



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la justice et des droits de la personne

JUST • NUMÉRO 029 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 8 juin 2009

—
Président

M. Ed Fast

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

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

Comité permanent de la justice et des droits de la personne

Le lundi 8 juin 2009

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Ed Fast (Abbotsford, PCC)): Je déclare la séance ouverte. Ceci est la 29^e réunion du Comité permanent de la justice et des droits de la personne. Nous sommes aujourd'hui le lundi 8 juin 2009.

Vous avez devant vous l'ordre du jour de la réunion. Nous allons consacrer la première heure à l'achèvement de notre travail sur le projet de loi C-268, Loi modifiant le Code criminel (peine minimale pour les infractions de traite de personnes âgées de moins de 18 ans). Il nous reste un autre témoin à entendre, puis nous passerons à l'étude article par article du projet de loi.

La deuxième heure est réservée à l'audience d'autres témoins au sujet du projet de loi C-26, Loi modifiant le Code criminel (vol d'automobile et trafic de biens criminellement obtenus).

J'aimerais rappeler à tout le monde qui est ici, comme la dernière fois, que nous vous serions reconnaissants d'éteindre vos téléphones cellulaires ou de les mettre en mode vibration pour ne pas perturber les témoins ou les délibérations qui se déroulent dans cette salle.

Nous allons entendre notre témoin sur le projet de loi C-268. Il s'agit du surintendant Michel Aubin. Nous sommes heureux de vous revoir. À ce que j'ai compris, vous avez préparé une brève déclaration préliminaire, et ensuite nous passerons aux questions. Je vous laisse la parole.

Surint. Michel Aubin (directeur, Opérations fédérales et internationales, Gendarmerie royale du Canada): Merci monsieur le président et membres du comité, de m'avoir invité à prendre la parole devant vous aujourd'hui. Si vous êtes d'accord, je présenterai mes observations préliminaires en français et en anglais.

Comme on l'a déjà dit, je suis le directeur de la Sous-direction des questions d'immigration et de passeport à la Direction générale de la GRC, à Ottawa. Je suis accompagné aujourd'hui de ma collègue, la sergent Marie-Claude Arseneault, du Centre national de coordination contre la traite de personnes.

[Français]

Nous sommes heureux d'être ici pour vous parler de la traite de personnes au Canada et de tous les efforts du milieu de l'application de la loi pour lutter contre cette activité criminelle.

[Traduction]

Pour commencer, j'aimerais faire ressortir la différence entre le passage clandestin et la traite de personnes. Le passage de clandestins, c'est le mouvement illégal de personnes entre pays en échange d'une somme d'argent. Le voyage ne se fait pas sans danger, mais les migrants clandestins sont libres une fois arrivés à destination.

[Français]

La traite des personnes signifie le transport, le recrutement ou l'hébergement à des fins d'exploitation de personnes généralement destinées à l'industrie du sexe ou du travail forcé.

Les trafiquants contrôlent leurs victimes de façons différentes, que ce soit par la force, l'agression sexuelle, l'intimidation, la menace de violence, la violence physique ou la cruauté mentale. Telle qu'expliqué par les témoins précédents, la traite des personnes est définie à l'article 279 du Code criminel, de même qu'à l'article 118 de la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés.

Il peut être difficile d'identifier les victimes, à cause de la nature clandestine du crime et de la peur qu'elles ressentent souvent.

[Traduction]

La traite des personnes peut se faire entre deux pays, et elle est appelée la traite internationale de personnes. Quand elle se fait à l'intérieur d'un pays, c'est la traite interne de personnes.

La traite de personnes, ce n'est rien de moins que de faire de l'argent en destinant des êtres humains au commerce du sexe ou au travail forcé. Les réseaux criminels organisés peuvent s'y livrer mais aussi des individus qui agissent seuls. Selon des renseignements obtenus récemment, les gangs de rue font de plus en plus de traite de personnes en recrutant pour des fins d'activités reliées à la prostitution.

Monsieur le président, la GRC est résolue à lutter contre la traite de personnes au Canada comme à l'étranger. En 2005, elle a mis sur pied le Centre national de coordination contre la traite de personnes, qui travaille pour le compte non seulement de la GRC, mais aussi de tous les organismes d'application de la loi au Canada. Le centre crée des outils, il coordonne les activités de sensibilisation et les initiatives de lutte contre la traite de personnes à l'échelle nationale, il établit des partenariats et s'occupe des renseignements à communiquer aux organismes d'application de la loi au Canada.

• (1535)

[Français]

La GRC travaille avec ses partenaires municipaux, provinciaux, fédéraux et internationaux, avec des organismes gouvernementaux et des organisations non gouvernementales afin de repérer et cibler les activités rattachées à la traite des personnes.

Les organismes d'application de la loi mettent tout en oeuvre pour identifier les victimes et leur porter secours, tout en enquêtant sur les trafiquants présumés ainsi que sur les organisations criminelles impliquées dans cette activité.

[Traduction]

Dans le but d'aider le milieu de l'application de la loi, les ONG et le public à identifier les victimes possibles de la traite de personnes et leurs trafiquants, la GRC, en collaboration avec ses partenaires, a produit un vidéo de sensibilisation et une trousse d'information pour aider à reconnaître les victimes et leurs trafiquants. Ce vidéo fait partie d'une trousse de sensibilisation à la traite de personnes envoyée aux organismes d'application de la loi et à des ONG du pays qui jouent un rôle dans la lutte contre ce crime. La trousse comprend aussi des lignes directrices pour l'aide aux victimes, des affiches, un manuel pour les agents de police, un dépliant et une carte contact.

Récemment, la GRC, Échec au crime et Sécurité publique ont conclu un partenariat pour encourager les gens à signaler anonymement des activités suspectes qui pourraient avoir un lien avec la traite des personnes. La GRC a donné aux employés d'Échec au crime des séances de sensibilisation à la traite de personnes et elle contribue à l'élaboration d'un protocole pour aider les employés qui reçoivent des appels où on leur signale des cas présumés de traite de personnes. Nous espérons que la notoriété d'Échec au crime et la possibilité de conserver l'anonymat inciteront les membres du public à téléphoner s'ils ont des renseignements sur cette activité.

La GRC compte aussi des coordonnateurs à la sensibilisation à la traite des personnes dans chacune de ses équipes régionales d'enquête. Les principales responsabilités de ces coordonnateurs consistent à sensibiliser des organismes d'application de loi, des organismes gouvernementaux, des ONG et des membres du public de toutes les provinces et de tous les territoires, en plus d'établir de solides liens avec eux. Les réseaux ainsi créés sont essentiels pour permettre aux organismes d'application de la loi et aux ONG d'identifier les victimes de la traite de personnes et de leur porter secours.

[Français]

Les membres du Centre national de coordination contre la traite de personnes et ses coordonnateurs ont parcouru le Canada et se sont rendus à l'étranger pour faire de la sensibilisation contre la traite de personnes.

[Traduction]

La traite des personnes présente bien des défis pour les enquêteurs. Les victimes ne donnent généralement pas leur identité à la police pour diverses raisons, comme la peur de représailles, l'intimidation, la méfiance à l'égard des symboles de l'autorité, la honte ou le fait qu'elles ne se voient pas comme des victimes. Dans les dossiers internationaux, ces défis sont amplifiés par les obstacles culturels et linguistiques.

[Français]

Le milieu de l'application de la loi ainsi que les procureurs ont encore besoin d'éclaircissements pour détecter autant les cas de traite internationale que de traite interne de personnes et les cas où des personnes qui se livrent à la prostitution sont, en fait, des victimes de la traite de personnes.

[Traduction]

Monsieur le président, j'aimerais maintenant saisir cette occasion de faire le point sur les statistiques de la GRC qui peuvent avoir été mal interprétées à maintes reprises. En 2004, la GRC a réalisé une évaluation du renseignement stratégique intitulée Project Surrender. Cette évaluation ne renfermait pas de statistiques importantes sur la traite des personnes au Canada. Elle renfermait plutôt des estimations potentielles sur les victimes de la traite internationale de personnes au Canada, d'après un examen d'enquêtes liées à

d'autres infractions au Code criminel — par exemple, l'enlèvement, la prostitution, l'extorsion et les passagers clandestins — ou à la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés. Ces estimations ne faisaient donc que confirmer que des enquêtes étaient menées au Canada et qu'elles étaient peut-être liées à la traite de personnes.

Depuis 2007, des condamnations pour traite de personnes ont été infligées dans cinq affaires impliquant cinq accusés, lesquelles ont été déclarées au Centre national de coordination contre la traite des personnes. Quatre victimes étaient mineures au moment des infractions. Les accusés ont été inculpés d'infractions relatives à la traite de personnes et à la prostitution, et ils ont reçu des peines d'emprisonnement allant de deux à sept ans pour la traite de personnes. Les accusés avaient fait de la traite intérieure des quatre victimes d'âge mineur à des fins d'exploitation sexuelle.

Il convient de souligner que d'après ce que nous savons, 17 autres affaires de traite de personnes sont actuellement devant les tribunaux. Comme souvent quand de nouvelles lois sont adoptées, il semble y avoir une prise de conscience du phénomène, ce qui fait que plus d'accusations sont portées.

Malgré les nouvelles dispositions législatives, il reste difficile de déterminer le nombre de victimes de la traite des personnes à cause de la nature clandestine du crime. La GRC procède actuellement à une évaluation de la menace pour déterminer l'importance de la traite internationale des personnes au Canada. Le but de cette évaluation est d'aider les milieux de l'application de la loi à repérer les organisations criminelles impliquées dans la traite de personnes au moyen de la collecte de renseignements plutôt que de dénombrer les victimes. Cette évaluation servira de guide pour le milieu de l'application de la loi, afin d'orienter les ressources vers cette activité.

Les organismes d'application de la loi n'épargnent aucun effort pour assurer la sécurité de tous les Canadiens dans le respect du cadre judiciaire du Canada. Les trafiquants enfreignent clairement les droits les plus fondamentaux de leurs victimes, un crime que le Canada ne peut pas tolérer.

Désormais, la GRC veut concentrer ses activités, avec nos partenaires, sur la sensibilisation soutenue de tous les organismes d'application de la loi, les ONG et le public; le développement de renseignements, tant au niveau national qu'international afin de mieux circonscrire l'ampleur du problème; la conception d'outils d'enquête afin d'appuyer les organismes d'application de la loi dans leurs enquêtes; et l'encouragement de partenariats entre les organismes pour promouvoir une approche stratégique et efficace afin de lutter contre ces activités.

Ce sont là, monsieur le président, nos observations préliminaires. Nous répondrons avec plaisir à vos questions.

● (1540)

Le président: Merci, monsieur le surintendant.

Puisqu'il ne nous reste que vingt minutes, nous allons faire une tournée d'interventions de cinq minutes chacune. Nous allons commencer avec M. Murphy.

