



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

# Comité permanent de la sécurité publique et nationale

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 102**

Le lundi 15 avril 2024

---

Président : M. Heath MacDonald





## Comité permanent de la sécurité publique et nationale

Le lundi 15 avril 2024

• (1535)

[Traduction]

**Le président (M. Heath MacDonald (Malpeque, Lib.)):** La séance est ouverte.

Bienvenue à la 102<sup>e</sup> séance du Comité permanent de la sécurité publique et nationale.

La réunion d'aujourd'hui se déroule en mode hybride, conformément au Règlement. Les députés peuvent participer à la séance en personne dans la salle ou à distance au moyen de l'application Zoom.

J'aimerais faire quelques commentaires à l'intention des témoins et des députés.

Veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole.

Pour prévenir les incidents de rétroaction sonore qui perturberaient la séance, nous vous demandons tous aimablement de garder votre oreillette loin de votre microphone. Ces incidents peuvent blesser les interprètes gravement et perturber nos délibérations.

Je vous rappelle que vous devez adresser tous vos commentaires à la présidence.

Conformément à la motion adoptée le 23 octobre 2023, le Comité reprend son étude du phénomène grandissant des vols de voiture au Canada.

Nous avons deux groupes de témoins aujourd'hui. J'aimerais maintenant accueillir les témoins du premier groupe.

Nous accueillons Scott Wade, inspecteur-détective de la Police provinciale de l'Ontario.

Matt Peggs, commissaire adjoint et commandant de la police fédérale, Région du centre, Division O; et Martin Roach, commissaire adjoint et commandant de la police fédérale, Région de l'Est, Division C de la Gendarmerie royale du Canada se joignent également à nous.

Enfin, nous accueillons Aaron McCrorie, vice-président, Renseignement et exécution de la loi de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Vous aurez chacun cinq minutes pour présenter un exposé. Nous vous poserons ensuite des questions.

Bienvenue à tous.

J'invite maintenant M. Wade à présenter son exposé.

**Inspecteur-détective Scott Wade (Police provinciale de l'Ontario):** Je vous remercie.

Bonjour.

Je m'appelle Scott Wade. Je suis inspecteur-détective à la Police provinciale de l'Ontario, la PPO. Je suis affecté au bureau de la lutte contre le crime organisé. J'y coordonne la stratégie provinciale contre le vol de véhicules, ainsi que l'équipe provinciale contre le vol de véhicules et le vol dans l'industrie du remorquage.

Les véhicules que nous conduisons en Ontario sont devenus une marchandise prisée. Nous avons constaté une hausse importante de la valeur des véhicules usagés dans l'économie post-COVID-19.

Les réseaux du crime organisé ont saisi l'occasion d'exploiter l'offre et la demande mondiales de véhicules et de pièces automobiles. Ils utilisent les profits de ces vols pour financer d'autres activités criminelles, comme le narcotrafic, le trafic d'armes à feu, la traite de personnes, la contrebande et le terrorisme international.

Les groupes du crime organisé se déplacent d'une province à l'autre pour sévir dans les grandes régions métropolitaines. Des guetteurs identifient les véhicules, des voleurs les volent et des passeurs les transportent jusqu'aux lieux d'exportation. Bien des délinquants ont déjà été condamnés pour des infractions graves et utilisent la violence et les invasions de domicile pour mettre la main sur les véhicules ciblés.

Nous savons que les voleurs vont souvent placer ces véhicules dans des conteneurs qui vont atteindre le Port de Montréal, avant de poursuivre leur chemin jusqu'en Europe, en Afrique et au Moyen-Orient.

Les voleurs conduisent ces véhicules de façon erratique sur nos routes ontariennes, menaçant la sécurité de la population et des policiers. Lorsque nous effectuons une arrestation, le suspect est souvent en possession de drogues, d'armes à feu et d'autres armes, et d'outils technologiques, comme des porte-clés de transpondeur reprogrammés pour faciliter le vol de véhicules. Ce crime contre la propriété est très complexe et est loin de ne faire aucune victime.

À la PPO, nous continuons de travailler avec nos partenaires policiers des villes, des provinces et du pays pour nous assurer que ces délinquants ne passent pas inaperçus. Nous nous communiquons notamment des renseignements et nous prenons conjointement des mesures actives de lutte contre le crime.

Le ministère du Procureur général a affecté des procureurs de la Couronne et du personnel de soutien à l'Équipe d'aide aux poursuites importantes relatives au vol d'automobiles, et nous continuons de travailler de près avec eux pour garantir l'excellence de nos enquêtes.

Collectivement et grâce à notre collaboration, nous luttons contre cette crise nationale qui menace la population et nos policiers en perturbant le marché criminel transnational contrôlé par les réseaux du crime organisé. Nous travaillons de pair avec les assureurs, les constructeurs automobiles et tous les ordres de gouvernement pour élaborer des solutions à long terme visant à réduire considérablement le nombre de véhicules volés, et nous obtenons des résultats fantastiques.

Par exemple, la PPO travaille avec l'Agence des services frontaliers du Canada, nos partenaires des services policiers de l'Ontario, le Service de renseignements criminels de l'Ontario, le Service de Police de la Ville de Montréal, le SPVM, et la Sûreté du Québec au projet Vector. Nous avons ainsi récupéré plus de 600 véhicules volés avant leur exportation illégale.

Avec le SPVM, la police de Montréal, nous avons réussi à arrêter 34 suspects à Montréal dans le cadre du projet Volcano. Ces suspects étaient tous recherchés en vertu de mandats d'arrestation dans l'Est de l'Ontario.

Par ailleurs, la PPO continue de diriger le projet Emissions. Cette enquête du renseignement a été mise en place dans le cadre de la stratégie du renseignement afin de lutter contre la crise du vol de véhicules par la collecte et le partage de renseignements avec nos partenaires des services policiers de la province, du pays et de l'étranger.

Nous mettons en priorité le besoin de sécurité dans nos collectivités et pour nos policiers. Il faut reconnaître le niveau de violence associé aux vols de véhicules commandés par le crime organisé. Avec nos partenaires des services policiers, nous réclamons un renforcement accru de la sécurité portuaire et des mécanismes de surveillance pour perturber les exportations illégales de véhicules volés. Nous mettons l'accent sur nos stratégies de renseignement et d'exécution de la loi, nous continuons de travailler ensemble à l'aide de ces renseignements. Nous demandons des peines minimales plus sévères pour les récidivistes et la création d'infractions liées à la possession dans le but de trafiquer ou d'exporter un véhicule volé. Enfin, nous demandons une réflexion approfondie sur les sanctions maximales que prévoit le Code criminel à l'heure actuelle.

Merci.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Wade.

J'invite maintenant MM. Peggs et Roach à présenter leur exposé.

[Français]

**Commissaire adjoint Matt Peggs (commandant de la Division O (Ontario), Gendarmerie royale du Canada):** Monsieur le président, j'aimerais vous remercier de l'occasion de m'adresser au Comité aujourd'hui pour vous faire part de certains des importants travaux en cours pour lutter contre le vol de voitures.

Au cours du Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules, il est apparu que de nombreux Canadiens ressentent les effets de ce crime grave. Le nombre de vols de véhicules au Canada est préoccupant. De plus, les vols avec violence deviennent de plus en plus fréquents. Le vol d'automobiles affecte directement la sécurité de nos communautés.

[Traduction]

Le sommet national nous a aussi fait voir clairement que les solutions exigent des partenariats forts. La lutte contre le vol de véhi-

cules exige la collaboration entre les forces de l'ordre, les gouvernements, le secteur privé et les partenaires internationaux.

Même si les enquêtes sur les vols de véhicules relèvent du champ de compétence de la police, la GRC appuie à l'échelle fédérale le travail important accompli par les provinces et les villes pour réaliser des progrès en la matière.

Par exemple, la GRC participe au Québec au projet Rechercher, mené par la Sûreté du Québec. Ce projet cible les groupes criminels responsables de l'exportation de véhicules volés. La GRC participe aussi au projet Vector mené par la Police provinciale de l'Ontario. Ce projet vise à perturber les activités du crime organisé liées au vol de véhicules, à toutes les étapes de cette chaîne d'approvisionnement criminelle en direction de l'étranger.

• (1540)

[Français]

Ces efforts conjoints portent leurs fruits. Le 3 avril, la Police provinciale de l'Ontario a annoncé que le projet Vector avait permis de récupérer 598 véhicules dans le port de Montréal.

Le vol d'automobiles est également un problème qui dépasse les frontières du Canada. La GRC dispose d'un réseau d'officiers de liaison et d'analyse déployé dans le monde entier pour travailler avec nos partenaires internationaux, notamment sur la saisie de véhicules volés en provenance du Canada.

Je suis particulièrement heureux d'informer le Comité qu'en février, la GRC a intégré les informations sur les véhicules volés du Centre d'information de la police canadienne à la base de données d'INTERPOL sur les véhicules volés. La base de données canadienne contient des informations sur plus de 104 000 véhicules volés au Canada. Ces informations sont désormais accessibles à la communauté internationale des services chargés de l'application de la loi, qui pourra interroger la base de données d'INTERPOL relativement à des véhicules correspondant aux données canadiennes.

Au cours des six premières semaines de l'intégration des données canadiennes à la base de données d'INTERPOL, il y a eu plus de 1 000 notifications concernant des dossiers canadiens, et la GRC a reçu plus de 150 nouvelles demandes directes de collaboration internationale.

[Traduction]

Les ressources du renseignement de la GRC continuent de recueillir et d'analyser des renseignements pour orienter nos efforts. À l'échelle nationale, la GRC héberge le bureau central du Service canadien de renseignements criminels, qui fournit des produits et services à toutes les forces de l'ordre au Canada ainsi qu'à d'autres intervenants clés responsables de la sécurité publique.

En terminant, je réitère que la GRC est pleinement engagée avec ses partenaires dans la lutte contre le vol de véhicules. Nous cherchons à ce que les criminels soient tenus responsables de leurs crimes.

Nous répondrons avec plaisir aux questions des membres du Comité aujourd'hui.

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

Monsieur McCrorie, allez-y.

**M. Aaron McCrorie (vice-président, Renseignement et exécution de la loi, Agence des services frontaliers du Canada):** Bonjour, monsieur le président, et bonjour, distingués membres du Comité.

Merci de nous accueillir ici aujourd'hui pour répondre à vos questions.

L'Agence des services frontaliers du Canada a un mandat double. Elle doit favoriser le commerce légitime, en soutien à une économie canadienne forte, et garantir la sécurité et l'intégrité de la frontière pour protéger les Canadiens contre toutes sortes de menaces, dont les drogues illégales, les armes à feu et l'exportation de véhicules volés.

Ce double mandat se reflète dans nos résultats. En 2023, nous avons facilité l'arrivée de plus de 85 millions de voyageurs et, dans le seul mode maritime, le mouvement de plus de 3,5 millions de conteneurs dans les ports canadiens. En même temps, nous avons protégé les collectivités canadiennes en empêchant l'entrée au pays de plus de 900 armes à feu prohibées et plus de 27 000 armes. Nous avons intercepté plus de 72 000 kilogrammes de drogues prohibées, de cannabis, de narcotiques et de produits chimiques précurseurs. Nous avons aussi empêché l'exportation de 1 806 véhicules volés.

Preuve que nous mettons en priorité la lutte contre le vol de véhicules, nous avons intercepté 949 véhicules volés jusqu'ici en 2024. Le vol de véhicules au Canada est manifestement une menace contre laquelle nous devons continuer de lutter, en étroite collaboration avec nos partenaires.

Comme nous l'avons entendu de tous les participants au Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules qui s'est tenu plus tôt cette année, le vol de véhicules constitue un problème complexe auquel il n'existe pas de solution miracle. Cela signifie deux choses.

Premièrement, tout le monde doit participer aux efforts: les constructeurs, les assureurs, les forces de l'ordre, les expéditeurs et, au bout du compte, l'ASFC.

