crois que nous avons dégagé un consensus: nous allons passer à l'étude sur le crime organisé après avoir terminé l'examen du projet de loi S-215. Je pense que nous nous sommes entendus à ce sujet.

Pour ce qui est du comité directeur, je vais essayer de trouver une date qui convient. Si vous m'assurez que vous êtes disponible lundi... Le bureau de M. Ménard semble nous dire qu'il ne le sera pas, alors l'information que j'ai ici n'est pas exacte.

Monsieur Ménard vous n'êtes pas disponible lundi, est-ce bien cela?

M. Serge Ménard: Du mardi au vendredi.

Le président: Très bien, nous essaierons de trouver une autre date.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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