M. Brian Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe, Lib.): Merci.

Je vous remercie pour votre témoignage. Il y a quelque chose dans votre présentation qui est écrit et non écrit. J'aimerais aller au fond des choses. À la page 3, en parlant des estimations, au milieu de la page, vous dites « ... n'ont fait que confirmer que des enquêtes... étaient PEUT-ÊTRE liées... », et plus tôt, vous avez parlé de fausse interprétation. Craint-on, ici, qu'on n'ait pas assez déclaré les infractions liées au trafic de personnes pour deux raisons: premièrement, une infraction qui décrit ou définit ce crime n'a été formulée que récemment, et ces études ont été faites avant; et deuxièmement, en raison de la nature clandestine — pour utiliser votre propre terme — du crime? Et peut-être, troisièmement, est-ce parce que du fait que ce crime a un contexte tellement international, il est difficile de le circonscrire. Est-ce que vous écrivez ainsi surtout parce que vous trouvez que ces cas ne sont pas assez signalés et ce sont les raisons à cela?

Surint. Michel Aubin: C'est une double question, monsieur, et j'espère donner la bonne réponse.

En ce qui concerne les chiffres, à ce que l'on sache, diverses entités ont utilisé des chiffres du projet Surrender, qui a été mené en 2004 ou à peu près, et ces chiffres ont été interprétés de manière erronée. Ils ont été mal interprétés dans le sens où on s'est appuyé sur eux pour définir le nombre de victimes, et ces chiffres ne devraient pas être exploités à cette fin.

Pour ce qui de la GRC ou du Centre national de coordination contre la traite de personnes, je ne peux pas dire qu'il y ait un chiffre sur lequel nous puissions nous appuyer en toute certitude pour déterminer le nombre de victimes potentielles actuellement au Canada. L'évaluation de la menace qui est en cours nous donnera une meilleure idée d'où ont lieu ces activités. Nous en avons une bonne idée, et nous travaillons sur ce dossier actuellement. Mais le but de l'évaluation du risque est en réalité de nous aider à déterminer exactement où il peut y avoir ces problèmes, pour mieux orienter nos ressources.

M. Brian Murphy: Mais est-ce que nous penchons pour ne pas parler de nombre de victimes parce qu'il ne s'agit pas du nombre de victimes, mais des lieux où cela arrive? Je ne vous comprends pas tout à fait. Vous ne pouvez pas déterminer le nombre exact de victimes de violence sexuelle, ou de violence familiale, pour les mêmes raisons. Est-ce pour cela que vous parlez ainsi, ou est-ce parce qu'on n'a pas besoin de chiffres pour promulguer une loi?

À certains égards, nous faisons un examen minutieux ici, alors nous devons vérifier auprès des organismes d'application de la loi que c'est bien un problème. C'est-à-dire que nous savons tous, je pense, que c'est un problème, et nous estimons que c'est un problème, mais je ne suis pas sûr que ce que vous nous avez dit nous aide beaucoup. Est-ce que vous dites que c'est un problème, la traite des personnes au Canada est un problème que vous ne pouvez quantifier, en termes de nombre de victimes? Est-ce que c'est un peu ce que vous voulez dire?

● (1545)

Surint. Michel Aubin: Je dois dire que je suis d'accord avec vous à ce sujet, monsieur. C'est un problème, je n'en ai pas le moindre doute. Selon mon expérience personnelle dans la police, les domaines dans lesquels j'ai travaillé, y a-t-il traite de personnes, telle qu'elle est définie? Oui, il y en a. Quelle en est l'ampleur, si on veut quantifier, avoir des chiffres? Du point de vue de l'application de la loi, pour la police, le nombre des victimes en soi n'est pas important pour nous. Ce qui importe, c'est qui commet ces crimes, quelle organisation, pour que nous puissions orienter nos ressources de la manière la plus stratégique possible.

Maintenant, il peut bien y avoir d'autres organismes, des ONG, et tout ce qu'on voudra, qui s'occupent de victimes et qui peuvent s'intéresser à ces chiffres. Mais malheureusement, je n'ai pas de données solides et fiables à vous offrir.

M. Brian Murphy: Et si nous n'avons pas ces chiffres, c'est pour les trois raisons que j'ai données moi-même dans ma propre question. C'est cela?

Surint. Michel Aubin: Je le pense bien.

M. Brian Murphy: D'accord, c'est bien.

Je vous remercie, monsieur.

Le président: Vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Réal Ménard (Hochelaga, BQ): Merci, monsieur le président, d'avoir invité des représentants de la GRC.

Vous confirmez une intuition que j'ai eue lors de la dernière rencontre. Sans vouloir minimiser l'impact de la traite des personnes, il est important que les parlementaires, avant de se prononcer sur un projet de loi, aient une idée de l'ampleur du phénomène qu'ils veulent dénoncer.

Je voudrais que vous m'expliquiez une chose. Mme Smith a fait distribuer des documents dans lesquels on mentionnait deux chiffres: il y était écrit que 15 000 personnes auraient fait l'objet de traite au Canada, au rythme de 2 000 personnes par année. J'essaie de comprendre d'où proviennent ces chiffres.

Vous, qui êtes responsable de l'application de loi, n'êtes pas en mesure d'obtenir de tels chiffres. Peu importe que le projet de loi impose des peines minimales obligatoires, ce qui compte pour moi, c'est que l'on porte des accusations. Si 2 000 personnes sont victimes de traite au Canada, j'espère que les trafiquants seront traînés devant les tribunaux et qu'ils seront condamnés à une peine pouvant aller jusqu'à l'emprisonnement à perpétuité. Ce n'est pas une question de peine minimale.

Pourquoi n'avons-nous pas de détails? Vous paraît-il plausible que 2 000 personnes fassent l'objet de traite de personnes chaque année au Canada? Pourquoi ne porte-t-on pas d'accusations et est-on incapable d'identifier ces personnes? De quels outils avez-vous besoin pour traduire ces gens devant les tribunaux? C'est ce qui m'importe.

Surint. Michel Aubin: Monsieur Ménard, je ferai de mon mieux pour répondre à votre question.

C'est très difficile d'établir le nombre exact de victimes. Y en a-t-il 2 000? Y en a-t-il plus? Y en a-t-il moins? C'est difficile de le savoir avec certitude parce qu'il s'agit d'un crime caché. C'est un crime dont les victimes ne parlent pas, et ce pour plusieurs raisons, dont la crainte.

Dans plusieurs cas, les gens ne reconnaissent pas nécessairement qu'ils sont des victimes. Les enquêteurs ont de la difficulté à amener les gens à coopérer avec les autorités. Dans certains cas, surtout ceux qui impliquent des gens qui viennent d'autres pays, la question de la culture entre en jeu. Les victimes sont, pour différentes raisons, méfiantes envers les autorités policières. Elles n'ont pas autant confiance aux autorités policières canadiennes qu'on le souhaiterait. C'est très difficile pour nous, et je ne peux pas vous dire pourquoi c'est ainsi.

En ce qui a trait au nombre d'accusations, à mon avis, il faut faire des campagnes de sensibilisation auprès des policiers. Cela a été fait: plus de 16 000 policiers et officiels du gouvernement ont été sensibilisés au cours des dernières années. Il va de soi que les gens qui sont responsables de cette sensibilisation nous rapportent que les policiers connaissent mal cette infraction. Il est nécessaire de les éduquer pour qu'ils prennent les moyens, dans le cadre d'une enquête, de regarder plus loin que la page frontispice, c'est-à-dire la prostitution. Il faut regarder ce qui se passe derrière ça.

S'agit-il de victimes de traite de personnes ou non? Une organisation supervise-t-elle cette traite? Il y a du travail à faire sur ce plan. Il y a quand même eu une certaine évolution au cours des dernières années. En ce moment, 17 dossiers sont devant la cour, ce qui est une augmentation si on les compare aux cinq dossiers qui étaient devant la cour lors des premières années.

•(1550)

M. Réal Ménard: Dans les causes qui ont été traitées et qui restent à traiter, combien y a-t-il de personnes mineures?

Surint. Michel Aubin: Parlez-vous des causes qui restent à traiter?

M. Réal Ménard: Dans les condamnations, je pense qu'il y a eu trois personnes mineures.

Surint. Michel Aubin: Dans les dossiers qui ont abouti à une condamnation, il y a quatre personnes âgées de moins de 18 ans, alors que les 17 dossiers qui sont actuellement devant les tribunaux mettent en cause sept victimes âgées de moins de 18 ans.

M. Réal Ménard: Merci.

Surint. Michel Aubin: Il y a d'autres dossiers de

[Traduction]

de traites de personnes.

[Français]

Il s'agit d'accusations de traite de personnes qui ne sont pas déposées comme telles; ce sont des accusations connexes. Pour 2008-2009, on a compté sept victimes de moins de 18 ans.

M. Réal Ménard: D'accord, merci.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Comartin, vous avez cinq minutes.

M. Joe Comartin (Windsor—Tecumseh, NPD): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie, monsieur le surintendant, d'être ici.

Nous avons reçu par télécopieur une lettre de My Canada Association — Motivated Young People for a Strong Canada — qui nous dit, et je cite une traduction libre, que « les organisations non gouvernementales qui travaillent avec les victimes de traite de personnes estiment qu'il y a eu 15 000 victimes de la traite au Canada, dont la majorité étaient des jeunes filles autochtones... ». Plus loin, ils disent que « la GRC estime que 2 200 personnes sont victimes de traite et envoyées du Canada aux États-Unis chaque année ».

Avez-vous une idée d'où cela peut provenir, compte tenu de ce que vous nous avez dit aujourd'hui?

Surint. Michel Aubin: La seule chose, monsieur Comartin, à laquelle nous puissions penser, c'est que ces données pourraient provenir du projet Surrender. Je répète que pour nous, c'est un projet dont les résultats ont été mal interprétés.

M. Joe Comartin: Donc, il n'y a aucun moyen de savoir. Le chiffre pourrait juste, mais il n'y a aucun moyen de le savoir?

Surint. Michel Aubin: Tout ce que je peux vous dire, monsieur, en toute franchise, c'est que nous n'avons pas de chiffres sûrs et fiables à vous fournir.

M. Joe Comartin: Je vous remercie.

Je n'ai plus d'autres questions, monsieur le président. Merci.

Le président: Merci.

Nous laissons la parole à M. Petit, pour cinq minutes.

[Français]

M. Daniel Petit (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur Aubin et madame Arseneault.

Je vais m'adresser principalement à vous, monsieur Aubin. Je vous remercie d'avoir accepté de témoigner. C'est un problème qui touche autant les Québécois et les Canadiens que le reste du monde.

Au Québec et au Canada, il y a ce qu'on appelle la traite d'êtres humains impliquant de jeunes enfants. C'est un phénomène en progression, et ça me touche. Ce crime est devenu une activité des plus lucratives pour les gangs de rue et même pour le crime organisé. Plus ils se diversifient, plus ce crime est caché et plus ils utilisent des jeunes enfants ou des jeunes filles de moins de 18 ans. D'après les témoignages que j'ai entendus, il y a des filles et des garçons d'âge mineur qui sont exploités strictement à des fins sexuelles. C'est le cas le plus patent et le plus effrayant que l'on voit actuellement.