Deuxièmement, forte des 28 millions de dollars annoncés par le ministre de la Sécurité publique avant le sommet, l'ASFC déploie une gamme d'outils et de stratégies pour combattre le vol de véhicules. À l'aide du renseignement et de diverses données, nous évaluons le risque des cargaisons pour trouver les aiguilles dans la botte de foin. Environ 2 300 conteneurs arrivent au Port de Montréal ou en partent tous les jours. La grande majorité fait partie de cargaisons légitimes essentielles à la prospérité du Canada. Nous veillons à trouver des technologies, à les évaluer et à les déployer pour nous aider dans nos recherches.

Tous les jours, nous déployons nos agents des services frontaliers hautement qualifiés et expérimentés, qui mettent à profit le renseignement et la technologie pour fouiller les conteneurs et saisir les véhicules volés dans les ports et les gares de triage. À partir de ces saisies, nous pouvons transmettre des données et du renseignement aux corps policiers qui vont mener des enquêtes criminelles et déposer des accusations. Nous passons en revue les lois et règlements pour voir si nous devons apporter des changements en vue de recueillir encore plus de données et de renseignements et de partager plus d'information.

Comme il se doit, nous travaillons en collaboration. L'ASFC continue de travailler de très près avec la GRC, la PPO, la SQ, le SPVM et d'autres services de police pour renforcer l'échange de renseignements et appuyer les enquêtes criminelles. L'an dernier,

nous avons participé à 14 opérations policières différentes, et nous poursuivons ce travail cette année.

Par exemple, nous avons parlé du projet Vector. Cette opération conjointe entre l'ASFC, la PPO, la SQ, le SPVM et l'Association Équité a permis de cibler 390 conteneurs d'expédition et de récupérer 598 véhicules volés.

Nous travaillons aussi avec des groupes du secteur privé comme l'Association Équité et l'Association canadienne des exportateurs de véhicules pour améliorer nos efforts de ciblage.

Comme je l'ai mentionné, le vol de véhicule est un problème complexe qui exige la participation de tous les intervenants, dont les constructeurs, les assureurs, les expéditeurs, les forces de l'ordre et l'ASFC. Collectivement, nous devons rendre le vol de véhicules plus difficile. Nous devons compliquer la tâche à ceux qui déplacent des véhicules volés vers les ports. Nous devons cibler les criminels qui volent des véhicules et récupérer ces véhicules volés dans les ports et les gares de triage.

C'est pourquoi le vol de véhicules constitue une priorité pour l'ASFC. Nous nous engageons à poursuivre notre travail.

Merci.

Je répondrai avec plaisir à vos questions.

• (1545)

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

Nous passons maintenant aux questions.

La parole va à M. Shipley pour six minutes, s'il vous plaît.

**M. Doug Shipley (Barrie—Springwater—Oro—Medonte, PCC):** Merci, monsieur le président. Merci à tous les témoins de leur présence ici aujourd'hui.

J'aimerais commencer par l'inspecteur Wade, de la PPO. En passant, ma circonscription de Barrie—Springwater—Oro—Medonte est située tout près du quartier général de la PPO d'Orillia.

Votre commissaire a comparu ici il y a peu, monsieur. Il avait dit, avant sa comparution, que le vol de véhicule était très lucratif et présentait peu de risque pour les contrevenants. En Ontario, « 68 % des personnes condamnées purgent une peine de six mois ou moins. Nous avons besoin de sanctions plus sévères. Nous devons à tout prix dissuader les criminels. »

Quelle serait selon vous l'incidence de sanctions plus sévères pour lutter contre le vol de véhicules?

**Insp-dét. Scott Wade:** Les sanctions plus sévères ont plusieurs effets. Elles servent à dissuader les gens de commettre ces crimes. Elles permettent de les mettre derrière les barreaux, où ils ne peuvent pas commettre d'autres crimes. Les criminels se trouvent ainsi hors d'état de nuire à la population.

Non seulement 68 % des voleurs purgent moins de six mois d'emprisonnement, mais moins d'un pour cent de ces criminels reçoivent une peine de plus de deux ans, même lorsqu'il est question de vol de véhicules impliquant le crime organisé.

**M. Doug Shipley:** Merci.

Ma prochaine question s'adresse à la GRC et à l'inspecteur Wade.

Les gens du Service régional de police de York nous ont fait une recommandation. Nous devons:

... envisager l'utilisation d'instruments législatifs pour lutter contre les vols de voitures, notamment de revoir les lois ainsi que d'en créer de nouvelles sur les vols de voitures et sur les activités du crime organisé comparables à la Loi réglementant certaines drogues et autres substances. Ces mesures législatives pourraient également viser les infractions de possession, de trafic et d'exportation de véhicules volés, pour lesquelles les peines seraient plus lourdes.

Pourriez-vous nous donner des explications à cet égard? Tout d'abord, veuillez expliquer au Comité quelle différence cela pourrait faire et comment cela pourrait nous aider. Ensuite, estimez-vous que ces nouveaux outils pourraient aider la GRC et la PPO à prévenir le vol d'auto?

**Insp-dét. Scott Wade:** Je peux effectivement vous en parler.

La Loi réglementant certaines drogues et autres substances prévoit des infractions pour possession dans le but de faire du trafic, de l'exportation et de l'importation. Ces infractions sont liées à la drogue.

Le vol de véhicules est de nature spécialisée, et le crime organisé impliqué dans le vol de véhicules prolifère. Nous devons reconnaître que les groupes criminalisés qui volent et exportent des autos le font pour engranger des profits. Si nous arrivons à prouver qu'ils sont en possession de véhicules à des fins de trafic, il faudrait que ces groupes fassent l'objet de sanctions plus sévères.

**Surintendant Martin Roach (commissaire adjoint et commandant de la police fédérale, Région de l'Est, Division C, Gendarmerie royale du Canada):** Monsieur le président, la plus grande partie de cette dynamique législative relève de la police locale, mais à la GRC, nos demandes concernent davantage la coordination, comme mon collègue l'a dit dans son exposé.

Nous avons besoin de coordination à l'échelle internationale. Nous y travaillons et nous cherchons à renforcer nos capacités. Nous mettons nos agents de liaison et nos analystes à contribution, et nous déployons un maximum d'efforts pour rehausser cette coordination.

• (1550)

**M. Doug Shipley:** Je vous remercie.

J'aimerais parler de l'âge des personnes qui commettent ce genre de crimes. L'autre jour, j'ai entendu parler d'un événement incroyable qui s'est produit dans la région du Grand Toronto, où un jeune d'à peine 11 ans a été arrêté. Il y avait quatre personnes dans le groupe. Si je ne me trompe pas, il s'agissait de jeunes de 11 et 13 ans, et de deux autres de 15 ou 16 ans, environ, mais l'un d'eux avait assurément 11 ans. Ils ont été accusés — ou attrapés, pardonnez-moi, parce qu'un enfant de 11 ans ne peut pas être accusé — pour avoir pris un véhicule.

Nous avons entendu ici et dans d'autres réunions que cela incite vraiment un groupe de plus en plus jeune à cibler les véhicules. Pouvez-vous nous parler de la façon dont le crime organisé recrute ces jeunes et des conséquences de tout cela sur eux également? Nous considérons qu'il s'agit d'un crime qui touche beaucoup de monde, mais il touche aussi les enfants désormais. C'était horrible d'entendre cette histoire.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur le crime organisé et nous expliquer comment et où il recrute ces jeunes? Êtes-vous d'accord pour dire que certains crimes sont commis à un âge incroyablement jeune?

**Insp-dét. Scott Wade:** Certainement. Je vous remercie de cette question. C'est une très bonne question, et elle est importante.

L'âge des voleurs de véhicules, y compris dans les cas de vols avec violence et d'invasions de domicile, est alarmant. En moyenne, nous constatons que ceux qui commettent ces crimes ont entre 15 et 22 ans, et comme vous l'avez mentionné, certains sont des enfants encore plus jeunes. Je pense qu'il faut reconnaître que le crime organisé emploie et recrute des jeunes pour commettre ses crimes. Je pense qu'il faut discuter des peines à imposer et des enquêtes à mener sur l'exploitation des jeunes vulnérables.

**M. Doug Shipley:** Le représentant de la GRC a-t-il quelque chose à ajouter? Non? D'accord.

Monsieur McCrorie, nous entendons souvent parler de l'inspection de conteneurs. Je ne me souviens pas du chiffre exact, mais il est très bas. Un moment donné, les gens des compagnies de chemin de fer nous disaient que seulement un millionième de tous les wagons était inspecté.

Quelle est la proportion des conteneurs maritimes qui quittent le pays, qui fait l'objet d'une inspection actuellement, en pourcentage?

**M. Aaron McCrorie:** Je préfère ne pas vous donner de pourcentage, parce que cela conférerait un petit avantage à nos adversaires, si l'on veut. Je peux toutefois vous dire que selon les rapports internationaux, à l'échelle internationale, environ 2 % des conteneurs sont inspectés physiquement en tout temps.

**M. Doug Shipley:** Rapidement, comme il ne me reste presque plus de temps — je suis désolé —, j'ai entendu dire qu'aux États-Unis, 50 % des produits sont inspectés, si bien qu'ils n'ont pas peur de publier leurs chiffres. Ils affirment haut et fort inspecter 50 % de la marchandise. Pourquoi avons-nous peur de publier nos chiffres? Comment cela influence-t-il la personne qui vole une voiture, le pourcentage?

**M. Aaron McCrorie:** Nous mettons surtout l'accent sur l'utilisation du renseignement et de l'information que nous recevons de la GRC, par exemple, mais aussi de nos propres renseignements, pour cibler des conteneurs et sortir les aiguilles de la botte de foin, voyez-vous. Je pense que nous avons du succès.

Si vous regardez les résultats de notre ciblage au port de Montréal, par exemple, nous avons jusqu'à maintenant saisi 561 véhicules au port de Montréal. Nous avons commencé à faire la même chose au port de Vancouver, d'où nous voyons des voitures volées à Toronto être expédiées vers l'Ouest. De 90 à 100 % de notre ciblage se fonde sur le renseignement. Nous avons ainsi récupéré 27 véhicules.

Nous n'aurons jamais la capacité logistique nécessaire pour contrôler chaque conteneur qui passe. Cela paralyserait nos chaînes d'approvisionnement, compte tenu du volume de conteneurs qu'il y a, mais en étant...

**M. Doug Shipley:** Je pense que vous admettez que nous pourrions faire beaucoup plus de contrôles.

**M. Aaron McCrorie:** Je pense que nous contrôlons beaucoup plus les conteneurs à la recherche de véhicules volés, nous le faisons nettement plus qu'avant, et nous en voyons les résultats.

**Le président:** Merci à vous deux.

Nous allons passer à M. Bittle.

**M. Chris Bittle (St. Catharines, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Inspecteur Wade, vous avez mentionné, dans votre témoignage, l'idée de créer de nouvelles infractions pour cela. Je comprends votre point de vue, surtout en ce qui concerne le crime organisé.

Les lois actuelles sur les activités criminelles sont-elles bien utilisées pour cibler le crime organisé en ce qui concerne le vol de voitures, sont-elles insuffisantes et devraient-elles être mises à jour? Quelle est la position de la PPO à ce sujet?

**Insp-dét. Scott Wade:** Encore une fois, c'est un bon point en ce qui concerne la législation sur les organisations criminelles.

Le Bureau de la lutte contre le crime organisé de la PPO se pose la question dans toutes ses enquêtes. Pouvons-nous appliquer les lois? Si nous pouvons les appliquer, nous le ferons.

**M. Chris Bittle:** La plupart des Canadiens regardent probablement autant *Law & Order* que moi. La législation en vigueur au Canada s'apparente probablement aux lois de type RICO qui existent aux États-Unis, n'est-ce pas?

**Insp-dét. Scott Wade:** Je dirais que c'est une façon assez simplifiée de les expliquer. Elles sont très différentes, et il y aurait probablement des avantages à explorer les deux régimes.

• (1555)

**M. Chris Bittle:** Beaucoup de gens dans cette salle seraient probablement d'accord avec vous pour dire que je simplifie souvent les choses à outrance.

Y a-t-il des dispositions de cette loi des États-Unis qu'il vaudrait la peine de reproduire au Canada, selon vous? Je suppose qu'il y aurait également des aspects constitutionnels à prendre en considération, puisque ces dispositions sont différentes.