Je ne sais pas si vous connaissez l'affaire Nakpamgi, qui a été le premier trafiquant d'enfants condamné au Canada. Au Québec, il y a eu au moins un cas, celui de Michael Lennox Mark. Dans tous ces cas, les vies de jeunes garçons et de jeunes filles ont été détruites.

Naturellement, on a fait des interventions. Des gens de ma circonscription m'ont dit qu'ils appuyaient le projet de loi C-268. On est allés en Colombie-Britannique pour voir comment ça se passait. On nous a alors parlé de crime organisé et de trafic d'êtres humains. Plusieurs personnes m'ont écrit pour me dire qu'il n'était pas question d'ouvrir des maisons closes au moment des Jeux olympiques. Elles veulent savoir ce qu'on va faire. C'est un problème criant, présentement.

Je vous cite un extrait du texte du professeur Benjamin Perron, de la Colombie-Britannique:

[...] j'estime en ma qualité de professeur de droit pénal que le projet de loi C-268 est parfaitement conforme aux normes constitutionnelles.

Votre décision de soutenir le projet de loi C-268 sera une belle occasion de montrer votre volonté de faire en sorte que les personnes qui commettent ces crimes aussi abjects aient à répondre de leurs actes.

J'ai vu vos films et j'ai assisté à vos conférences. Je vous connais et je sais à peu près dans quel domaine vous travaillez. En tant que représentant de la Gendarmerie royale du Canada, quels sont les enjeux liés à la traite des personnes au Canada et à l'étranger? Avez-vous des choses à dire au sujet du projet de loi C-268? En quelques mots, comment peut-on lutter contre ce crime?

•(1555)

Surint. Michel Aubin: Je vais faire de mon mieux, monsieur Petit.

Selon mon expérience dans le domaine du crime organisé et mon expérience récente, je peux dire que c'est plus qu'un malaise. C'est un problème qui n'existe pas qu'au Canada; il est très répandu en Europe, et les autorités policières et les gouvernements y consacrent beaucoup de temps.

Beaucoup de personnes du sud-est de l'Europe sont trafiquées à des fins d'exploitation sexuelle en Europe. Au Canada, les dossiers qui sont devant les tribunaux démontrent l'envergure du problème.

Ayant mené pendant six ans des opérations d'infiltration d'organisations criminelles, je peux vous assurer que plusieurs dames sont impliquées dans la prostitution ou dans les bars de danse exotique. Elles ne sont pas là de leur plein gré, elles y sont parce qu'elles sont contrôlées. C'est une réalité. Par contre, il me serait difficile de vous donner le nombre de personnes en cause.

Pour ce qui est des gangs de rue, les corps policiers de Toronto, Vancouver et surtout de Montréal ont constaté que plusieurs sujets sont impliqués dans le contrôle des filles prises pour faire de la prostitution. S'ils ne sont pas membres d'un gang de rue, ils y sont directement associés.

C'est un crime qui est de plus en plus contrôlé par les gangs de rue. Il faudra faire plus de recherche. C'est davantage ce qu'on appelle un *shifting* de responsabilités entre les organisations criminelles. Une certaine stratification se fait entre les organisations, mais les gangs de rue sont de plus en plus impliqués. Ils font du recrutement et gèrent cette activité.

Je ne peux pas vous dire si cette activité est en effervescence au Canada, mais je sais que c'est un problème partout dans le monde et sur lequel nous nous penchons sérieusement.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur.

Je vous remercie, monsieur le surintendant, et aussi Mme Arsenault, d'être venus. Nous allons maintenant entamer l'étude article par article, alors vous pouvez partir quand vous le voudrez.

Pour l'étude article par article du projet de loi C-268, vous devez avoir reçu trois amendements, dont les pages sont numérotées 1, 2 et 3. Le premier est l'amendement du gouvernement. Il est suivi de deux amendements du NPD.

Nous n'avons pas d'amendements à l'article 1.

L'article 1 est-il adopté? Avec dissidence?

[Français]

M. Daniel Petit: Monsieur le président, je demande la tenue d'un vote par appel nominal pour chacun des articles.

[Traduction]

Le président: D'accord. Nous avons reçu une demande de vote par appel nominal pour chacun des articles, madame la greffière.

•(1600)

M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Pouvez-vous nous dire qui s'est inscrit de notre côté, parce que seuls peuvent être à la table pour voter ceux qui se sont inscrits?

Le président: Je viens de poser la question à la greffière, et votre nom est encore inscrit pour ce vote.

(L'article 1 est adopté [Voir le Procès-verbal])

(Article 2)

Le président: Nous avons trois amendements. Commençons par celui du gouvernement.

Monsieur Moore, est-ce que vous proposez cet amendement, et voulez-vous en parler?

M. Rob Moore (Fundy Royal, PCC): Je le propose.

Cet amendement vise à régler le problème qui a été soulevé pendant l'étude qu'a faite notre comité, selon lequel pour l'infraction la plus grave comportant un enlèvement, qui est assortie d'une peine maximale d'emprisonnement à perpétuité, il n'y avait pas de minimum. Pour une infraction moins grave, pour ainsi dire, la peine maximale était de 14 ans et la peine minimale de cinq ans. Alors, cet amendement prévoit une pénalité minimale de six ans pour les cas les plus graves comportant l'enlèvement, et la peine maximale est l'emprisonnement à perpétuité.

Le président: À titre d'information, il y a un conflit de lignes entre NPD-1 et NPD-2. Alors si nous adoptons G-1, nous ne pourrions pas aller de l'avant avec NPD-1 et NPD-2. Je tiens à ce que vous le sachiez.

Y a-t-il d'autres commentaires sur l'amendement du gouvernement?

Monsieur Comartin.

M. Joe Comartin: J'ai proposé des périodes moins longues malgré le fait qu'à l'article 212 du code, les peines minimales obligatoires varient; on parle de trois ou de cinq ans. La raison pour laquelle j'ai proposé des peines minimales moins longues, monsieur le président, c'est qu'il s'agit d'un nouvel article; nous créons une nouvelle infraction, ici. Je pense que dans ces conditions, nous devrions faire preuve de prudence, parce que nous ne savons pas comment les tribunaux vont interpréter cet article et quelles peines ils décideront d'appliquer... Comme vous le savez, je suis généralement contre les peines minimales obligatoires de toute façon, car je crois que l'on devrait laisser les tribunaux imposer les peines qu'ils jugent appropriées en fonction de la gravité du crime et des faits qui leur sont soumis.

Je pense donc qu'étant donné que nous avons, aux alinéas *a*) et *b*), des crimes que je considère comme assez graves... Je ne veux pas du tout les minimiser et je veux que mes amendements en témoignent. Je veux qu'ils montrent que nous sommes en présence d'un nouvel article. Nous offrons aux tribunaux un nouvel outil pour poursuivre les gens qui commettent ces crimes. Dans ces circonstances, je pense que nous devons opter pour la prudence.

Par conséquent, monsieur le président, j'estime approprié de proposer un amendement à l'amendement du gouvernement, pour mettre ces deux dispositions en relief, afin que nous tenions tout d'abord un vote sur ces deux amendements plutôt que sur l'amendement du gouvernement.

Le président: Je m'attendais à ce que vous présentiez un sous-amendement, monsieur Comartin. Il a été décidé que le projet de loi C-268 modifie le Code criminel en créant un nouvel article qui prévoit une peine minimale de cinq ans pour les infractions de traite de personnes âgées de moins de 18 ans. Votre amendement prévoit une peine minimale de deux ans pour les infractions les plus graves visées dans ce nouvel article. Comme on l'indique dans *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, à la page 654, « Un amendement à un projet de loi renvoyé à un comité *après* la deuxième lecture est irrecevable s'il en dépasse la portée et le principe ».

La présidence est d'avis que l'application d'une peine minimale de deux ans est contraire aux principes du projet de loi C-268 et, par conséquent, irrecevable.

Monsieur Murphy.

• (1605)

M. Brian Murphy: Est-ce que cela signifie qu'à l'article 2 du projet de loi, à l'alinéa 279.011(1)b), qui prescrit une peine maximale de 14 ans et une peine minimale de cinq ans... tout amendement qui proposerait une peine minimale inférieure serait jugé irrecevable?

Le président: Je crois que tout amendement qui proposerait une peine minimale obligatoire inférieure à cinq ans serait irrecevable. Par contre, un amendement qui proposerait une peine minimale supérieure serait tout à fait recevable.

M. Brian Murphy: J'imagine que votre décision ne peut faire l'objet d'un débat. Je ne dis pas que je suis contre, mais à titre d'information seulement, puis-je poser une question à quelqu'un qui pourrait me répondre?

Y a-t-il quelque part dans le code des peines minimales obligatoires de six ans? Je me rappelle que nous avons déjà parlé d'une peine minimale de sept ans. Je crois que vous aviez proposé 10 ans — un chiffre ahurissant. Nous nous sommes entendus sur cinq et trois ans pour beaucoup d'infractions; en fait, sur cinq ans, trois ans, deux ans, un an et six mois, etc. Mais y a-t-il une peine minimale de six ans dans le code? Dans l'affirmative, à quelle infraction s'applique-t-elle?

Le président: Nous avons ici une personne-ressource à qui nous pourrions poser la question. Vous vous rappellerez que Mme Levman a témoigné à notre dernière réunion. C'est une véritable mine de renseignements. Elle est avec nous.

Le comité souhaite-t-il que nous lui demandions de répondre à cette question?

M. Brian Storseth: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Cela ne me pose aucun problème, mais je crois que la décision porte sur l'esprit de la loi et n'a rien à voir avec ce qui se trouve actuellement dans le code.

Le président: Je pense qu'il est légitime de se demander s'il y a des peines minimales obligatoires de six ans.

Madame Levman, seriez-vous prête à venir répondre à cette question?

Me Nathalie Levman (avocate, Section de la politique en matière de droit pénal, ministère de la Justice): À ma connaissance, il n'y a pas de peine minimale obligatoire de six ans dans le code à l'heure actuelle. Les chiffres varient, mais il n'y a pas de peine minimale de six ans.

Le président: Très bien.

On m'informe également que la décision du président ne peut pas faire l'objet d'un débat. Je vais utiliser un certain pouvoir discrétionnaire ici pour permettre...

Monsieur Murphy.

M. Brian Murphy: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je n'ai pas posé cette question dans le but d'appuyer ou de contester votre décision. Elle a été rendue, et c'est tout. Néanmoins, cela voudrait dire, alors, que si la motion de M. Comartin est irrecevable, nous revenons à la motion de M. Moore, à G-1, qui propose une peine minimale obligatoire de six ans. C'est de cela que nous parlons maintenant, si j'ai bien compris.

Puis-je poser une autre question pour obtenir un éclaircissement?

Le président: Oui, allez-y.