**Insp-dét. Scott Wade:** Je pense que ce serait un bon point de départ pour amorcer la discussion et la réflexion.

Je ne connais pas tous les détails de la loi RICO aux États-Unis. Je me préoccupe davantage de la législation canadienne. Cependant, je pense qu'il est toujours bon d'explorer ce que d'autres pays font et de nous demander comment nous pouvons nous améliorer, d'examiner constamment les outils dont nous disposons et la meilleure façon de les utiliser.

**M. Chris Bittle:** Je vais vous poser la question suivante, et peut-être pourrais-je aussi la poser aux témoins de la GRC.

Certains disent que les peines ne sont pas assez sévères, et nous savons bien que ce n'est pas du ressort de la police. Ce sont les juges qui décident, en toute indépendance.

Si les peines maximales étaient relevées, qu'elles étaient beaucoup plus élevées que la moyenne des peines, même dans les cas très graves, où serait l'obstacle entre l'arrestation, l'intervention de la Couronne et le prononcé de la peine? Je sais que certains disent que nous avons besoin de peines plus sévères, mais si nous n'utilisons pas les peines maximales actuelles, que se passe-t-il dans le système de justice pénale?

**Comm/a Matt Peggs:** Honnêtement, je ne sais pas comment répondre à cette question, parce que je ne pense pas que nous présentions les affaires criminelles dans le but d'obtenir une peine particulière. Nous recueillons la preuve que nous pouvons et la présentons au tribunal.

Pour être honnête avec vous, je sais que j'ai levé la main pour répondre à cette question, mais je ne pense pas pouvoir... Je n'ai pas de réponse à vous donner, si ce n'est que nous présentons la preuve et que le tribunal prend les décisions.

**M. Chris Bittle:** Je comprends.

En même temps, les policiers disent aux procureurs de la Couronne et à vos partenaires du domaine que c'est grave. Je pense que les procureurs de la Couronne comprennent que c'est grave. Cela concerne le crime organisé. Il y a des gangs et de la violence en jeu. Les juges vivent dans la société et le constatent de leurs propres yeux. Je ne comprends pas...

Il avait été question d'adopter une nouvelle loi ou de rendre les sanctions plus sévères, mais il y a déjà des sanctions prévues en raison de la gravité de ces actes. J'essaie de comprendre où est l'obstacle. Si nous augmentons la peine maximale de deux ou cinq ans, mais que les peines restent dans la fourchette actuelle, ce sera du pareil au même. Nous n'agissons que pour faire bonne figure, sans que rien ne change.

Je vais d'abord donner la parole au représentant de la Police provinciale de l'Ontario, puis à ceux de la GRC.

Quelle est la nature de votre relation avec l'ASFC, en ce qui concerne les partenariats? Y a-t-il des changements à apporter?

**Insp-dét. Scott Wade:** Je peux dire que nos relations et nos partenariats avec l'ASFC sont excellents.

Nous travaillons sur de nombreux fronts en Ontario et au Québec. Habituellement, la PPO ne vient pas mener une enquête au Québec ni y faire appliquer la loi, alors c'est... Ce que je veux dire, c'est que nous l'avons déjà fait, mais nous procédons différemment maintenant, et je pense que c'est une bonne chose. Nous échangeons des renseignements et trouvons de nouvelles façons, je crois, d'échanger de l'information. Nous sommes en train d'évaluer la Loi sur les douanes et de voir comment nous pouvons communiquer davantage entre nous le renseignement et l'information. Nous avons d'excellents résultats grâce à ces partenariats.

**Sdt Martin Roach:** Monsieur le président, si je peux parler au nom de la GRC, nos relations avec l'ASFC sont excellentes à bien des égards, non seulement en ce qui concerne le vol de voitures, mais aussi en ce qui concerne la frontière et les armes à feu. Ce sont des dynamiques qui rassemblent nos organisations. Nous siégeons à de nombreux comités au Québec, en Ontario et à l'échelle nationale, où nous examinons ces dynamiques dans une perspective globale.

Pour lutter contre le vol de voitures, il y a différents comités axés sur le renseignement. De même, il y a des comités de liaison avec le secteur privé, auxquels participent l'Association Équité et de nombreuses autres organisations. L'ASFC y participe également. Nos relations sont excellentes.

Comme nous l'avons dit dans notre déclaration liminaire au sujet de la perspective internationale que nous avons intégrée en liant la base de données du Centre d'information de la police canadienne à la base de données d'Interpol sur les véhicules volés, l'ASFC joue également un rôle important à cet égard.

**M. Chris Bittle:** Merci beaucoup.

**Le président:** Madame Michaud, vous avez six minutes, s'il vous plaît.

[Français]

**Mme Kristina Michaud (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia, BQ):** Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être présents aujourd'hui.

J'ai participé au Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules, organisé par le gouvernement. Ce n'était pas une surprise de voir que la plupart des critiques étaient dirigées vers l'Agence des services frontaliers du Canada. Le port de Montréal est devenu une plaque tournante du vol de véhicules et, particulièrement, de l'exportation de véhicules volés à l'étranger. Il se dit de plus en plus publiquement que le crime organisé serait impliqué dans ces vols de véhicules au pays. Ces rumeurs ont toujours un peu couru, mais on dirait que les acteurs sont désormais peut-être moins gênés d'en parler.

Justement, je lisais dans un article de Radio-Canada que ce n'est pas un secret que la mafia irlandaise de Montréal serait impliquée, que la mafia italienne le serait aussi, et qu'il y aurait des agents de douanes et des travailleurs portuaires corrompus au port de Montréal. Cela m'amène à me questionner sur le processus de sélection et d'accréditation des employés qui travaillent dans les ports canadiens. D'ailleurs, l'Association des directeurs de police du Québec a suggéré de confier ce processus d'accréditation aux services policiers.

Monsieur McCrorie, pourriez-vous nous dire combien il y a d'agents de douanes au port de Montréal et comment fonctionne le processus de sélection? N'y aurait-il pas lieu de le changer un peu pour le renforcer?

• (1600)

**M. Aaron McCrorie:** Merci pour la question.

[Traduction]

Je crois comprendre qu'il y a deux volets à la question, et j'espère avoir bien compris.

De façon générale, la sécurité portuaire et la vérification des antécédents de toutes les personnes qui travaillent dans le port relèvent de Transports Canada. Transports Canada a un programme de sûreté maritime qui n'exige peut-être pas que tous les employés portuaires fassent l'objet d'une sorte de vérification des antécédents semblable à ce qui se fait dans les aéroports, mais probablement la plupart d'entre eux, ce sera aux gens de ministère de vous le dire.

Je suis désolé, mais je n'ai pas sous la main le nombre de personnes qui travaillent au port chaque jour.

Nous imposons à nos agents des services frontaliers un processus de sélection très rigoureux, et nos partenaires de l'application de la loi font à peu près la même chose, on évalue le caractère du candidat et on vérifie ses antécédents. Ensuite, le candidat va à notre collège de Rigaud, où il suit une formation professionnelle sur la Loi sur les douanes, le Code criminel et les techniques de fouille, selon ce qu'il sera appelé à faire à sa sortie du collège. Nos agents peuvent se retrouver à un point d'entrée, un point d'entrée terrestre, par exemple, où ils verront principalement des voyageurs, ou ils peuvent se retrouver à un endroit comme le port de Montréal, où ils travailleront principalement au contrôle des importations. Les mêmes techniques s'appliquent à la fouille des conteneurs destinés à l'exportation.

Encore une fois, nos activités se fondent toujours beaucoup sur le renseignement. Nous avons des analystes professionnels du renseignement qui travaillent en étroite collaboration avec les autres services de renseignement, y compris avec les services policiers compétents, pour produire des renseignements susceptibles de nous indiquer quels conteneurs cibler.

Nous avons par ailleurs une division des normes professionnelles qui s'occupe des cas de corruption ou de comportement inapproprié de la part de notre personnel. Il y a des mécanismes de signalement et d'enquête.

À mon avis, nos agents qui effectuent des fouilles et qui ciblent les conteneurs sont sur la dernière ligne de défense et ils font de leur mieux. Je pense qu'ils font du très bon travail.

Je ne suis pas inquiet. Il y a peut-être quelques pommes pourries, mais dans l'ensemble, je pense que la grande majorité des agents des services frontaliers font un excellent travail et qu'ils font preuve d'une grande intégrité.

[Français]

**Mme Kristina Michaud:** Je vous remercie.

On parle souvent de la pertinence d'ajouter plus d'appareils d'imagerie, parce que, comme des collègues le disaient tout à l'heure, il semble qu'un très faible pourcentage, moins de 1 % selon certaines sources, des conteneurs qui transitent par les ports du Canada sont inspectés. Par contre, je me demande si c'est vraiment la solution, parce qu'il y a aussi des voitures qui sont exportées tout à fait légalement. Ce n'est pas parce qu'une voiture se retrouve dans un conteneur qu'elle a forcément été volée.

Toutefois, des documents frauduleux peuvent être utilisés. Le *Journal de Montréal* a fait une enquête récemment et analysé plus de 74 000 déclarations d'exportation de véhicules à partir du port de Montréal entre janvier et la mi-septembre 2023. Le journal a vu que, de ce nombre, 4 125 déclarations utilisaient des numéros d'identification de véhicules automobiles qui avaient été déclarés exportés à plusieurs reprises. Donc, en faisant une simple analyse à l'aide d'un document Excel, le journal a pu voir que ces numéros d'identification étaient utilisés à plusieurs reprises.

Comment se fait-il que l'Agence des services frontaliers du Canada ne soit pas en mesure de repérer rapidement les numéros d'identification ou les documents frauduleux? Qu'est-ce qui est fait en ce qui concerne les entreprises qui exportent des conteneurs via le port de Montréal? N'y a-t-il pas moyen de mieux vérifier leurs antécédents?

Je comprends que les services policiers veulent bien faire leur travail, mais ils doivent avoir un mandat et de bonnes raisons de croire qu'il y a quelque chose de frauduleux avant d'ouvrir un conteneur. Quel est le processus pour ça? Ne pourrait-il pas être renforcé, lui aussi?

• (1605)

[Traduction]

**M. Aaron McCrorie:** Nous nous occupons davantage de la question des vols de voitures — encore une fois, je signale que l'année dernière, nous avons saisi environ 1 800 véhicules — et nous améliorons nos efforts de ciblage et la façon dont nous gérons, par exemple, les numéros d'identification des véhicules. Nous essayons d'utiliser l'information que nous obtenons dans les déclarations d'exportation, ce qui inclut les numéros d'identification des véhicules, pour améliorer le ciblage.

Nous disposons d'une capacité de ciblage très avancée, à notre centre national de ciblage, qui vise principalement les conteneurs qui arrivent. Nous portons maintenant notre attention sur les exportations et nous essayons de faire la même chose.



Si nous devons essayer de fouiller chaque conteneur... Au port de Montréal, je pense qu'il y a 2 300 conteneurs par jour. La technologie dont nous disposons nous permet d'en fouiller environ 10 par heure. Si nous avions 10 appareils de détection, nous pourrions fouiller les 2 300 conteneurs en une journée, mais c'est sans compter le retard qui serait créé, compte tenu du nombre de véhicules et de trains qui feraient la file. Concrètement, il est tout simplement impossible de fouiller chaque conteneur. C'est pourquoi il est si important d'utiliser l'information et le renseignement et de faire notre travail de ciblage.

Y a-t-il des lacunes dans nos efforts de ciblage? Oui. Sommes-nous en train de nous améliorer? Je pense que oui. Nous le constatons dans nos résultats.

Dans le passé, au port de Montréal, nous nous enorgueillions de répondre à tous les signalements du service de police compétent. Ainsi, pendant un certain temps, pour la plupart des véhicules que nous trouvions, il y avait eu des signalements de la police. Aujourd'hui, dans environ 70 % des cas, nous trouvons les véhicules dans le cadre de nos propres efforts de ciblage. Pour les 30 % restants, il s'agit de signalements de la police.