M. Brian Murphy: Il y a des peines minimales obligatoires de cinq ans pour des infractions comme des voies de fait graves. N'est-ce pas ce que nous avons établi?

Me Nathalie Levman: Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, j'aimerais consulter ma liste de peines minimales obligatoires afin de ne pas induire le comité en erreur de quelque façon que ce soit.

M. Brian Murphy: Bien sûr. Nous ne le voudrions pas.

• (1610)

Me Nathalie Levman: J'avais une liste, mais je l'ai peut-être laissée dans mon bureau. La semaine dernière, j'ai fait allusion aux agressions sexuelles graves dans ma déclaration préliminaire et je pense que c'est ce dont vous parlez.

Dans la disposition portant sur l'agression sexuelle grave, à l'article 273 du code, il est indiqué que s'il y a usage d'une arme à feu à autorisation restreinte ou d'une arme à feu prohibée lors de la perpétration de l'infraction, ou s'il y a usage d'une arme lors de la perpétration de l'infraction et que celle-ci est perpétrée au profit ou sous la direction d'une organisation criminelle ou en association avec elle, la peine maximale est l'emprisonnement à perpétuité et la peine minimale est de cinq ans, dans le cas d'une première infraction, et de sept ans, en cas de récidive. Dans tous les autres cas où il y a usage d'une arme à feu, la peine minimale est de quatre ans et la peine maximale est l'emprisonnement à perpétuité. Il y a donc une possibilité de quatre ans, puis de cinq, et enfin de sept, selon la nature des cas.

Le président: Merci.

Nous allons revenir à M. Murphy, puis à M. Comartin. Encore une fois, il ne faudrait pas prolonger le débat. J'ai déjà rendu une décision sur l'amendement.

Monsieur Comartin, je présume que vous ne contestez pas la décision de la présidence.

M. Joe Comartin: J'aimerais faire un commentaire sur ses conséquences illogiques sur le projet de loi que nous avons devant nous.

Le président: Malheureusement, elle ne peut faire l'objet d'un débat, alors soit vous la contestez, soit nous passons au débat sur l'amendement lui-même.

Très bien. Je présume que la décision est maintenue.

Je vais maintenant laisser la parole à M. Murphy et à M. Comartin, pour discuter de l'amendement.

M. Brian Murphy: À mon avis, on devrait prévoir une peine minimale obligatoire dans les cas d'emprisonnement à perpétuité. Nous proposons une peine de six ans — l'amendement du gouvernement propose une peine de six ans — afin de la différencier de la peine minimale de cinq ans imposée dans les cas d'emprisonnement maximal de 14 ans. Ce que nous avons déjà fait, dans la disposition sur l'agression sexuelle grave... nous avons une peine minimale de cinq ans pour une infraction perpétrée avec une arme à feu, de sept ans en cas de récidive et de quatre ans pour toute autre infraction sexuelle grave. Nous avons donc déjà établi diverses peines minimales lors de la dernière législature.

J'aimerais poser une question à M. Moore. Cet amendement vise-t-il à différencier la peine minimale imposée pour un emprisonnement à perpétuité de celle imposée pour un emprisonnement maximal de 14 ans, et à rendre la peine minimale plus sévère dans le premier cas, comme nous l'avons fait à l'article 273?

M. Rob Moore: Oui, monsieur le président. Premièrement, il y avait une anomalie, puisque pour les infractions les plus graves, il n'y avait aucune peine minimale. On parle ici de gens impliqués dans la traite de personnes âgées de moins de 18 ans, qui selon les autres facteurs, sont passibles d'une peine maximale d'emprisonnement à perpétuité, dans les cas d'enlèvement, de voies de fait graves, d'agression sexuelle grave ou dans les cas où la personne cause la mort de la victime lors de la perpétration de l'infraction. Il s'agit d'une infraction très grave.

Le but du projet de loi est d'imposer une peine minimale obligatoire, comme le fait le code dans le cas des infractions les moins graves, qui sont punissables d'un emprisonnement maximal de 14 ans et d'un emprisonnement minimal de cinq ans. Dans le cas de l'emprisonnement à perpétuité, nous voulons que la peine minimale obligatoire soit de six ans.

En ce qui concerne les autres infractions, il y a une peine minimale de cinq ans pour certains crimes perpétrés avec une arme à feu, peine qui passe à sept ans en cas de récidive. Dans ce cas-ci, la peine minimale reste de six ans. Je pense que ce chiffre est très approprié. On peut ainsi faire la différence entre le premier et le second cas. De plus, il n'y a aucune disposition prévue en cas de récidive, comme pour les crimes perpétrés avec une arme à feu aux termes du projet de loi précédent, dans lequel on imposait des peines minimales de cinq, sept et 10 ans, qui ont été réduites à cinq, sept et sept ans.

•(1615)

Le président: Monsieur Comartin.

M. Joe Comartin: Je me demande si je ne devrais pas contester votre décision, monsieur le président, afin que nous puissions...

Le président: Monsieur Comartin, il est trop tard pour contester la décision.

M. Joe Comartin: Vous ne m'en avez pas laissé le temps. Vous avez précipité les choses pendant que je...

Le président: En fait, comme vous n'avez pas répondu, j'en ai déduit que vous...

M. Joe Comartin: ...réfléchissais à ma position. J'avais encore la parole, mais vous m'avez interrompu, monsieur le président. Votre décision n'est pas logique. Si vous jetez un coup d'oeil au projet de loi qui est devant nous, aux alinéas a) et b), elle n'est pas logique, alors je crois que je vais contester la décision du président.

Le président: Monsieur Comartin, nous avons déjà discuté du bien-fondé de l'amendement, pas du sous-amendement. Vous avez eu l'occasion d'intervenir. Je vous ai laissé le temps de contester la décision de la présidence, mais vous n'avez pas répondu, alors j'ai

poursuivi. J'ai dit que nous allions maintenant discuter de l'amendement, alors la décision est maintenue et nous allons poursuivre.

Y a-t-il d'autres observations sur l'amendement lui-même? Puisqu'il n'y en a pas, je vais mettre aux voix l'amendement du gouvernement, le G-1. Nous allons procéder à un vote par appel nominal.

(L'amendement est adopté par 6 voix contre 4.)

Le président: On demande un vote par appel nominal sur l'article 2.

[Français]

M. Daniel Petit: Je demande la tenue d'un vote par appel nominal sur chacun des articles, s'il vous plaît.

[Traduction]

Le président: Monsieur Petit, vous me l'avez demandé tout à l'heure, et c'est ainsi que je vais procéder.

(L'article 2 modifié est adopté par 7 voix contre 3.)

•(1620)

Le président: Avant que nous ne passions à l'article 3, j'aimerais faire un commentaire à propos du fait que M. Comartin se soit plaint de ne pas avoir eu la possibilité de contester la décision du président. À l'avenir, si je vous laisse une période de cinq ou de 10 secondes pour y réfléchir et que ce n'est pas assez, veuillez me le signaler et je vais vous laisser plus de temps. Je ne veux certainement pas empêcher quiconque de contester une décision du président; ce n'est pas mon rôle. Toutefois, je veux que nos réunions avancent. Si vous vous demandez si vous allez ou non contester la décision du président, dites-le moi, et je vais vous donner le temps d'y réfléchir.

(L'article 3 est adopté par 7 voix contre 3.)

(L'article 4 est adopté par 8 voix contre 2.)

Le président: J'aimerais formuler une suggestion. Il reste encore quatre articles à adopter, puis les quatre motions de synthèse à mettre aux voix. Nous pourrions présenter une motion d'ensemble, si vous êtes d'accord.

Quelqu'un a proposé que nous mettions aux voix les quatre articles qui restent en un seul bloc. Nous allons donc voter sur les articles 5, 6, 7 et 8.

M. Joe Comartin: J'invoque le Règlement.

Le président: Oui, monsieur Comartin.

M. Joe Comartin: Qu'est-il arrivé à l'article 4?

Le président: L'article 4 a déjà été adopté.

(Les articles 5 à 8 inclusivement sont adoptés par 8 voix contre 2.)

(Le titre est adopté par 7 voix contre 3.)

(Le projet de loi modifié est adopté par 7 voix contre 3.)

•(1625)

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

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

Le président: Le comité doit-il demander la réimpression du projet de loi?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

Le président: Merci.

Nous allons suspendre la séance durant quelques minutes.

- _____ (Pause) _____
-
- (1630)

Le président: Nous allons maintenant reprendre la séance et poursuivre notre examen du projet de loi C-26, qui porte sur le vol d'automobile et le trafic de biens volés.

Nous avons invité des représentants de divers organismes pour nous aider dans notre étude: Richard Dubin et Dennis Prouse, du Bureau d'assurance du Canada; Frank Zechner et George Kleinstreiber, de l'Ontario Sewer and Watermain Construction Association; Lynn Barr-Telford (bienvenue de nouveau parmi nous) et Mia Dauvergne, de Statistique Canada; et enfin, Mike Sutherland, de la Winnipeg Police Association, qui va comparaître par vidéoconférence. Nous vous souhaitons la bienvenue, monsieur Sutherland.

M. Mike Sutherland (président, Winnipeg Police Association): Je vous remercie beaucoup. C'est un plaisir d'être avec vous.

Le président: Chaque organisme aura cinq minutes pour faire une déclaration préliminaire. Ce n'est pas grave si vous dépassez légèrement le temps prévu, mais nous aimerions nous garder du temps pour vous poser des questions sur ce projet de loi très important.

Nous allons commencer par M. Dubin, du Bureau d'assurance du Canada.

M. Richard Dubin (vice-président, Enquêtes, Bureau d'assurance du Canada): Je vous remercie, monsieur le président, de me donner l'occasion de m'adresser au comité.

Le Bureau d'assurance du Canada est l'association sectorielle nationale qui représente les sociétés d'assurance habitation, automobile et entreprise du Canada.

Je m'appelle Rick Dubin et, à titre de vice-président, Enquêtes, je dirige et coordonne la lutte que mène notre industrie contre le vol d'automobiles. Je suis accompagné aujourd'hui de Dennis Prouse, directeur principal, Relations avec le gouvernement.

Depuis un certain nombre d'années, les coûts liés au vol d'automobiles n'ont cessé d'augmenter au sein de notre industrie. Pour sa part, notre équipe d'enquête a constaté une forte augmentation des répercussions des activités de vol d'automobiles du crime organisé. En deux mots, l'époque de la virée dans une voiture volée a fait place à des réseaux criminels perfectionnés qui se livrent au vol d'automobiles en raison du manque de sévérité des peines actuellement infligées contre les auteurs de ce type de vol et de l'importance des bénéfices qui en découlent. Ces criminels volent des véhicules et les démantèlent pour en vendre les pièces. Ils remplacent le numéro d'identification du véhicule de façon à changer l'identité de la voiture volée, puis vendent le véhicule à un consommateur sans méfiance. En outre, chaque année, ils font introduire des milliers de véhicules haut de gamme dans les ports du Canada et les exportent dans des pays étrangers où ils pourront en obtenir un prix beaucoup plus élevé qu'ici, au Canada.