Ce n'est pas seulement au port de Montréal. Des véhicules sont maintenant exportés par le port de Vancouver. Au port de Vancouver, où nous avons lancé un projet, environ 90 %, voire 95 %, du ciblage est basé sur l'analyse de l'ASFC. Nous commençons à voir les résultats: au cours des deux ou trois dernières semaines, 27 véhicules ont été retrouvés au port de Vancouver.

L'un des problèmes, c'est que tous les efforts que nous déployons au port de Montréal ont pour effet de déplacer la menace vers les ports de St. John's, de Halifax ou de Vancouver.

Bien que nous nous concentrons sur le port de Montréal, nous examinons ce qui se passe dans d'autres ports du pays.

**Le président:** Merci.

Allez-y, monsieur MacGregor.

**M. Alistair MacGregor (Cowichan—Malahat—Langford, NDP):** Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis très heureux de revenir à mon ancien terrain de jeu au sein du comité de la sécurité publique.

Je tiens à remercier nos témoins de nous éclairer sur ce sujet très important. Je pense que votre expertise nous sera très précieuse lorsque nous préparerons un rapport contenant des recommandations.

Monsieur Wade, j'ai d'abord des questions pour vous. Elles vont dans le même sens que celle que vous a posée M. Bittle.

Je pense que vous avez un aperçu du problème auquel nous sommes confrontés en tant que décideurs. J'ai siégé au comité permanent de la justice et je me suis plongé dans le Code criminel. Il contient de nombreuses dispositions qui permettent de prononcer des peines plus ou moins sévères en fonction des circonstances, par exemple s'il y a des circonstances aggravantes. La marge de manœuvre est assez grande.

De même, en ce qui concerne les procureurs de la Couronne, l'exécutif — dans ce cas, le gouvernement provincial de l'Ontario — doit vraiment veiller à ne pas intervenir dans les aspects opérationnels. L'indépendance du poursuivant est indispensable.

Bien entendu, nous tenons à ce que nos tribunaux soient indépendants.

En tant que législateur, j'examine le Code criminel. Voulez-vous profiter de l'occasion pour approfondir la question?

Qu'est-ce qui est plus dissuasif? Une personne qui envisage de voler une voiture pense-t-elle à la peine à laquelle elle s'expose ou pense-t-elle plutôt que le risque l'emporte sur la possibilité de se faire prendre?

Pensez-vous qu'il faille davantage de ressources pour la collecte de renseignements qui est effectuée dans le cadre des opérations policières? Devons-nous nous en remettre uniquement au Code criminel, ou s'agit-il plutôt d'un mélange des deux?

**Insp-dét. Scott Wade:** C'est une combinaison des deux. La police doit enquêter sur les crimes et présenter ses dossiers devant les tribunaux, mais il doit y avoir un élément dissuasif, comme une peine, sinon les grandes enquêtes n'aboutiront pas aux résultats que nous souhaitons.

Encore une fois, ce qui est important, avec la mise en place de l'Équipe d'aide aux poursuites importantes relatives au vol d'automobiles en Ontario, c'est que nous devons garder une certaine distance, mais nous allons aussi collaborer très étroitement avec ces gens afin de présenter le dossier qu'il faut. Nous apprendrons les uns des autres — procureurs et policiers — et nous présenterons ces dossiers, ainsi que les dossiers des témoins experts si possible, pour aider à la détermination de la peine. Nous fournirons au tribunal le plus de renseignements possible afin qu'il puisse prendre une décision et prononcer une peine en toute connaissance de cause.

• (1610)

**M. Alistair MacGregor:** On a mentionné que souvent, lorsque des personnes en possession d'un véhicule volé se font arrêter, on constate qu'elles sont également en possession d'armes à feu illégales et, dans certains cas, de drogues — ce qui, à mon avis, constitue des circonstances aggravantes pour l'arrestation et les accusations qui seront portées ultérieurement —, mais dans bien des cas, elles ont déjà un casier judiciaire. Lorsque vous confiez l'affaire aux procureurs de la Couronne, constatez-vous que la personne n'a manifestement pas retenu la leçon la première fois et qu'elle mérite une peine plus sévère, comme le prévoit le Code criminel?

**Insp-dét. Scott Wade:** Pour répondre à la question, je dirais que, à titre d'exemple, avec le groupe de travail provincial sur la piraterie routière, nous constatons qu'une grande proportion des délinquants arrêtés sont en liberté sous caution à ce moment-là pour d'autres infractions ou des infractions similaires. La majorité des délinquants sont libérés sous caution lorsqu'ils comparaissent devant les tribunaux.

**M. Alistair MacGregor:** Merci de votre réponse.

Je regardais la liste des véhicules les plus volés au Canada en 2023 — et je vais laisser quelqu'un d'autre répondre aux questions, peut-être un représentant la GRC, cette fois-ci. Les trois premiers sont le Honda CR-V, le Dodge Ram 1500 et, bien sûr, le Ford F-150. Constatons-nous que ces modèles sont volés parce qu'il y en a beaucoup ou est-ce en raison d'un défaut de conception particulier? Que disent vos renseignements sur les raisons pour lesquelles ces véhicules semblent être en tête de liste? Est-ce que quelqu'un veut intervenir?

**Sdt Martin Roach:** Les raisons pour lesquelles les véhicules se retrouvent en tête de liste sont multiples. C'est peut-être, parfois, en raison de la demande à l'autre bout, à l'étranger. C'est peut-être une question d'accessibilité. Il y a toutes sortes de questions qui dépassent notre intervention, à la GRC, mais nous avons constaté que toutes sortes de véhicules sont envoyés à l'étranger, et pas seulement les trois premiers qui sont sur la liste: on récupère probablement 25 types de véhicules différents. Cela varie beaucoup, en fonction de l'endroit où on les trouve dans le monde.

**M. Alistair MacGregor:** Lorsque l'on retrouve un véhicule volé — et je pense que l'un d'entre vous a mentionné que vous aviez trouvé des porte-clés programmés, qui permettent au voleur d'accéder facilement au véhicule — et en ce qui concerne les rapports de police sur les véhicules volés qui sont retrouvés et la méthode qui a été utilisée pour les voler, est-ce que le tout est généralement communiqué au bureau d'assurance et ensuite au constructeur automobile? Je me demande simplement comment nous pouvons améliorer les communications quant à ce que vous trouvez dans le cadre de vos enquêtes et à la façon dont les constructeurs automobiles utilisent ensuite ces renseignements pour fabriquer un meilleur produit, qui risque moins d'être volé.

**Insp-dét. Scott Wade:** Je peux en parler. Il s'agit d'une combinaison de toutes ces démarches. Nous recueillons de l'information sur les voitures qui sont saisies au port. Nous la communiquons directement à Équité Association et à d'autres partenaires du secteur de l'assurance. Nous tenons régulièrement des réunions de collaboration avec des constructeurs mondiaux d'automobiles. En fait, c'est un processus dynamique. Ils nous communiquent des renseignements. Ils nous proposent des idées et des possibilités pour localiser les véhicules plus efficacement. Puis, nous faisons de même et nous communiquons nos renseignements, bien souvent, à Équité Association et à nos partenaires du secteur de l'assurance, qui les communiquent à leur tour aux constructeurs automobiles. C'est un processus continu sur tous les plans.

**Le président:** Merci.

Nous passons maintenant à la deuxième série de questions. Je cède d'abord la parole à M. Lloyd, qui dispose de cinq minutes.

**M. Dane Lloyd (Sturgeon River—Parkland, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence.

Je commencerai par M. Wade. En répondant aux questions précédentes, vous avez dit que bon nombre des délinquants que vous attrapez sont en liberté sous caution. Est-ce le cas? Vous avez dit qu'un grand nombre de délinquants que vous attrapez pour vol de voiture, ou la majorité d'entre eux, sont en liberté sous caution.

**Insp-dét. Scott Wade:** C'est exact et je parlais du groupe de travail sur la piraterie routière. Environ 40 % des délinquants que nous arrêtons étaient en liberté sous caution.

**M. Dane Lloyd:** Pensez-vous que la proportion a augmenté au cours des dernières années, ou s'agit-il d'un nombre moyen que vous considérez comme normal?

**Insp-dét. Scott Wade:** Nous n'avons pas de données pour le confirmer, mais je crois que la tendance est à la hausse.

**M. Dane Lloyd:** Elle est à la hausse.

Nous savons qu'en raison des changements qui ont été apportés au régime de mise en liberté sous caution en 2019, dans le cadre du projet de loi C-75 — que les libéraux ont présenté —, un certain

nombre de dispositions relatives à la mise en liberté sous caution ont été modifiées, ce qui fait en sorte que les juges et les agents de police doivent libérer des suspects.

Avez-vous constaté que les changements qui ont été apportés en 2019 ont eu une incidence quant à l'augmentation du nombre de personnes libérées sous caution?

• (1615)

**Insp-dét. Scott Wade:** Encore une fois, j'aimerais avoir les données et les renseignements qui me permettraient de répondre à cette question en toute confiance, mais je crois que nous avons constaté une augmentation.

**M. Dane Lloyd:** Quelles sont certaines des peines qui sont infligées aux personnes que vous arrêtez?

**Insp-dét. Scott Wade:** Je pense que nous avons mentionné quelques statistiques: 68 % d'entre elles sont condamnées à moins de six mois d'emprisonnement, et moins de 1 % à plus de deux ans.

**M. Dane Lloyd:** J'ai lu que dans bon nombre de ces cas, les gens qui se font prendre ont en leur possession des armes à feu ou de la drogue. Est-ce que c'est ce que vous constatez dans certains de ces cas lorsque vous arrêtez des gens?

**Insp-dét. Scott Wade:** Chaque cas est différent. Évidemment, lorsqu'il y a des circonstances aggravantes et de nouvelles accusations, des éléments de preuve inattendus, des armes à feu ou d'autres infractions connexes, j'ose croire que les peines le reflètent, et je suis sûr que c'est le cas.

**M. Dane Lloyd:** Voyez-vous des cas où des personnes qui se font aussi prendre en possession d'armes à feu ou de drogues sont condamnées à six mois ou à moins de deux ans d'emprisonnement?

**Insp-dét. Scott Wade:** Je n'ai pas de données à ce sujet. J'imagine que les peines sont plus lourdes lorsque des armes à feu sont en jeu. C'est en tout cas ce que j'espère.

**M. Dane Lloyd:** Combien d'argent le voleur de voiture moyen gagne-t-il par véhicule volé?

**Insp-dét. Scott Wade:** Il est difficile de le quantifier avec précision. Le vol de voitures comporte différentes étapes et différents niveaux. Il y a les guetteurs, qui gagnent parfois quelques centaines de dollars simplement pour repérer un véhicule dans une allée, qui sera ensuite volé par un voleur. Le voleur peut gagner de quelques centaines à quelques milliers de dollars pour voler le véhicule. Ensuite, il y a les passeurs...

**M. Dane Lloyd:** Le voleur fait-il un vol par nuit, ou en fait-il plusieurs?

**Insp-dét. Scott Wade:** Encore une fois, je n'ai pas vraiment de données pour le confirmer, mais nous voyons des groupes — ce sont des groupes de voleurs de voitures — travailler ensemble, et ils volent plusieurs véhicules en une nuit.

**M. Dane Lloyd:** D'accord.

Pensez-vous que les peines de six mois ou de moins de deux ans ont un effet dissuasif sur ces criminels, ou pensez-vous qu'ils estiment que la probabilité de se faire prendre est si faible et que le salaire est si élevé — comme vous l'avez dit, il peut s'agir de plusieurs milliers de dollars par nuit — que ce n'est pas vraiment un risque énorme pour eux ou quelque chose qu'ils prennent vraiment en compte lorsqu'ils volent les véhicules?

**Insp-dét. Scott Wade:** J'ose croire que les peines sont dissuasives. Il devrait y avoir un élément dissuasif. C'est un aspect de la question.

Il s'agit aussi de rendre justice aux gens et de donner un sentiment de sécurité au public. On parle donc d'une combinaison de tous ces facteurs.

**M. Dane Lloyd:** Vous connaissez le principe de Jordan en ce qui a trait à la fixation de la peine, qui découle d'une décision qu'a prononcée la Cour suprême en 2016.

Pensez-vous que les procureurs de la Couronne considèrent les vols de voitures comme de simples crimes contre les biens et qu'ils leur accordent moins d'importance qu'à des crimes plus violents?

**Insp-dét. Scott Wade:** Je ne dirais pas cela. Encore une fois, je ne peux parler que de la situation en Ontario, mais je pense que la mise en place de l'Équipe d'aide aux poursuites importantes relatives au vol d'automobiles va permettre de résoudre une grande partie de ces problèmes, si c'est le cas.

Cependant, nous travaillons très bien avec tous nos partenaires du ministère du Procureur général pour que les affaires soient portées devant les tribunaux et que les criminels soient traduits en justice.

**M. Dane Lloyd:** Je pense que vous conviendrez qu'il y a des affaires horribles — agression sexuelle, harcèlement sexuel d'enfants, meurtre. Avec autant de cas de crimes violents, il y a des gens qui sont libérés en raison du principe de Jordan, parce que les procédures prennent trop de temps. Je pense que les procureurs de la Couronne se retrouvent dans une position très difficile où ils doivent choisir entre obtenir du temps pour une affaire de voie de fait, de meurtre ou d'agression sexuelle, et réserver du temps pour des affaires qui concernent des véhicules.

Pensez-vous qu'ils doivent faire un compromis et proposer des ententes de plaider ou des peines moins lourdes afin d'accélérer les choses quant aux condamnations pour vols de véhicules et de faire en sorte que les affaires plus violentes soient traitées afin qu'elles ne soient pas retirées en raison du principe de Jordan? Est-ce quelque chose que vous constatez sur le terrain?

**Insp-dét. Scott Wade:** Je ne peux pas dire que c'est quelque chose que je constate.

Ce que je peux dire, c'est que nous travaillons en tenant compte du principe de Jordan. Nos policiers s'adaptent et changent la façon dont ils enquêtent sur les crimes et dont ils procèdent quant à la divulgation. Nous travaillons avec les procureurs de la Couronne à cet égard.

**Le président:** Merci.

Nous passons maintenant à M. Gaheer, qui dispose de cinq minutes.

**M. Iqwinder Gaheer (Mississauga—Malton, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de comparaître devant le Comité.

Tout d'abord, monsieur Wade, pourriez-vous nous fournir des données sur le nombre de crimes qui sont commis par des personnes qui sont en liberté conditionnelle et nous dire s'il est en hausse ou non? Nous aimerions voir les données. Autrement, il ne s'agit que d'informations éparpillées.

**Insp-dét. Scott Wade:** Je peux obtenir des données précises, si c'est ce que vous recherchez. Je peux toutefois vous parler du groupe de travail provincial sur la piraterie routière. J'ai des données et des statistiques à ce sujet. Des 124 personnes qui ont été arrêtées, 55 étaient en liberté sous caution au moment de l'arrestation.

**M. Iqwinder Gaheer:** Dans notre grand pays, il s'agit d'un échantillon assez petit, non?

• (1620)

**Insp-dét. Scott Wade:** C'est un petit échantillon, oui. C'est tout ce que je peux dire à propos de la piraterie routière.

**M. Iqwinder Gaheer:** Merci.

Avant de poser mes questions à M. McMrorie, j'aimerais revenir sur un point que M. Lloyd a soulevé.

Toutes les études montrent que l'effet dissuasif de la peine qui serait imposée si un crime était commis est en fait assez faible. De nombreuses études le démontrent. J'ai étudié cette question pendant mes études de droit. Lorsqu'un criminel commet un crime, il ne pense pas vraiment au fait qu'il se verra infliger une peine de trois ans ou de cinq ans. Il se demande plutôt ce qu'il va faire. Ce qui est le plus susceptible de le dissuader de commettre un crime, c'est la probabilité d'être arrêté.

Si le nombre de crimes résolus ne fait que diminuer, cela aura pour effet de stimuler l'activité criminelle, parce que le criminel saura qu'il pourra commettre une infraction et s'en tirer.

Monsieur Wade, ne pensez-vous pas que la probabilité qu'un crime soit résolu est plus susceptible de décourager l'activité criminelle que la peine qui risque d'être appliquée?

**Insp-dét. Scott Wade:** C'est une bonne question.

Je pense que ces questions sont d'égale importance. La capacité à résoudre des crimes et à enquêter sur des crimes est tout aussi importante que la détermination de la peine dans le cadre du processus judiciaire.

**M. Iqwinder Gaheer:** Je soulève simplement ce point, car les études que j'ai examinées montraient que la capacité à résoudre des crimes était plus susceptible d'influencer ce que pensait le criminel, ou le criminel potentiel, que la peine qui pourrait lui être infligée.

Je vais maintenant poser mes questions à M. McCrorie.

L'exemple que je souhaite évoquer est celui dont le chef de l'opposition ne cesse de parler. Il s'agit de l'exemple d'une personne qui s'est fait voler sa voiture et qui est parvenue à déterminer qu'elle se trouvait au port de Montréal grâce à un dispositif AirTag. Elle en a informé la police locale qui, selon l'histoire, lui a répondu qu'elle ne pouvait rien faire pour l'instant et que c'était l'ASFC qui devait prendre le relais. Cette personne a fini par voir sa voiture lui échapper.

Pourriez-vous nous dire ce que vous en pensez? S'agit-il d'un scénario très probable? Si je me suis fait voler ma voiture et que mon dispositif AirTag m'a permis d'établir qu'elle se trouvait au port, quelles sont les possibilités qui s'offrent à moi?

**M. Aaron McCrorie:** Je pense que c'est un scénario plausible, et nous avons vu des articles de journaux à ce sujet. Je ne peux qu'imaginer à quel point il est frustrant pour quelqu'un de vivre une telle expérience. Cette situation concerne la collaboration qui a lieu entre les partenaires des forces de l'ordre et l'ASFC. Nous sommes en train de mettre au point ce que nous appelons notre protocole de « demande de localisation ». L'idée qui sous-tend cette initiative est de fournir des lignes directrices aux Canadiens. Si votre véhicule est équipé d'un dispositif de localisation, comme un AirTag, que devez-vous faire pour que les forces de l'ordre interviennent afin de le récupérer? Il s'agira toujours, d'abord et avant tout, de faire appel à la police locale, mais l'ASFC pourra jouer un rôle si elle le peut.

Si je peux suivre ma voiture entre Toronto, la gare de triage de Toronto, Winnipeg, et Vancouver, il y a de nombreux endroits où des interventions peuvent avoir lieu en cours de route. Cela démontre que la police et l'ASFC peuvent collaborer tout au long du trajet pour éviter que la voiture ne soit envoyée à l'étranger. Si le véhicule aboutit dans un port, nous utiliserons nos pouvoirs et nos outils pour essayer de le récupérer.

Il y a des difficultés. Par exemple, dans un port, il ne s'agira pas du seul dispositif AirTag dans un conteneur. Nous réfléchissons à la façon de tirer parti de la technologie pour déterminer l'endroit où le véhicule pourrait se trouver. Nous sommes très préoccupés par ce problème et nous prenons des mesures pour y remédier, là encore, en collaboration avec nos partenaires des services de police.

**M. Iqwinder Gaheer:** Comment fonctionne cette collaboration? Je vous donne un exemple. J'ai perdu ma voiture, mais elle est munie d'un dispositif AirTag et je l'ai retrouvée. Elle sera chargée à bord d'un bateau demain matin. J'ai transmis ces informations aux forces de l'ordre locales. Que se passe-t-il ensuite? Quel est le processus?

**M. Aaron McCrorie:** Il est à espérer que l'on ne communiquera pas avec nous au moment où la voiture arrive au port. Nous demandons aux gens de communiquer avec les forces de l'ordre locales, qui peuvent intervenir plus rapidement là où se trouve la voiture. Voici un scénario hypothétique. Si le véhicule se dirige vers une gare de triage dans la région de Toronto et que l'on nous signale qu'il se trouve dans un conteneur que nous pensons destiné à l'exportation, nous pouvons utiliser nos pouvoirs pour nous rendre à la gare de triage, ouvrir le conteneur et récupérer le véhicule. Nous pouvons faire de même s'il arrive au port.

Il y a des défis logistiques à relever. Je ne veux pas faire trop de promesses quant à ce qui peut être fait et comment cela peut être fait. Au port de Montréal, il y a des centaines et des centaines de conteneurs. Il est extrêmement difficile d'y trouver le conteneur précis où se trouve le dispositif AirTag. C'est pourquoi nous pensons que plus nous pourrions intervenir tôt dans ce processus, mieux ce sera.

**M. Iqwinder Gaheer:** Je vous remercie.

**Le président:** Merci.

Nous passons à Mme Michaud, pour deux minutes et demie.

[Français]

**Mme Kristina Michaud:** Merci, monsieur le président.

Monsieur McCrorie, l'Administration portuaire de Montréal dit qu'elle n'a pas l'autorisation d'ouvrir des conteneurs, sauf si c'est pour sauver la vie de quelqu'un ou pour prévenir un désastre environnemental. Il y aurait plus de 800 policiers qui ont une carte d'accès leur permettant d'entrer au Port de Montréal, mais, pour ouvrir des conteneurs, il leur faut un mandat comme je le disais plus tôt. Il n'y aurait que les agents des services frontaliers qui peuvent fouiller les conteneurs sans mandat. Est-ce bien le cas?

• (1625)

[Traduction]

**M. Aaron McCrorie:** Dans le cadre de l'application de la Loi sur les douanes, nous avons la possibilité d'ouvrir des conteneurs sans mandat.

[Français]

**Mme Kristina Michaud:** Pour continuer sur ce sujet, le président national du Syndicat des Douanes et de l'Immigration, M. Mark Weber, est venu témoigner ici. Il nous a dit qu'il y avait seulement huit agents des douanes au Port de Montréal et a parlé d'un manque de main-d'œuvre flagrant au Port. Un peu partout dans l'Agence, il semble y avoir un manque de ressources. Est-ce le cas? Qu'est-ce que l'Agence des services frontaliers du Canada fait pour résoudre le problème?

[Traduction]

**M. Aaron McCrorie:** Je m'excuse. Je ne connais pas le nombre exact d'agents des services frontaliers qui travaillent au port de Montréal, mais ils sont plus de huit.

Notre mandat, tant pour ce qui entre au pays, qu'il s'agisse de personnes ou de marchandises, que pour ce qui en sort — les exportations —, est de toujours adopter une approche fondée sur le risque. Nous ne pouvons pas vérifier chaque personne ni chaque conteneur. Nous ne pouvons pas vérifier chaque navire ou chaque camion. Cependant, en adoptant une approche fondée sur le risque, nous utilisons efficacement les ressources que les Canadiens nous ont affectées.

[Français]

**Mme Kristina Michaud:** Si je peux me permettre, pourquoi n'avez-vous pas cette information et est-ce qu'il vous sera possible de la transmettre au Comité après votre témoignage? Ça me semble assez important. Le chiffre de huit agents a beaucoup circulé dans les médias. Le président du Syndicat l'a mentionné également. Si vous avez un autre chiffre à nous donner, cependant, je suis preneuse.

Je me pose des questions également sur l'application de la Loi. On sait, bien sûr, qu'un regard est porté sur l'importation bien plus que sur l'exportation, parce que ça semble ne plus être notre problème une fois que c'est sorti du pays. Cependant, ne devrions-nous pas apporter une attention particulière à l'exportation puisque le vol de véhicules est un fléau? C'est la même chose, j'imagine, pour les drogues et les armes à feu.

Est-ce que, comme législateurs, nous pourrions mieux outiller les agents des douanes pour qu'ils fassent leur travail, et est-ce que vous pensez que nous devrions poser un regard plus particulier sur l'exportation?

[Traduction]

**M. Aaron McCrorie:** Tout d'abord, je voudrais m'excuser de ne pas avoir le chiffre, et je m'engage à vous le fournir.

Depuis toujours, nous nous concentrons principalement sur les menaces à l'endroit de notre pays, telles que les drogues et les armes à feu illégales, mais nous ne négligeons pas les exportations. Nous sommes parvenus, par exemple, à saisir des véhicules volés au cours des 10 dernières années. Nous avons saisi près de 950 véhicules au cours des trois premiers mois de cette année, et nous accomplissons beaucoup de progrès.