En 2007, près de 150 000 véhicules ont été volés au Canada — 146 142 pour être exact. Ces vols coûtent environ 542 millions de dollars aux titulaires de police d'assurance. Cette même année, chaque titulaire de police au Canada a payé en moyenne quelque 35 \$ sur sa prime d'assurance automobile pour compenser les coûts découlant des actes des voleurs d'automobiles.

En incluant les frais liés à la police, au régime de soins de santé et au système judiciaire, les coûts du vol d'automobiles grimpent

facilement à plus de 1 milliard de dollars par année. Bon nombre de ces ressources sont mobilisées précisément parce que les voleurs d'automobiles ne cessent de multiplier leurs allées et venues au sein du système judiciaire. En vertu des dispositions actuelles du Code criminel, la peine d'emprisonnement est rarement infligée, car le vol d'automobiles est considéré comme une infraction qui ne fait généralement pas de victime.

Monsieur le président, j'aimerais vous dire que le vol d'automobiles est loin d'être sans victime. Il y a quelques années, deux adolescents sont décédés dans un taxi embouti par un véhicule volé en Ontario. Le gendarme-détective Plunkett, agent de police de la région de York, a été tué en tentant d'empêcher le vol d'un coussin gonflable. Et en 2004, en Nouvelle-Écosse, c'est le décès de Theresa McEvoy aux mains d'un récidiviste du vol d'automobiles qui a soulevé l'indignation des citoyens et suscité un appel à l'action.

En raison de l'implication omniprésente du crime organisé dans le vol d'automobiles et de l'ampleur des bénéfices en jeu, vous ne serez peut-être pas étonné d'entendre que les autorités du renseignement canadiennes et américaines soupçonnent les groupes terroristes de recourir au vol d'automobiles pour se financer. Le Canada est un endroit attrayant à cet égard.

Le taux de recouvrement des véhicules volés continue de reculer. Il y a quelques années à peine, ce taux était de 70 p. 100 à l'échelle nationale. En 2007, il avait glissé à 64 p. 100. C'est à Montréal qu'on compte le plus grand nombre de véhicules volés au Canada, ainsi que le plus faible taux de recouvrement, soit 31 p. 100.

Tout récemment, en mai 2009, deux hommes ont été accusés dans le cadre d'un présumé réseau de vol d'automobiles exerçant ses activités dans les comtés de Norfolk, Haldimand et Brant, en Ontario. Selon la Police provinciale de l'Ontario, les activités du réseau consistaient notamment à altérer des numéros d'identification de véhicules et à exporter des véhicules volés.

Vous comprenez donc pourquoi de plus en plus de citoyens et de gouvernements au pays demandent que des mesures soient prises pour contrer le vol d'automobiles. Vous pouvez mieux saisir les raisons de notre présence ici.

Heureusement, le projet de loi C-26 s'attaque aux récidivistes du vol d'automobiles impliqués dans le crime organisé, qui s'adonne à cette activité dangereuse à des fins strictement lucratives. Il reconnaît que le vol d'automobiles est une infraction grave et distincte en vertu du Code criminel. Bien qu'il propose des peines minimales obligatoires, celles-ci n'interviennent qu'à compter de la troisième infraction. Il s'agit d'une mesure très raisonnable visant à remédier au problème réel des récidivistes.

- (1635)

Monsieur le président, les Canadiens ont le droit de se sentir en sécurité dans leur propre collectivité. Cependant, la croissance du vol d'automobiles ainsi que la violence croissante qui caractérise ce crime compromettent cette sécurité. La présence accrue du crime organisé dans le secteur du vol d'automobiles constitue un problème encore plus troublant qui menace encore davantage la sécurité des Canadiens. Au nom du Bureau d'assurance du Canada, de nos sociétés membres et des titulaires de police qu'elles servent, je vous encourage vivement à voter en faveur du projet de loi C-26 dans sa forme actuelle.

Les Canadiens comptent sur leurs parlementaires pour rester à l'affût des changements qui se répercutent sur leur vie. Lorsque le blanchiment d'argent par le crime organisé est devenu problématique, le Parlement est intervenu. Lorsque les problèmes liés à la confidentialité des renseignements et à l'usurpation de l'identité ont commencé à préoccuper les Canadiens, le Parlement est intervenu. Maintenant que la nature du vol d'automobiles a changé avec l'implication grandissante du crime organisé, maintenant que la sécurité des Canadiens est menacée, les parlementaires interviennent de nouveau, cette fois-ci au moyen du projet de loi C-26.

Je vous remercie de votre attention et je demeure à votre entière disposition pour répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Dubin.

Nous pouvons maintenant entendre M. Zechner ou M. Kleinsteiber.

M. Frank Zechner (directeur général, Ontario Sewer and Watermain Construction Association): Je m'appelle Frank Zechner. Je suis le directeur général de l'Ontario Sewer and Watermain Construction Association. Je suis accompagné aujourd'hui de M. George Kleinsteiber, notre consultant en matière de vol d'équipement.

Je souligne que M. Kleinsteiber a fait partie de la Police provinciale de l'Ontario pendant 32 ans. Il a passé 19 années de sa carrière au sein de l'équipe de lutte contre les vols d'automobiles de la PPO, à titre d'agent détective. Il était chargé de toutes les enquêtes portant sur les vols de voiture, de même que les vols d'équipement lourd, à l'échelle de l'Ontario.

L'Ontario Sewer and Watermain Construction Association est une association fédérale sans but lucratif représentant des entrepreneurs, des fournisseurs, des consultants et d'autres entreprises dans le domaine de la construction au Canada. Elle est aussi membre de l'Association canadienne de la construction, fondée en 1918.

Une grande partie de l'équipement de nos membres — de l'Association canadienne et de la nôtre — se trouve sur les réserves de chemin public en permanence, et constitue donc une cible de choix pour les voleurs. L'Ontario Sewer and Watermain Construction Association et l'Association canadienne de la construction sont très préoccupées par le vol et le vandalisme des engins de chantier, et appuient ainsi l'adoption du projet de loi C-26, Loi modifiant le Code criminel.

Je demanderais maintenant à M. George Kleinsteiber de vous donner quelques informations à propos du secteur de la construction.

M. George Kleinsteiber (consultant en matière de vol d'équipement, Ontario Sewer and Watermain Construction Association): J'ai quelques statistiques et tendances générales à vous présenter. Même si l'incidence des vols d'engin de chantier n'est pas aussi élevée que celle des vols de voiture ou de camionnette, c'est un phénomène encore très inquiétant au Canada. L'automne dernier, par exemple, quatre membres de notre association se sont fait voler des niveleuses Caterpillar neuves. Chacune de ces niveleuses valait un quart de million de dollars, alors imaginez le nombre de Honda Civic qu'il faut accumuler pour arriver à la même valeur que celle des machines volées.

Ce sont des problèmes attribuables à l'absence de normes au sein de l'industrie. Les numéros d'identification du matériel lourd comptent entre 4 et 17 chiffres, tandis que les automobiles et les autres véhicules de promenade sont tous soumis à une réglementation et sont munis d'un NIV de 17 chiffres généré mathématique-

ment. Les agents d'exécution de la loi ont ainsi plus de difficulté à identifier les engins de chantier.

Aussi, aucune norme ne régit l'emplacement ni le mode de fixation de la plaque d'identification pour le matériel lourd. Dans les véhicules de promenade, comme les automobiles, le NIV est toujours fixé au même endroit. Aucune ligne directrice n'est en place pour les engins de chantier, et c'est une situation qui donne énormément de fil à retordre aux agents de police et aux douaniers canadiens qui tentent d'identifier de l'équipement que l'on soupçonne volé. Parce que les agents reçoivent peu ou pas du tout de formation sur la façon de repérer les NIV, le nombre d'engins de ce genre à être récupérés demeure peu élevé.

• (1640)

M. Frank Zechner: L'Association canadienne de la construction et notre association estiment que les paragraphes 353.1(1) et (2) proposés, qui stipulent que commet une infraction quiconque modifie, enlève ou oblitère le numéro d'identification d'un véhicule à moteur, donnent aux agents d'exécution de la loi les moyens nécessaires pour combattre le vol d'automobiles et d'engins de chantier. Nous avons toutefois des réserves à l'égard du paragraphe 353.1(3) proposé. Nos deux associations craignent que l'exception ne soit trop vaste. Le paragraphe 353.1(3) proposé se lit comme suit: « Malgré le paragraphe... ne constitue pas une infraction... ». Cette formulation n'est utilisée dans aucune des autres dispositions du Code criminel, ni dans aucune des autres lois fédérales. Compte tenu du caractère nouveau de la formulation en question, et de son existence même, nous craignons que les tribunaux n'interprètent les limites de cette exemption trop largement.

M. George Kleinsteiber: L'ajout du paragraphe 351.1(3) proposé est susceptible, à notre avis, d'offrir une défense injustifiée aux personnes accusées de vol de voitures ou de pièces automobiles. Les voleurs de voitures pourraient invoquer le paragraphe 351.1(3) proposé en prétendant avoir enlevé ou modifié le numéro d'identification afin de réparer le véhicule. En réalité, ils le font en vue de modifier ou de démanteler la voiture.

Au cours de mes 32 années de carrière dans les forces policières, jamais je n'ai vu qu'un entretien régulier pouvait justifier de modifier, d'enlever ou d'oblitérer un numéro d'identification. J'ai parlé à des enquêteurs du Bureau d'assurance du Canada, à l'agent responsable de l'équipe de lutte contre les vols d'automobiles en Ontario, ainsi qu'à des enquêteurs des corps policiers régionaux de Peel et de York, et tous partagent mes inquiétudes au sujet des défenses nouvelles et injustifiées que fournira aux criminels le paragraphe 353.1(3) s'il est adopté. Le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles et le Bureau d'assurance du Canada prévoient déjà des procédures pour l'enlèvement du numéro d'identification des véhicules qui doivent subir des réparations à la suite d'une collision. Le NIV peut être remplacé une fois que les pièces endommagées ont été remplacées. La nouvelle plaque est spécialement identifiée pour qu'il soit clair qu'il s'agit d'une plaque de remplacement, ceci afin d'éviter qu'un véhicule endommagé soit remis en état à l'aide de pièces volées.

En résumé, l'Association canadienne de la construction et l'Ontario Sewer and Watermain Construction Association craignent fortement que l'ajout du paragraphe 351.1(3) proposé crée une série de nouvelles défenses pour les criminels impliqués dans le vol d'automobiles et d'engins de chantier. Nous pressons le comité de supprimer le paragraphe 351.1(3) proposé.

Merci. Nous sommes disposés à répondre à vos questions.

Le président: Merci.

La parole est maintenant à M. Sutherland. Nous vous écoutons.