Il ne s'agit pas seulement de véhicules volés. Nous avons également pour mandat d'appliquer des sanctions, de vérifier les marchandises contrôlées, et d'appuyer les mesures économiques contre la Russie, par exemple, dans le contexte de la guerre.

Nous examinons aussi les exportations. Il s'agit d'équilibrer nos priorités et de déterminer où se situent les risques. Il est tout aussi important d'empêcher le fentanyl de s'introduire au pays.

**Le président:** Merci.

Nous passons maintenant à M. MacGregor, pour deux minutes et demie.

**M. Alistair MacGregor:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais utiliser mes deux minutes et demie pour proposer une motion. Elle se lit comme suit:

Que les pompiers de la forêt et des terres sauvages soient inclus dans la catégorie des pompiers de la Classification nationale des professions (CNP), et que ce soit rapportée à la Chambre.

Je ne sais pas si M. Julian a donné le préavis requis pour cette motion, mais je crois que tous les membres du Comité ont reçu une lettre du président du Syndicat national des employés généraux du secteur public, soulignant qu'on s'attendait à ce que nous appuyions cette motion.

Compte tenu des ravages de plus en plus importants causés par les incendies de forêt au Canada et du fait que les pompiers de la forêt subissent les conséquences néfastes de leur exclusion de la CNP, j'espère que, même si le préavis requis n'a pas été donné, suffisamment de membres du Comité autour de cette table comprendront ce que nous essayons de faire au Comité et que nous trouverons le moyen d'adopter cette motion et d'en faire rapport à la Chambre.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Madame O'Connell, la parole est à vous.

**Mme Jennifer O'Connell (Pickering—Uxbridge, Lib.):** Merci. Nous sommes d'accord avec l'intention de cette motion. Nous n'avons que quelques amendements mineurs sur la forme.

La motion se lirait comme suit: « Que, selon l'opinion du Comité, les pompiers de la forêt et des terres sauvages soient inclus dans la catégorie des pompiers de la Classification nationale des professions (CNP), et que, » — et c'est la nouvelle partie de la motion — « conformément à l'article 109 du Règlement, le gouvernement dépose une réponse globale au rapport. » Il suffit ensuite de supprimer le reste, pour que la motion soit conforme aux motions présentées par les comités.

Nous sommes en faveur de la motion si ces modifications sont acceptées.

• (1630)

**Le président:** Madame Michaud, la parole est à vous.

[Français]

**Mme Kristina Michaud:** Merci, monsieur le président.

Mes commentaires portaient sur la motion, mais je peux en profiter pour les faire sur l'amendement, puisque je suis en faveur tant de l'amendement que de la motion. Il est extrêmement important pour le Bloc Québécois de reconnaître les pompiers forestiers au même titre que les pompiers « ordinaires » dans leurs conditions de travail, particulièrement à un moment où les feux de forêt sont très présents un peu partout au pays.

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie.

Monsieur MacGregor, la parole est à vous.

**M. Alistair MacGregor:** Je veux seulement obtenir une petite précision.

Je pense que ces amendements sont tout à fait recevables, mais je veux juste m'assurer que l'amendement garantira que l'on fera rapport de cette motion à la Chambre. Nous espérons, monsieur le président, que vous prendrez la parole à la Chambre pour en faire rapport et que le gouvernement nous donnera ensuite sa réponse.

C'est bien ce que vous proposez, madame O'Connell?

**Mme Jennifer O'Connell:** Mon amendement se lit simplement comme suit: « conformément à l'article 109 du Règlement, le gouvernement dépose une réponse globale au rapport ».

Peut-être que le greffier peut apporter des précisions. Je ne pense pas que ce soit un problème pour nous d'en faire rapport à la Chambre. Nous voulions simplement nous assurer que le gouvernement aura la possibilité de déposer une réponse.

**Le président:** Monsieur Lloyd, la parole est à vous.

**M. Dane Lloyd:** D'emblée, je tiens à dire que les conservateurs appuient cette motion sans réserve.

Cependant, j'ai quelques inquiétudes, car, en vertu des amendements et de l'article 109 du Règlement, le gouvernement n'est tenu de fournir une réponse globale qu'une fois que 120 jours se sont écoulés. La saison des incendies, qui approche à grands pas, sera probablement terminée à ce moment-là. Je pense qu'accepter un amendement qui permet au gouvernement de ne rien présenter à la Chambre pendant 120 jours affaiblirait l'élan positif que nous donnons cette motion et la discussion sur cette question très importante.

Nous aimerions obtenir une réponse du gouvernement beaucoup plus rapidement, afin que les changements proposés — s'ils s'avèrent justifiés — puissent être mis en œuvre le plus rapidement possible pour soutenir nos pompiers de la forêt et des terres sauvages qui travaillent fort.

**Le président:** Madame O'Connell, nous vous écoutons.

**Mme Jennifer O'Connell:** Le Comité présenterait tout de même son avis en déposant un rapport à la Chambre. Si les conservateurs ne veulent pas de réponse, ils ne sont pas obligés de la lire, mais je pense qu'il est important, si le Comité dépose un rapport à la Chambre, que le gouvernement y réponde. Pourquoi ne le voudriez-vous pas?

En ce qui a trait au nombre de jours que vous avez évoqué, il s'agit d'un maximum. Je pense que le fait de ne pas soutenir l'idée d'obtenir une réponse n'affaiblit en aucun cas la motion et nous présenterions quand même notre avis favorable à cette motion à la Chambre et au gouvernement.

Je pense que les conservateurs ne font que jouer à des petits jeux ici et c'est regrettable. Nous appuyons cette motion. Cela ne fait aucun doute. Nous voulons présenter l'opinion du Comité à la Chambre et nous demandons une réponse globale.

**Le président:** Merci.

Monsieur MacGregor, je tiens à préciser qu'un amendement à la motion a été présenté. Cela vous convient.

Voulez-vous terminer ce que vous disiez plus tôt, pour que ce soit clair et que tout le monde comprenne bien, moi y compris?

**M. Alistair MacGregor:** Bien sûr. Je pense que...

**M. Chris Bittle:** J'invoque le Règlement.

Je pense que quelqu'un à l'arrière de la salle est en train de prendre une photo.

**Une voix:** Je pensais que vous alliez dire que quelqu'un était en train de prendre un biscuit.

**M. Chris Bittle:** Ce serait également contrariant, mais je pense que quelqu'un prend une photo. Pourrait-on lui demander de la supprimer de son téléphone...

**Le président:** Très bien.

Chers témoins, ce dont nous discutons ne vous intéresse probablement pas beaucoup. Vous pouvez donc partir.

Nous vous remercions de votre témoignage.

Monsieur MacGregor, la parole est à vous.

• (1635)

**M. Alistair MacGregor:** Merci, monsieur le président.

Une modification de forme a été apportée au libellé. La première partie — « Que, selon l'opinion du Comité » — est fondée, selon moi.

En toute honnêteté, je ne voulais pas que cela prenne autant de temps, mais je pense, pour revenir au point soulevé par M. Lloyd, qu'il s'agit d'un article établi du Règlement, et je crois que le délai est de 45 jours maximum. Je ne suis pas sûr que nous puissions faire quelque chose à cet égard. C'est un article établi du Règlement.

Je suis disposé à accepter la motion modifiée, pourvu que vous présentiez le rapport à la Chambre en bonne et due forme, monsieur le président.

Merci.

**Le président:** C'est un sous-amendement à l'amendement. C'est bien cela?

**M. Alistair MacGregor:** Oui. Et comme Mme O'Connell l'a dit, nous ferions référence à cet article du Règlement. Mon sous-amendement à l'amendement serait — et peut-être que le greffier peut trouver la façon de le rédiger — « que le président dépose le rapport à la Chambre, et que, conformément à l'article 109 du Règlement... ». C'est mon sous-amendement.

**Le président:** Monsieur Lloyd, la parole est à vous.

**M. Dane Lloyd:** Merci.

Je suis très heureux que M. MacGregor ait soulevé ce point très important, car il s'agit d'un sous-amendement que nous sommes tout à fait disposés à appuyer. Nous voulons que le président fasse rapport de cette question importante à la Chambre. Nous voulons obtenir une réponse globale de la part du gouvernement. J'espère que cela ne prendra pas 120 jours, car je sais que des groupes d'intervenants demandent au gouvernement d'apporter ce changement depuis au moins 2019. Cela fait cinq ans, et depuis, nous avons connu certains des pires feux de forêt de l'histoire du Canada — si ce ne sont pas les pires de l'histoire du Canada — et le gouvernement n'a encore rien fait à cet égard.

J'appuie sans réserve cette motion et ce sous-amendement. J'espère que nous pourrons régler cette question rapidement.

**Le président:** Nous pouvons poursuivre. Je vais mettre le sous-amendement aux voix.

(Le sous-amendement est adopté.)

(L'amendement est adopté.)

(La motion modifiée est adoptée [*Voir le Procès-verbal*])

**Le président:** Nous allons suspendre la séance pour donner le temps aux témoins suivants de s'installer.

• (1635)

(Pause)

• (1645)

**Le président:** Nous reprenons nos travaux.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à notre deuxième groupe de témoins. Nous accueillons, en personne, M. Brian Kingston, président et chef de la direction, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules; et, par vidéoconférence, M. Flavio Volpe, président, de l'Association des fabricants de pièces d'automobile.

Vous aurez jusqu'à cinq minutes pour vos déclarations liminaires, après quoi nous passerons aux séries de questions.

Bienvenue à tous.

J'inviterais maintenant M. Kingston à faire sa déclaration liminaire.

**M. Brian Kingston (président et chef de la direction, Association canadienne des constructeurs de véhicules):** Merci, monsieur le président et distingués membres du Comité.

Je vous remercie de m'offrir l'occasion de témoigner ce soir et de participer à votre étude sur le vol de voitures au Canada.

Les constructeurs d'automobiles sont profondément préoccupés par l'augmentation des vols de voitures au Canada. L'industrie travaille activement avec les parties prenantes, notamment le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux, les municipalités, le milieu de l'assurance et les organismes d'application de la loi, pour comprendre les problèmes et trouver des solutions pour décourager le vol de véhicules.

Les fabricants innovent et améliorent continuellement les mesures antivol afin de renforcer la sécurité des véhicules de leurs clients. Parmi les améliorations du système de dissuasion du vol de véhicules et de sécurité qui sont en élaboration ou déployées figurent l'antidémarrage passif, les avertissements actifs en cas d'entrée non autorisée dans un véhicule, les caméras-témoins avec modes de surveillance, le marquage des pièces, l'inscription de numéros d'identification de véhicule, ou NIV, cachés, des services de localisation de véhicules volés, des mises à jour de logiciels, l'entrée d'un code de déverrouillage supplémentaire dans la radio et le verrouillage de logiciels pour empêcher la programmation de porteclés supplémentaires, pour ne nommer que quelques mesures.

Les constructeurs ne peuvent à eux seuls réduire les taux de vols d'automobiles au Canada. Les solutions efficaces à cette crise dépendent du diagnostic correct de la source du problème.

Les taux de vols de véhicules ont augmenté beaucoup plus rapidement au Canada qu'aux États-Unis depuis 2021, et ce, malgré des exigences réglementaires plus strictes pour les véhicules canadiens sous la forme d'antidémarrageurs et de l'installation des mêmes technologies dans les nouveaux véhicules dans les deux pays.

La question est la suivante: qu'est-ce qui explique cette différence dans les taux de vol si les véhicules sont plus sécuritaires au Canada par défaut? La réponse est préoccupante. D'astucieux groupes transnationaux du crime organisé ont pris pour cible le Canada, où le risque de poursuites est faible et où la récompense financière est élevée. Pour lutter efficacement contre le vol de véhicules, nous avons besoin d'un plan exhaustif afin de nous attaquer aux groupes du crime organisé et fermer le marché d'exportation des véhicules volés. Ce plan devrait comprendre les mesures suivantes.