M. Mike Sutherland: Merci beaucoup. Je suis très heureux d'avoir l'occasion de m'entretenir avec vous par téléconférence. Je dois vous avouer que je n'ai malheureusement pas eu beaucoup de temps pour me préparer à la présente séance, mais je demeurerai à votre entière disposition pour répondre à vos questions ou correspondre avec vous, aujourd'hui et à une date ultérieure au besoin.

J'aimerais vous exposer quelle est la situation à Winnipeg, un phénomène qui fait sans contredit des victimes. Pour vous mettre en contexte, en 2007 et en 2008, une personne a été gravement blessée par des voleurs de voiture qui ont délibérément foncé sur des piétons dans un endroit très fréquenté par des joggers. Nous déplorons également trois autres accidents de la route mortels causés par des voleurs de voitures qui conduisaient de gros véhicules de façon dangereuse. Il n'y a pas eu de poursuite policière. Il s'agissait carrément d'un concours de carambolage en pleine rue, qui a coûté la vie à trois personnes.

Je peux aussi vous affirmer que de nombreux incidents impliquant des policiers se sont produits au cours des trois dernières années. On a délibérément embouti des autos patrouilles ou tenté de renverser les agents sortis de leur véhicule. Ces agents essayaient d'intercepter des voitures volées. À Winnipeg, il s'agit sans aucun doute d'une menace pour la sécurité de nos agents de police, mais aussi de l'ensemble de la population.

Pour ce qui est de la lutte contre le vol d'automobiles à Winnipeg, nous nous butons à des difficultés auxquelles cette loi pourrait certainement remédier. Le vol d'automobiles est avant tout considéré comme un crime contre les biens, comme vous le savez sans doute, au même titre que le vol d'autres biens de valeur équivalente. Ce qui pose problème, c'est que la législation entourant les crimes contre les biens n'est pas très efficace pour décourager les crimes violents. Nous en avons eu un triste exemple à Winnipeg. Un contrevenant, qui en profitait pour voler des voitures et briser les conditions de sa libération chaque fois qu'il était libéré sous caution, a été arrêté pas moins de 40 fois avant d'être finalement incarcéré pour vol d'automobiles et bris de conditions.

Une étude a été effectuée par notre unité de lutte contre le vol d'automobiles. On a identifié cinquante des plus grands voleurs de voitures de Winnipeg et on a compilé des statistiques relativement au nombre de voitures volées dans la ville et aux conditions de libération des contrevenants en question. Je peux vous affirmer que lorsque plus de 40 p. 100 de ces cinquante contrevenants étaient en liberté, les vols d'automobiles grimpaient d'au moins 20 p. 100. Les coûts associés aux dommages causés aux véhicules volés — et c'est sans compter les frais des traitements médicaux administrés aux blessés, ni les dépenses liées à l'enquête — ont atteint quelque 5,5 millions de dollars en un an.

Étant donné que le vol d'automobiles est considéré comme un crime contre les biens, c'est tout un défi pour nous encore aujourd'hui de garder ces récidivistes derrière les barreaux. Dès qu'ils mettent le nez dehors, on enregistre une recrudescence des vols de voitures.

Ce qui nous donne aussi du fil à retordre, c'est que bien souvent les voleurs fournissent les véhicules volés à d'autres criminels, qui s'en servent pour commettre d'autres délits. Les voitures volées sont utilisées pour perpétrer une panoplie d'infractions, comme des cambriolages ou des actes de représailles entre gangs de rue. C'est très dangereux pour la population, mais aussi pour nos policiers. J'ai l'impression que cette activité criminelle a atteint son paroxysme à Winnipeg. Nous remarquons que nos contrevenants ne se gênent

pas pour charger leurs complices de commettre des vols ailleurs que sur notre territoire.

Nous considérons que les véhicules ultra lourds conduits à très haute vitesse peuvent être aussi dangereux qu'une arme à feu. Nous demandons donc aux parlementaires, et à vous en particulier, d'envisager d'imposer des peines dissuasives, de façon à ce que nous puissions garder sous les verrous les voleurs d'automobiles récidivistes, et ainsi limiter au minimum ce genre de crime et écarter cette menace de nos rues.

• (1645)

Dans le contexte actuel, nous sommes confrontés au problème de la porte tournante. C'est frustrant pour nos agents de police. Ils doivent exercer une surveillance intensive pour réussir à appréhender ces voleurs.

Par conséquent, nous vous demandons d'appuyer ce projet de loi afin qu'il y ait un important effet dissuasif et une peine d'emprisonnement sévère rattachée au vol de ce qui peut être aussi dangereux qu'une arme, lorsqu'on s'en sert de façon menaçante.

Merci beaucoup. Je répondrai volontiers à vos questions.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant céder la parole à nos derniers témoins, Mmes Barr-Telford et Mia Dauvergne. Vous disposez de 10 minutes.

Mme Lynn Barr-Telford (directrice, Centre canadien de la statistique juridique, Statistique Canada): Merci, monsieur le président, de nous donner la possibilité de prendre la parole devant votre comité concernant le projet de loi C-26.

Statistique Canada ne prend pas position au sujet des modifications proposées. Je vais vous présenter aujourd'hui des données qui pourront alimenter vos discussions concernant le projet de loi. Vous remarquerez que les sources des données sont clairement indiquées sur chaque diapositive et que nous avons également joint toutes les notes pertinentes relativement aux données fournies. Vous devriez avoir en main notre document de présentation, et je vous invite à le parcourir en ma compagnie. À la fin du document, vous trouverez certains renseignements supplémentaires que le comité pourra examiner en temps et lieu. Nous vous avons également distribué une copie de notre plus récent numéro de *Juristat* portant sur le vol de véhicules à moteur.

Ma collègue, Mme Mia Dauvergne, m'aidera à répondre à vos questions.

Les premières diapositives fournissent de l'information concernant le nombre de vols de véhicules à moteur déclarés par la police au Canada, selon la région métropolitaine de recensement.

Les vols de véhicules à moteur déclarés par la police renvoient aux affaires au cours desquelles quelqu'un prend ou tente de prendre un véhicule terrestre motorisé sans l'autorisation du propriétaire. Ils comprennent les affaires où le contrevenant a l'intention de voler un véhicule, mais ne parvient pas à ses fins, ce qu'on appelle des « tentatives » de vol de véhicules à moteur, ainsi que les affaires dans lesquelles un vol a été commis.

Le graphique illustre que le vol de véhicules à moteur a atteint son plus haut sommet en 1996. Depuis, le taux a affiché une baisse graduelle, mais en 2007, il demeurait toutefois bien au-dessus des niveaux enregistrés au cours des décennies précédentes. Le vol de véhicules à moteur se classe au cinquième rang des infractions les plus fréquentes déclarées par la police au Canada. En 2007, les vols de véhicules à moteurs représentaient 6 p. 100 de toutes les infractions au Code criminel et 13 p. 100 de tous les crimes contre les biens. En 2007, la police a déclaré approximativement 146 000 vols de véhicules à moteur, ce qui représente une moyenne d'environ 400 véhicules volés par jour, y compris les tentatives de vols. De plus, environ 2 500 vols de véhicules ont été commis en même temps qu'une autre infraction plus grave.

La proportion de tentatives est plus élevée pour les vols de véhicules à moteur que pour la plupart des autres infractions au Code criminel. En 2007, 14 p. 100 des vols de véhicules à moteur ont été classés par la police dans la catégorie des tentatives de vol, comparativement à 2 p. 100 pour les autres infractions au Code criminel. Dans plus de la moitié des cas, il s'agissait de voitures; les camions, les fourgonnettes et les véhicules utilitaires sport représentaient une proportion de 35 p. 100; les motocyclettes, 4 p. 100, et tous les autres types de véhicules, 8 p. 100.

La prochaine diapositive montre que les taux de vols de véhicules à moteur ont tendance à être plus élevés dans l'Ouest et le Nord du Canada. En 2007, le Québec était la seule province de l'Est ou du Centre à afficher un taux au-dessus de la moyenne nationale, et bien qu'il ait récemment diminué, en 2007, le Manitoba a enregistré le plus fort taux de vols de véhicules à moteur pour la 11^e année consécutive, et il était de 24 p. 100 supérieur au niveau noté une décennie plus tôt.

La diapositive suivante indique qu'en 2007, les taux de vol de véhicules les plus élevés ont été enregistrés dans les régions métropolitaines de recensement suivantes : Winnipeg, Abbotsford, Edmonton et Regina. Au cours des 15 dernières années, Winnipeg a toujours affiché l'un des taux les plus élevés du Canada, et était le lieu de 86 p. 100 des vols de véhicules à moteur du Manitoba. Montréal a déclaré le nombre le plus élevé de vols de véhicules à moteur dans l'Est et le Centre du Canada.

Le vol de véhicules à moteur est l'un des crimes les moins susceptibles d'être résolus par la police. Parmi tous les vols de véhicules survenus en 2007, seulement 11 p. 100 ont mené à l'identification de l'auteur présumé par la police. Par comparaison, 22 p. 100 des autres infractions contre les biens ont été élucidées par la police. En 2007, la police a identifié environ 16 000 auteurs présumés de vol de véhicules à moteur au Canada.

La diapositive suivante nous apprend qu'à l'instar des autres infractions contre les biens, le vol de véhicules à moteur est un crime souvent associé aux jeunes. En 2007, les jeunes de 15 à 18 ans affichaient les taux les plus élevés de vols de véhicules à moteur, et les auteurs présumés âgés de 12 à 17 ans étaient responsables de 3 vols de véhicules élucidés sur 10. Cette proportion est semblable aux autres crimes contre les biens. En 2007, 59 p. 100 des accusations de vol de véhicules à moteur portées ou recommandées par la police visaient les jeunes, par rapport à 55 p. 100 pour les adultes, comparativement à 37 p. 100 et à 59 p. 100 pour les autres crimes contre les biens. De plus, 84 p. 100 des présumés auteurs de vols de véhicules à moteurs en 2007 étaient des hommes, comparé à 74 p. 100 pour les autres crimes contre les biens.

● (1650)

La diapositive suivante traite du vol de véhicules à moteur et du crime organisé. Il est difficile de mesurer la part de responsabilité des groupes du crime organisé à l'égard du vol de véhicules à moteur, mais la proportion de véhicules non retrouvés peut servir d'indice du degré d'implication des réseaux du crime organisé. En 2007, environ 4 véhicules volés sur 10 n'ont pas été retrouvés par la police, ce qui laisse entendre qu'une proportion considérable de vols de véhicules à moteur sont liés au crime organisé. La province du Québec a enregistré les taux de recouvrement les plus faibles et, Winnipeg les plus élevés.

La diapositive suivante porte sur les décisions rendues par les tribunaux dans les cas de vols de véhicules à moteur. Les données des tribunaux ne permettent pas de différencier le vol de véhicules à moteur des autres vols. Le vol de véhicules à moteurs est visé à l'article 334 du Code criminel, comme tous les autres vols. À l'heure actuelle, la seule façon qui permet de différencier le vol de véhicules à moteur des autres vols est le couplage avec les enregistrements de données de la police, dans lesquels les véhicules à moteur sont indiqués séparément.

On nous demande souvent si les tribunaux traitent les vols de véhicules à moteur différemment des vols en général. Nous avons récemment lié ces dossiers pour répondre à cette question, dans le cadre d'un autre projet.

À l'aide d'un échantillon non représentatif de données sur les accusations de vol ayant mené à une condamnation devant les tribunaux, nous avons observé des différences significatives entre les décisions rendues par les tribunaux concernant le vol en général et celles relatives au vol de véhicules à moteur. Par exemple, nous avons constaté qu'on a davantage recours à l'incarcération dans les cas de vols de véhicules et qu'il y a d'importants écarts dans les peines d'emprisonnement imposées par les tribunaux pour les vols de véhicules à moteur et pour les autres vols. En moyenne, la période de détention pour les accusations de vol de véhicules à moteur de 5 000 \$ ou moins était plus longue que pour les autres vols de 5 000 \$ ou moins, et plus courte pour les vols de véhicules à moteur de plus de 5 000 \$ que pour tout autre vol de plus de 5 000 \$.

Vous trouverez plus de détails là-dessus à la fin de notre document de présentation.

Aux termes de l'article 335 du Code criminel, le fait de prendre un véhicule à moteur sans le consentement du propriétaire est considéré comme une « infraction ressemblant au vol ». Comme le révèle la prochaine diapositive, plusieurs milliers d'accusations pour des infractions ressemblant au vol sont entendues chaque année par les tribunaux criminels canadiens. Le nombre de ces accusations portées contre des jeunes a diminué depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents, alors que le nombre de ces accusations portées contre des adultes a généralement augmenté au cours de la dernière décennie.

La proportion des accusations qui ont donné lieu à une déclaration de culpabilité chez les adultes et les jeunes tend à être plus élevée pour ce type d'infraction, mais est à peu près la même pour les vols en général.

En résumé, monsieur le président, le vol de véhicules à moteur figure toujours parmi les infractions les plus fréquentes au Canada, mais la police a rapporté que le taux de vols de véhicules à moteur avait régressé depuis 1996. L'Ouest continue d'afficher le taux le plus élevé de vols de véhicules à moteur au pays, et le taux de recouvrement des véhicules volés peut être utilisé comme mesure indirecte pour estimer l'ampleur de l'implication du crime organisé. Comme nous l'avons observé, les taux de recouvrement variaient d'une région à l'autre. Le Québec a affiché le taux de recouvrement le plus faible par rapport au reste du pays, alors qu'à Winnipeg, la grande majorité des véhicules à moteur volés ont été retrouvés par la police.

Merci, monsieur le président. C'est ce qui termine mon exposé. Nous avons joint des diapositives supplémentaires pour la gouverne du comité.

• (1655)

Le président: Merci beaucoup.

Merci à tous nos témoins pour cette information pertinente.

Nous allons enchaîner avec la période de questions.

Monsieur Murphy, vous disposez de cinq minutes.

M. Brian Murphy: Merci.

J'ai trouvé la solution au vol d'automobile: avoir une voiture comme celle du secrétaire parlementaire, Rob Moore. Personne n'oserait voler cette voiture.

Des voix: Oh, oh!

M. Brian Murphy: J'ai de brèves questions — et, pour être courtois envers tout le monde, nous pourrions avoir de courtes réponses — à adresser aux représentants du BAC.

Je me demande pourquoi on n'a pas davantage parlé des dispositifs antidémarrage et de ce programme, certainement en place dans l'Ouest du Canada. À votre avis, est-ce une mesure rentable?

M. Richard Dubin: Nous avons toujours encouragé l'installation de dispositifs antidémarrage. Comme beaucoup d'entre vous le savent, nous avons demandé à ce que de tels dispositifs soient intégrés d'origine dans tous les véhicules neufs. Cela a permis de réduire le taux de vols de 9 p. 100 entre 2006 et 2007. Malheureusement, comme je l'ai dit plus tôt, le taux de recouvrement au Canada n'est passé que de 70 à 64 p. 100. Plus à l'ouest, par exemple, le Manitoba a utilisé des dispositifs antidémarrage. Nous encourageons l'utilisation de ces dispositifs sur une base volontaire, du moins, au choix de la population, sur le marché secondaire.

Ces dispositifs ont sans aucun doute une incidence, mais lorsqu'il est question du crime organisé, c'est une autre paire de manches. Évidemment, d'après ce que nous observons, on obtient les clés, on s'introduit à bord du véhicule et on démarre le moteur. Toutefois, il arrive aussi qu'on remorque le véhicule et qu'on n'ait pas besoin de clé. Il y a une autre tendance qui se dessine. On crée des documents frauduleux pour obtenir un véhicule chez un concessionnaire. On utilise la même méthode pour les voitures de location. À l'aide de ces faux documents, on prend possession des véhicules, on les charge dans des conteneurs, puis on les exporte.

Les dispositifs antidémarrage ont fait en sorte de rendre la tâche plus difficile. À l'ouest, où le taux de véhicules retrouvés atteint presque 85 p. 100 — nous constatons que les véhicules sont souvent volés pour commettre d'autres crimes. À l'est, nous pensons que la

part de responsabilité des groupes du crime organisé est plus grande, compte tenu du faible taux de recouvrement.

• (1700)

M. Brian Murphy: L'enchaînement est parfait pour adresser ma question à l'agent Sutherland.

Winnipeg se distingue du fait qu'elle affiche le taux le plus élevé de vols de véhicules à moteur — je ne vous donnerai pas le titre au cas où le maire nous écouterait. Si je ne me trompe pas, vous avez également eu du succès en combinant l'utilisation des dispositifs antidémarrage et d'autres programmes énoncés dans *Juristat*. Vous avez enregistré une baisse de 33 p. 100 du nombre de vols de véhicules, mais une hausse de 32 p. 100 du nombre de tentatives. Est-ce que cela a un lien avec les dispositifs antidémarrage?

Comme les représentants du BAC l'ont indiqué, il semblerait qu'il y ait une plus grande implication du crime organisé dans le vol de véhicules dans l'est du pays, particulièrement à Montréal — je peux le dire — que dans l'ouest. Craignez-vous que les réseaux du crime organisé découvrent les moyens astucieux dont les représentants viennent de nous parler ou s'ils l'ont déjà fait?

M. Mike Sutherland: Je crois que c'est déjà chose faite. Il y a eu des cas où les voleurs se sont beaucoup mieux organisés et de véritables ateliers de cannibalisation ont été montés. On ne se contente plus de court-circuiter le dispositif de démarrage; les vols sont planifiés beaucoup plus minutieusement.

Nous sommes très exposés à ce genre de méfaits ici à Winnipeg, comme dans toutes les situations où l'on doit composer avec le crime organisé et la recherche de profits illicites. En outre, on peut trouver dans notre ville une assez large base de contrevenants qui ne demandent pas mieux que de voler des véhicules et qui pourraient certes servir les fins du crime organisé.

L'expérience nous a démontré que les dispositifs antidémarrage ont amélioré les choses, mais je dois avouer au comité que les enquêteurs de notre unité stratégique contre le vol de voitures ont dû constater la véracité du vieil adage voulant que 95 p. 100 des crimes soient le fait de 5 p. 100 de la population. À la lumière du suivi que nous avons effectué, il est ressorti que les vols d'auto grimpent en flèche lorsqu'un grand nombre de nos spécialistes en la matière se retrouvent en liberté, et ce, malgré les systèmes antidémarrage; ces gens se tournent simplement vers d'autres cibles. Quand ces contrevenants sont plus nombreux à se retrouver derrière les barreaux, les vols deviennent moins fréquents.

N'importe quel enquêteur spécialisé attribuera cet état de fait au suivi extrêmement étroit dont font l'objet ces voleurs. Si ces gens se livrent actuellement à des méfaits pour servir leurs propres intérêts, il y a certes un risque qu'ils en viennent à accepter de travailler pour le compte de criminels que l'on pourrait qualifier de plus perfectionnés, qui seraient guidés par l'appât du gain illicite. C'est une situation qui pourrait devenir fort problématique pour nous.

Nous avons en effet ce titre peu enviable. Nous avons également la réputation douteuse d'être la capitale du meurtre au Canada. Nous nous retrouvons directement dans les tranchées et au cœur de l'action. Nous pouvons ainsi bénéficier d'une perspective tout à fait unique sur ces enjeux. Je préférerais qu'il en soit autrement, mais c'est notre réalité. Je dirais que nous en sommes rendus au point où des mesures véritablement dissuasives s'imposent, sans quoi il faudrait tout au moins que l'on incarcère ces contrevenants de manière à nous donner un peu de répit.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Sutherland.

Je crois que nous partageons cette réputation peu enviable. Je représente Abbotsford qui est reconnue comme la capitale du vol d'autos en Colombie-Britannique depuis de nombreuses années. Il y a aussi une année où nous avons décroché le titre de capitale du meurtre. Nous avons donc les mêmes problèmes à régler et j'ose espérer que les travaux de notre comité pourront faire avancer ce dossier.

Nous passons maintenant à M. Ménard. Vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Réal Ménard: Merci, monsieur le président.

Je m'adresse aux représentants du Bureau d'assurance du Canada. Je voudrais comprendre ce qui vous inquiète. J'ai devant moi le paragraphe 353.1(3). Quel type d'amendement souhaitez-vous? Quelle clientèle visez-vous? On comprend qu'il s'agit de gens qui sont dans un garage ou de mécaniciens qui font l'entretien normal d'un véhicule et qui pourraient altérer ou oblitérer le numéro d'identification d'un véhicule. À quels autres types de situation pensez-vous? Le législateur a-t-il fait une omission? Concrètement, quel type d'amendement souhaitez-vous?

• (1705)

M. Dennis Prouse (directeur, Relations gouvernementales fédérales, Bureau d'assurance du Canada): Cette question ne s'adresse pas à nous.

M. Réal Ménard: Ma question s'adresse à vous, monsieur.

[Traduction]

M. Richard Dubin: Oui, l'article 353...

[Français]

M. Réal Ménard: Malheureusement, mon âge canonique ne me permet pas de voir votre nom. Monsieur Zechner, vous étiez inquiet de la portée du paragraphe 353.1(3). J'aimerais comprendre, concrètement, quel type d'amendement vous souhaitez.

[Traduction]

M. Frank Zechner: Oui. Nous préconiserions que l'on supprime simplement l'exception en laissant en place les paragraphes 353.1(1) et 353.1(2), de même que le reste du projet de loi C-26.

[Français]

M. Réal Ménard: Vous semblez penser qu'il est invraisemblable qu'un mécanicien ou une personne qui travaille dans un garage fasse cela au cours d'un entretien normal. Nous n'avons pas pensé à demander pourquoi le ministre avait inclus cette disposition. Qu'on puisse oblitérer un numéro d'identification de véhicule dans le cadre d'un geste professionnel vous apparaît-il totalement invraisemblable et farfelu?