La première est le financement de l'application de la loi. Les organismes d'application de la loi ont besoin de plus de ressources pour lutter contre le vol de véhicules, comme le groupe de travail sur l'automobile dont nous venons d'entendre parler. Un mécanisme de signalement du vol d'automobile réservé au public faciliterait la coordination et l'accélération des mesures d'application de la loi. L'élargissement des pouvoirs aux organismes locaux d'application de la loi pour leur permettre d'accéder aux installations intermodales sur la foi de renseignements sur les véhicules volés contribuerait également à endiguer le mouvement des véhicules volés au pays.

La deuxième mesure est l'apport de modifications au Code criminel. Les profits générés par le vol d'automobiles surpassent largement le risque de capture, de poursuite et de condamnation des criminels organisés. Le Code criminel doit être renforcé pour que les voleurs de véhicules s'exposent à de réelles conséquences.

La troisième mesure concerne les ressources de l'Agence des services frontaliers du Canada. Les investissements dans le personnel, les machines d'imagerie de conteneurs et les technologies de vérification à distance du NIV contribueraient à endiguer le flux d'exportations de véhicules volés. La récupération récente de 598 véhicules volés au port de Montréal met en lumière les vulnérabilités de nos ports.

La quatrième mesure est la coordination des politiques. On demande aux constructeurs d'automobiles d'accroître la sécurité des véhicules alors même qu'ils sont réglementés par des lois sur le droit de réparer, y compris à l'échelle fédérale, afin de fournir un accès complet aux données enregistrées et transmises par les véhicules au-delà de ce qui est nécessaire pour réparer. Cela va directement à l'encontre des efforts que déploient les constructeurs d'automobiles pour sécuriser les systèmes des véhicules.

Enfin, aucune solution n'est complète sans une collaboration constante entre les constructeurs, le gouvernement et les organismes d'application de la loi. Nous sommes déterminés à continuer de participer aux efforts.

Nous vous remercions de nous avoir offert l'occasion de témoigner aujourd'hui et de présenter nos recommandations. C'est avec plaisir que nous répondrons à vos questions.

Merci.

● (1650)

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Kingston.

Monsieur Volpe, la parole est à vous.

**M. Flavio Volpe (président, Association des fabricants de pièces d'automobile):** Je remercie le président et les membres du Comité de nous recevoir aujourd'hui pour parler de cette crise et donner notre point de vue à titre de fournisseurs de technologie.

L'Association des fabricants de pièces d'automobile, ou AFPA, représente des centaines de fournisseurs d'équipement d'origine pour les fabricants de véhicules du Canada et de l'étranger. Il s'agit de matériel et de logiciels, dont une partie est utilisée pour la sécurité des véhicules.

Certaines des technologies de pointe dont M. Kingston a parlé sont très demandées par les constructeurs d'automobiles qui se les procurent au Canada. L'industrie canadienne expédie pour 35 milliards de dollars de pièces et de systèmes par année, et nous sommes un acteur international important. Les fournisseurs de l'industrie, qu'ils offrent du matériel ou des logiciels, proposent pour chaque voiture la meilleure technologie disponible au cours de l'année d'approvisionnement — ce qui signifie que quand les membres de l'association de M. Kingston cherchent la crème des systèmes de cybersécurité, des systèmes antidémarrage et des matériaux pour contribuer à assurer la sécurité des véhicules, les entreprises canadiennes sont bien placées pour les leur procurer et participer à ce processus chaque année. Le processus se déroule habituellement comme suit: un constructeur d'automobiles cherche des spécifications techniques précises, et des entreprises soumissionnent.

Des entreprises de pointe du pays se sont réunies pour concevoir le projet Arrow, un prototype de véhicule 100 % canadien construit entièrement au Canada en s'approvisionnant exclusivement au Canada. Sur ce véhicule, nous avons fait la démonstration d'une série de technologies. Une entreprise de Toronto appelée Myant a recouvert le volant et les sièges de textile informatique, ce qui contribue à suivre les données vitales et biométriques des conducteurs et des passagers. Des entreprises comme Cybeats sont à la fine pointe de la cybersécurité en ce qui concerne les logiciels et les matériaux de construction des véhicules. Lorsqu'un véhicule est volé, ce genre de technologie entre en jeu pour le propriétaire, l'entreprise qui a assemblé le véhicule et les forces de l'ordre.

Nous offrons, depuis le Canada, la meilleure technologie du monde aux fins d'assemblage, mais nous nous concentrons surtout sur l'Amérique du Nord. Comme vous pouvez vous y attendre, l'avantage concurrentiel de posséder une PI unique, c'est que rien n'est jamais en source ouverte. On n'annonce pas à tout venant comment fonctionne cette technologie de sécurité, car il faut être discret pour que cela fonctionne.

Je terminerai en vous racontant une histoire personnelle qui vous aidera à comprendre où nous en sommes.

Deux de mes véhicules m'ont été volés. Le premier vol a eu lieu en 1998, dans un monde entièrement analogue. On peut présumer que le voleur a court-circuité quelques fils et a pris la clé des champs avec le véhicule, et c'est ça qui est ça. Les assurances ont payé. J'ai collaboré avec le service de police local pour que le vol soit déclaré aux assurances.

Tout récemment, en 2024, j'ai été victime d'un autre vol de véhicule, mais le processus a été légèrement différent. Ce véhicule était immatriculé en Ontario, mais a été volé dans un entrepôt aux États-Unis. Les voleurs y sont entrés par effraction pour se procurer les clés. Lorsque les forces de l'ordre sont intervenues, leur priorité était l'entrée par effraction. Le véhicule était secondaire, même si nous avons appris le vol du véhicule en moins d'un jour. J'ai avisé la compagnie d'assurances. J'ai ensuite signalé au ministère des Transports de l'Ontario qu'un véhicule immatriculé en Ontario avait été volé. Puis j'ai travaillé avec le constructeur d'automobiles, qui a son propre système de repérage par GPS, afin d'autoriser la police à suivre le véhicule. Le processus a duré de deux à trois jours. À ce moment-là...

C'est le seul produit qui peut quitter la scène de crime de façon unique. Il est très difficile de savoir où se trouve le véhicule, surtout si les voleurs sont aussi habiles avec la technologie que les entreprises qui l'ont assemblé et équipé.

C'est une crise, et nous avons tous un rôle à jouer à cet égard. J'ai parlé de la question à maintes reprises. Les fournisseurs canadiens de technologies et d'automobiles sont prêts et disposés à agir. Ils font très activement la démonstration de cette technologie et la vendent aux constructeurs d'automobiles du monde entier.

• (1655)

Pour nous, la clé est de mettre en place l'environnement et le financement nécessaires pour que les organismes d'application de la loi s'attaquent à ce problème mondial. Nous n'avons qu'une petite idée de ce qui se passe dans le monde sur le plan des activités de crime organisé dans un marché très lucratif. Le produit disparaît assez rapidement, et même avec la meilleure volonté, l'application de la loi et la coordination au sein de l'industrie prennent un, deux ou trois jours.

Je vous remercie.

**Le président:** Merci, monsieur Volpe. Vous avez terminé juste à temps.

Monsieur Kurek, vous avez six minutes.

**M. Damien Kurek (Battle River—Crowfoot, PCC):** Merci beaucoup à nos témoins.

Je pense que c'est une conversation fort utile à avoir ici. Nous avons entendu des représentants des forces de l'ordre au cours de la première heure, et nous recevons maintenant des témoins qui participent au processus de fabrication.

Ce que j'ai entendu de la part du gouvernement, c'est que les constructeurs d'automobiles n'en font pas suffisamment et que le problème relève principalement de leur responsabilité — et je dirais que cela s'applique probablement aux fabricants de pièces automobiles et à ceux qui s'emploient à mettre au point la technologie.

Dans votre témoignage et votre introduction, vous avez tous les deux dit à quel point vous prenez cette question au sérieux.

Je commencerai par M. Kingston, puis je passerai à M. Volpe. Pourriez-vous nous dire combien de membres de vos organisations investissent pour contribuer à résoudre ce problème, et peut-être nous parler de certaines cibles que vous envisagez sur le plan des prévisions afin de régler ce problème très grave?

**M. Brian Kingston:** Je vous remercie.

Je ne peux pas vous donner de chiffres précis sur les investissements des entreprises. Les dépenses de chaque entreprise ne sont pas rendues publiques ni mises à ma disposition. Ce que je peux vous dire, c'est que je viens d'énumérer une poignée de mesures que les constructeurs ont installées dans les véhicules. Ce n'est qu'un exemple des investissements et des initiatives mis en œuvre par les constructeurs pour tenter de garder une longueur d'avance sur les groupes criminels organisés.

Plus tôt cette année, nous avons fourni à Transports Canada des renseignements décrivant de façon très exhaustive toutes les mesures et les caractéristiques de sécurité qui se trouvent dans les véhicules. Les efforts visant à endiguer le vol de véhicules sont en évolution constante. Je pense que nous observons ici une différence entre les taux de vol au Canada et aux États-Unis. Cet écart montre qu'il existe un problème propre au Canada en ce qui concerne la criminalité et la capacité de déplacer les véhicules. Les véhicules sont plus sécuritaires au Canada, mais ils sont volés plus fréquemment.

**M. Damien Kurek:** Monsieur Kingston, lors d'une réunion précédente, quelqu'un a laissé entendre que les constructeurs ne pâtissent pas du fait que lorsqu'un véhicule est volé, la personne doit en acheter un autre. Je me demande ce que vous pensez de ce genre d'allégation.

Monsieur Volpe, j'espère que vous pourrez ensuite répondre à la question plus générale.

**M. Brian Kingston:** C'est franchement ridicule. Les constructeurs ont une relation avec leurs clients par l'entremise du concessionnaire. Ils bâtissent cette relation au fil des ans. La dernière chose qu'ils veulent, c'est qu'un client se fasse voler son véhicule et remette en question le véhicule et la technologie qu'il contient. Ce n'est absolument pas ce qu'ils veulent. Un constructeur souhaite que ses clients se sentent en sécurité et continuent de faire appel à lui année après année lorsqu'ils ont besoin d'un nouveau véhicule. Il investit énormément dans ce domaine et veut que cette crise prenne fin.

**M. Damien Kurek:** Je vous remercie.

Monsieur Volpe, j'espère que vous pourrez répondre en environ 60 secondes, car j'espère glisser quelques questions.

**M. Flavio Volpe:** Vous ne me connaissez pas très bien, mais je vais essayer.

Les membres de l'AFPA, les fournisseurs du pays, essaient de démontrer qu'ils sont particulièrement capables de fournir au secteur de l'automobile de nouveaux outils de cybersécurité, d'intelligence artificielle et d'apprentissage automatique. Nous avons réalisé un projet pilote appelé Projet Arrow. Le projet Arrow 2.0 consistera en un parc de véhicules qui fera la démonstration de cette technologie.

La capacité de cette technologie sera en partie limitée par des facteurs comme les lois sur la protection des renseignements personnels dans ce pays. Le problème, c'est la différence entre ce que la technologie peut faire et ce qu'un consommateur pourrait vouloir lui permettre de faire ou ce qu'un gouvernement pourrait vouloir qu'une flotte de véhicules fasse.

• (1700)

**M. Damien Kurek:** Voilà qui pave magnifiquement la voie à ma prochaine question. Je vous demanderai d'y répondre tous les deux — en une trentaine de secondes chacun, je l'espère —, car j'ai une demande à vous soumettre.



Dans les semaines qui ont suivi l'invasion de la Russie en Ukraine... Je travaille encore sur ma ferme familiale et j'ai rigolé lorsque les Russes ont volé une panoplie d'équipements agricoles à un concessionnaire agricole ukrainien, car lorsqu'ils ont expédié ces équipements en Russie, tout était immobilisé. Si j'ai ri, c'est parce qu'ils n'ont eu que ce qu'ils méritaient, car ils n'ont pas pu utiliser le matériel, de l'équipement agricole John Deere dans le cas présent.

Je me demande si vous pourriez tous les deux nous parler brièvement des dispositifs antidémarrage et de ce genre de technologies. Comment pouvons-nous obtenir davantage de technologies semblables pour qu'en cas de guerre ou de vol de véhicule dans l'entrée de quelqu'un, nous puissions nous assurer que le véhicule ne vaut pas la peine d'être volé?