[Traduction]

M. George Kleinstreiber: Permettez-moi de vous dire qu'au cours de mes 32 années au sein des forces de l'ordre, je n'ai jamais vu personne faire disparaître un numéro d'identification dans un but légitime lorsqu'il procédait à une vidange d'huile ou à une réparation. Le paragraphe 354(2) nous a toujours servi de clause de présomption. Il faut aussi noter que le paragraphe 353.1(1) proposé fait référence à une « excuse légitime ».

En adoptant le paragraphe 353.1(3) tel que proposé, on fournirait aux criminels un nouveau motif à invoquer pour justifier l'oblitération des numéros d'identification.

[Français]

M. Réal Ménard: Je ne crois pas, car le texte est libellé comme suit: « [...] dans le cadre de son entretien normal ou de toute réparation ou de tout travail effectué sur celui-ci dans un but légitime, [...] ». Jamais un juge ne pourrait considérer que le crime organisé a un but légitime. Le libellé ne pourrait pas être considéré équivoque par une cour de justice. Peut-être que cela n'est pas pertinent. Je n'ai pas pensé poser la question au ministre lorsqu'il est venu devant le comité. Quand on fera l'étude article par article, mercredi, on pourra poser la question, mais selon moi, la mention de l'expression « but légitime » nous prémunit du scénario que vous anticipez.

[Traduction]

M. Frank Zechner: L'argument du but légitime est valable, mais nous nous préoccupons également du fardeau de la preuve. Il va de soi que dans toute cause criminelle, la Couronne est tenue de prouver chacun des éléments avancés hors de tout doute raisonnable. S'il subsiste un doute quant au but visé par l'opération, nous craignons que l'on cherche à élargir cette définition. Si on réussit à faire planer un doute quant au but légitime, nous croyons que c'est un argument de défense possible pouvant permettre aux criminels de s'en tirer.

[Français]

M. Réal Ménard: Rapidement, monsieur le président, si jamais le secrétaire parlementaire a des éléments de réponse et qu'il veut nous faire savoir pourquoi le paragraphe 353.1(3) a été rédigé, je n'ai pas d'objection à ce qu'on utilise une partie de mon temps pour donner la réponse.

[Traduction]

Le président: Je suis sûr qu'il a pris bonne note de votre requête.

Monsieur Comartin, vous avez cinq minutes.

M. Joe Comartin: Est-ce que Mme Barr-Telford, et peut-être M. Sutherland, pourraient nous dire s'il y a des indications à l'effet que la fréquence des vols de voitures au Manitoba continue de diminuer dans la même mesure qu'en 2007, soit après l'entrée en vigueur de l'installation obligatoire de dispositifs antidémarrage aux fins de l'assurance et de l'immatriculation?

Mme Lynn Barr-Telford: Je peux en tout cas vous dire que les taux ont augmenté graduellement au Manitoba jusqu'aux environs de 2004, pour baisser ensuite au cours des deux ou trois dernières années, y compris la chute de 10 p. 100 enregistrée en 2007. Nous n'avons toujours pas rendu publiques les données plus récentes concernant l'année 2008. Elles seront diffusées en juillet.

M. Joe Comartin: Puis-je demander, monsieur le président, que ces données soient alors transmises à notre greffière qui pourra nous les distribuer?

Je n'ai pas d'autres questions. Je vous remercie.

Le président: Monsieur Rathgeber, vous avez cinq minutes.

• (1710)

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

Un grand merci à tous nos témoins pour leurs excellents exposés.

J'ai quelques questions à l'intention des représentants du Bureau d'assurance du Canada. Vous avez estimé à 542 millions de dollars les coûts à assumer pour l'assurance automobile. Le chiffre de 1 milliard de dollars a été avancé à maintes occasions. Dans le paragraphe suivant de votre déclaration, vous indiquez qu'en incluant les frais liés à la police, au régime de soins de santé et au système judiciaire, les coûts du vol d'automobiles grimpent facilement à plus de 1 milliard de dollars. Je ne vois pas très bien quels peuvent être les coûts liés aux soins de santé découlant du vol de voitures. Je me demandais si vous pouviez m'aider à mieux comprendre.

M. Richard Dubin: Oui. Une grande partie des coûts dont il est question ici sont associés aux services d'intervention en cas d'urgence, et notamment aux ambulances qui se rendent sur les lieux d'un accident et aux traitements médicaux d'urgence dispensés à l'hôpital. Cela fait partie des coûts considérables découlant des vols d'automobiles.

M. Dennis Prouse: Si vous permettez, je pourrais vous donner l'exemple d'une situation qui est survenue la semaine dernière à Toronto. Un véhicule utilitaire sport a été volé. Je crois que M. Norlock y a fait référence à ce moment-là. Le véhicule a percuté un lampadaire et fauché un dispositif d'alimentation électrique avant de terminer sa course dans un abribus de la Commission de transport de Toronto. Quatre personnes ont été blessées, dont deux très grièvement. Il faut donc composer non seulement avec d'importantes dépenses pour dispenser les soins requis à ces malheureux blessés, mais aussi, en faisant abstraction des coûts humains, avec les frais encourus par la commission de transport pour ériger un nouvel abribus et par les services d'électricité pour un nouveau lampadaire. Les coûts ne cessent de s'accumuler.

Il faut tenir compte des frais accessoires de cet ordre lorsqu'il y a un vol de voitures. Ce sont les mêmes coûts qui sont normalement assumés par les compagnies d'assurances. Alors que ce soit par l'intermédiaire de notre police d'assurance ou de nos impôts, nous payons tous la note pour les vols de véhicules. C'est le message que nous essayons de faire passer.

M. Brent Rathgeber: J'ai entendu la question de M. Murphy concernant les dispositifs antidémarrage. J'aimerais y ajouter les systèmes d'alarme. Est-ce que les assurés obtiennent un rabais ou une réduction de prime s'ils ont recours à ces deux technologies?

M. Richard Dubin: C'est à chaque compagnie d'assurances qu'il revient d'en décider, mais d'une manière générale, la plupart d'entre elles offrent une réduction lorsqu'elles savent qu'un dispositif électronique antidémarrage approuvé a été installé. Comme les gens de Transports Canada vous l'ont indiqué, il existe deux types de dispositifs semblables. Il y en a qui sont conformes à la norme nationale du Canada, et d'autres qui s'alignent sur la norme européenne.

Si l'assuré est équipé de l'un ou l'autre de ces types de systèmes, il peut s'adresser à son assureur pour demander un rabais. Je dirais que, plus souvent qu'autrement, les compagnies d'assurances qui constatent que la norme nationale canadienne est respectée vont accorder une réduction, car c'est ce que prévoit le système CLEAR, le régime de tarification automobile selon la sinistralité canadienne.

M. Brent Rathgeber: Nous avons eu droit à bien des chiffres aujourd'hui, tant en provenance du Bureau d'assurance que de Statistique Canada. J'aimerais savoir s'il existe une différence appréciable quant à l'incidence des vols de véhicules que les propriétaires ont équipés d'un dispositif antidémarrage ou d'un système d'alarme quelconque? Est-ce que quelqu'un a procédé à cette analyse? Avons-nous des données à ce sujet?

M. Richard Dubin: Nous ne disposons pas de mesures précises à cet effet, mais nous sommes d'avis que cela a contribué considérablement à l'importante réduction de 9 p. 100 enregistrée entre 2006 et 2007. Il va de soi que d'autres mesures ont aussi joué un rôle, comme la concentration des efforts policiers qui resserrent l'étau autour des récidivistes en s'assurant notamment qu'ils respectent leur couvre-feu, leurs conditions de sursis et leurs modalités de détention à domicile, mais nous croyons — et les autorités policières torontoises ainsi que d'autres corps policiers nous l'ont confirmé — que les systèmes antidémarrage compliquent la tâche aux voleurs.

Pour ceux qui volent une voiture dans le but de faire une petite virée — je trouve difficile de parler de balade pour le plaisir lorsque des gens sont tués ou blessés — ces mesures peuvent vraiment être dissuasives. Ce n'est pas le cas pour les professionnels du vol de voitures.

Le président: Si je peux ajouter quelque chose, certains services policiers de la Colombie-Britannique, y compris ceux d'Abbotsford et de Surrey, ont recours à des voitures-appâts, ce qui leur permet de réduire dans une certaine mesure le nombre de vols. Mais je présume que ce programme n'a pas non plus d'effets sur le crime organisé. Il vise davantage les voleurs qui veulent se payer une petite balade en voiture. Est-ce exact?

M. Richard Dubin: Le programme des voitures-appâts est l'une des nombreuses mesures mises en oeuvre pour essayer de compliquer la tâche aux voleurs de véhicules et, bien évidemment, de leur mettre le grappin dessus. Mais comme vous le savez, les voleurs de voitures de la Colombie-Britannique sont des gens très brillants et ont tendance à éviter les secteurs où des voitures-appâts ont été placées.

En dernière analyse, il faut constater que l'activité criminelle reliée au vol de voitures s'est intensifiée au Canada. La diminution incessante du nombre de ces véhicules en témoigne.

Ces gens sont donc très au fait des déplacements des voitures-appâts, mais reste quand même que cette mesure a un certain effet. Pour que le programme soit efficace, il faut engager des sommes considérables afin de disperser les voitures-appâts sur tout le territoire de la Colombie-Britannique, mais le programme n'en a pas moins produit d'excellents résultats dans la province.

• (1715)

M. Dennis Prouse: Je dois ajouter, monsieur le président, que lorsque nous nous sommes adressés aux législateurs, nous n'avons pas abordé beaucoup la question des dispositifs antidémarrage. Certaines personnes ont en effet l'impression qu'il existe une solution technique à ce problème, qu'il suffit d'utiliser des systèmes ou des dispositifs antidémarrage pour que tout soit réglé. Nous vantons les mérites des systèmes antidémarrage dans nos communications sur notre site Web et dans nos brochures à l'intention des consommateurs; nous en préconisons très vivement l'utilisation.

Mais ces dispositifs ne sont qu'une partie de la solution, car des mesures législatives doivent également être prises. Dans nos rapports avec les parlementaires, nous avons donc un peu insisté sur l'aspect législatif en négligeant légèrement le côté technologique, car c'est en ce sens que nous devrions concentrer nos efforts. Nous ne voulions pas laisser croire aux gens qu'une solution technique pouvait suffire à régler le problème du vol de voitures, car ce n'est pas le cas. Des mesures législatives s'imposent.

Le président: Je veux remercier tous nos témoins, y compris celui qui a comparu à partir de Winnipeg, pour leur contribution à notre séance d'aujourd'hui.

Je vous invite à prendre note des préoccupations soulevées concernant le paragraphe 353.1(3) proposé.

Par ailleurs, je dois vous demander de quitter la salle dès que possible car nous devons poursuivre nos travaux à huis clos. Merci de votre compréhension.

Nous allons interrompre nos travaux quelques instants.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

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

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