Monsieur Kingston, puis monsieur Volpe, veuillez répondre le plus rapidement possible, car j'ai une dernière demande à formuler.

**M. Brian Kingston:** Très rapidement, je dirai que tous les véhicules vendus au Canada sont équipés d'un dispositif antidémarrage. C'est une des exigences de la réglementation de Transports Canada. Cette technologie est utilisée actuellement, mais les organisations criminelles spécialisées investissent dans des moyens de la déjouer.

**M. Damien Kurek:** Monsieur Volpe, avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. Flavio Volpe:** Je n'ai rien à ajouter. La réponse de M. Kingston est très juste.

**M. Damien Kurek:** Comment peut-on s'assurer que les dispositifs antidémarrage immobilisent vraiment les véhicules?

**M. Flavio Volpe:** Disons qu'un fournisseur de pièces fabrique un dispositif antidémarrage à la fine pointe de la technologie. Il le vend à un particulier. Ce particulier est propriétaire du véhicule; il l'entretient et le fait réviser. Cependant, trois, quatre, six ou huit ans se sont peut-être écoulés depuis que le fournisseur de pièces a construit le dispositif antidémarrage. Un véhicule ne peut pas être mis à jour de la même façon qu'un téléphone.

**M. Damien Kurek:** Voici ma dernière demande. Je sais que certains de vos membres mènent aussi des activités à l'étranger. J'aimerais vous inviter à nous soumettre les pratiques exemplaires en provenance d'alliés du Canada et de pays aux vues similaires que le Comité devrait prendre en considération au moment d'élaborer son rapport.

Merci à tous.

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

Nous passons maintenant à M. McKinnon.

La parole est à vous.

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

J'aimerais poursuivre la discussion sur les moyens par lesquels les constructeurs peuvent prévenir le vol. Durant le Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules, il a été question des dispositifs de piratage en vente libre.

Je demanderais aux deux témoins de décrire ce type de dispositifs et l'usage qui en est fait.

**M. Brian Kingston:** Je peux commencer, monsieur le président. Merci.

Comme on en a discuté durant le sommet, des sites Web bien connus vendent un éventail de dispositifs pouvant servir à repro-

duire les clés électroniques. Il y a même des outils très simples, comme les « Slim Jim », qui facilitent le vol par effraction. Les dispositifs sont nombreux et divers.

Le gouvernement a pris un pas dans la même direction en interdisant certains appareils, mais je tiens à être clair: quand un dispositif est interdit, le lendemain, un dispositif semblable servant à la même fin est mis sur le marché canadien. C'est donc très difficile de prendre le dessus sur les tiers et le marché secondaire qui mettent ce type de dispositifs — dont bon nombre sont illégaux — à la disposition des voleurs.

**M. Ron McKinnon:** Monsieur Volpe, la parole est à vous.

**M. Flavio Volpe:** Mon seul commentaire là-dessus, c'est que l'industrie n'est pas la seule à compter des intervenants capables de concevoir et de reconcevoir des outils technologiques. Nous pouvons réglementer les dispositifs produits par nos usines et nos laboratoires, mais la motivation des criminels dans ce secteur provient peut-être du fait qu'il est plus lucratif de travailler sur des dispositifs qui piratent le code original.

Ces dispositifs sont sophistiqués. Comme on l'a dit durant le sommet national, le gouvernement et les organismes d'application de la loi doivent être en mesure de les retirer du marché ou du moins de sources comme Amazon. Peut-on réglementer ce milieu? Certes, on ne peut pas réglementer les échanges que les gens sont prêts à faire en personne dans les recoins sombres, mais on peut essayer de leur compliquer un peu la tâche.

• (1705)

**M. Ron McKinnon:** J'ai entendu dire qu'on pouvait enregistrer en catimini le signal émis par une clé électronique lorsqu'elle est utilisée, puis le rejouer pour pirater le véhicule.

Est-ce vrai?

**M. Flavio Volpe:** Je ne suis certainement pas expert en technologie, mais tout signal transmis par ondes peut être intercepté. Parfois, les motivations criminelles sont tout aussi fortes que les motivations commerciales.

**M. Ron McKinnon:** Je pense notamment au chiffrement des données. De nos jours, la sécurisation des données va de pair avec l'électronique ou l'informatique. Je me demande si la communication entre la clé électronique et le véhicule est unidirectionnelle, ou si elle peut être bidirectionnelle pour permettre un chiffrement asymétrique impénétrable.

**M. Flavio Volpe:** Monsieur McKinnon, vous semblez plus intelligent que moi, mais je vais dire ceci: les véhicules électriques surtout sont en train de devenir des plateformes de 400 à 800 volts pour toutes sortes de technologies appliquées. Il y a plus de codes dans ce type de véhicules que dans les avions commerciaux.

De nos jours, les véhicules sont équipés de la meilleure et de la plus récente technologie, y compris en matière de chiffrement, mais après, ils sont vendus. Une fois le véhicule vendu, à moins que le client autorise qu'il soit branché à distance, ce n'est pas difficile de comprendre pourquoi un véhicule de deux ans ou de huit ans est une cible plus facile pour les criminels.

**M. Ron McKinnon:** Merci.

Je ne me souviens plus qui de vous deux a parlé des services de localisation des véhicules. Cette question m'intéresse en ce qui a trait au risque d'atteinte à la vie privée.

Comment peut-on faire en sorte qu'il soit possible de localiser les véhicules par un tel moyen sans porter atteinte à la vie privée?

**Le président:** Je dois vous interrompre. Avec un peu de chance, un de vos collègues pourra reprendre la question.

Nous passons maintenant à Mme Michaud.

[Français]

**Mme Kristina Michaud:** Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence. C'est toujours apprécié.

La présidente d'Équité Association est venue témoigner devant le Comité. Elle nous a parlé de technologies de prévention du vol qui ont été mises en place par les manufacturiers au Royaume-Uni. Je trouve toujours intéressant de se comparer à d'autres pays. Elle nous a dit que les fabricants avaient mis en place des correctifs technologiques de sécurité qui empêchent de prendre le contrôle du réseau CAN du véhicule. Ce sont des solutions technologiques assez simples qui permettent d'éviter que des voitures soient volées. Les manufacturiers au Royaume-Uni auraient été incités à agir après que certains assureurs eurent considéré certains véhicules fréquemment volés comme non assurables ou requérant des primes annuelles de plus de 10 000 livres.

Monsieur Kingston, ce type de démarche a-t-il été envisagé par les manufacturiers au Canada? Je n'ai pas envie qu'on attende que les compagnies d'assurance nous disent qu'elles n'ont plus intérêt à continuer d'assurer tel ou tel modèle de véhicule. On commence en effet à avoir une assez bonne idée des types et des modèles de véhicules les plus fréquemment volés. On dit même à la blague qu'il est peut-être préférable d'avoir une vieille voiture parce qu'on a moins de chance de se la faire voler. Ce domaine est un cas où l'avènement de la technologie a plus de points négatifs que positifs. Y a-t-il des gestes posés par les manufacturiers en ce sens?

[Traduction]

**M. Brian Kingston:** Je ne peux pas parler précisément des technologies utilisées au Royaume-Uni que vous avez mentionnées, mais j'y jeterai volontiers un coup d'œil pour voir si les constructeurs canadiens les mettent également en œuvre.

Je tiens à souligner encore une fois un point clé: aucune technologie ne peut éliminer le vol de véhicules tant que le marché canadien du crime organisé continue à prospérer. Les organisations criminelles continueront à investir dans les technologies qui déjouent les systèmes de sécurité des véhicules puisque, comme on l'a entendu durant le sommet sur le vol de véhicules, pour chaque véhicule qu'elles font sortir du pays, elles engrangent des profits de 40 000 à 80 000 \$.

Je tiens à ce que ce soit clair: diverses solutions technologiques sont mises en œuvre, mais il n'existe pas de solution miracle étant donné les profits que génère le marché.

• (1710)

[Français]

**Mme Kristina Michaud:** Merci beaucoup. Je comprends. Évidemment, s'il y avait une solution magique, on la connaîtrait et elle serait déjà en place. Cependant, je me dis que plusieurs gestes peuvent être posés.

Le ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie parlait d'interdire certains dispositifs technologiques, mais des gens ont rapidement réagi pour dire que ça ne réglerait pas le problème.

À une certaine époque, c'était à la mode de s'acheter des porte-feuilles ou des trucs en métal pour empêcher de lire les cartes de crédit à des fins frauduleuses. Lorsqu'on achète une voiture, on se fait toujours donner un petit porte-clés en cadeau par le constructeur automobile: n'y aurait-il pas une façon d'avoir un dispositif qui protégerait la clé électronique de la voiture pour en empêcher la lecture afin qu'elle ne soit pas copiée? En effet, c'est un stratagème dont on a entendu parler: quelqu'un qui passe très près de la porte d'entrée de votre maison est capable de lire à travers la porte la clé de voiture qui est accrochée dans l'entrée. Il y a beaucoup de petits gestes du genre qui sont possibles, mais je ne sais pas si c'est faisable.

J'ai un autre exemple dont j'ai déjà parlé ici. J'ai une application qui me permet de démarrer ma voiture à distance. Parfois, quand j'arrive quelque part, j'ai une notification de mon téléphone cellulaire qui me dit que ma voiture est stationnée à tel endroit. Je le sais, je viens de la stationner là moi-même, mais je trouve quand même intéressant cette espèce de système de géolocalisation. Est-ce que ça ne pourrait pas servir à m'envoyer une notification quand la voiture vient d'être démarrée, mais que ce n'est pas moi qui l'ai démarrée? Est-ce le type de pistes de solution que vous regardez aussi?

[Traduction]

**M. Brian Kingston:** Toutes ces solutions technologiques sont soit examinées, soit mises en œuvre. La clé électronique peut être placée dans un sac Faraday afin de bloquer le signal.

Il faut se rappeler que les clés électroniques ont été introduites en partie pour répondre à la hausse du problème des véhicules à clé démarrés par contact des fils. Certains nous demandent pourquoi l'on ne retourne pas aux clés traditionnelles. On a remplacé le système de démarrage par clé parce que les voleurs ont constaté qu'il y avait moyen de le contourner. Quand les clés électroniques ont été introduites, elles prévenaient le vol, mais aujourd'hui, les gens trouvent des moyens de les déjouer.

Depuis que les constructeurs trouvent des façons d'empêcher les criminels de capter le signal, les criminels entrent dans les maisons. La piraterie routière est à la hausse. Il faut être prudent. Si l'on rend les véhicules totalement impénétrables, mais que le Canada ne règle pas son problème de vol et de criminalité, les organisations criminelles entreront dans les maisons, ce qui est aussi un très mauvais résultat.

Je le répète, il faut faire preuve de prudence en ce qui a trait à la technologie. Les solutions existent et elles sont constamment mises en œuvre et mises à jour. Toutefois, si l'on ne s'attaque pas à la criminalité, l'on n'empêchera pas le vol.

[Français]

**Mme Kristina Michaud:** Je pense effectivement qu'il faut voir ce problème comme un problème global et que tous les acteurs ont un rôle à jouer, tant les services policiers que l'Agence des services frontaliers du Canada et, aussi, les manufacturiers. Vous semblez faire des efforts, ce qui est apprécié.

Le gouvernement a organisé le Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules, une belle occasion d'asseoir tout le monde à la même table. Par la suite, par contre, est-ce que vous avez continué d'avoir des discussions avec le gouvernement? Est-ce qu'il y a une collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada et les services policiers? Est-ce que vous sentez que vous faites partie de la discussion, ou est-ce que vous vous sentez un peu à part?

[Traduction]

**M. Brian Kingston:** Oui, nous sentons que nous jouons un rôle. Nous avons assisté au sommet national. Nous continuons à collaborer avec Sécurité publique et avec l'ASFC. Les constructeurs entretiennent des liens directs avec les organismes d'application de la loi. Quand des vols sont commis, nous échangeons directement avec les forces de l'ordre à la fois pour essayer de localiser les véhicules et pour combler les lacunes qu'elles soulignent. La réponse est donc oui, l'engagement est constant.

**Le président:** Merci.

Nous passons à M. MacGregor.

**M. Alistair MacGregor:** Merci, monsieur le président.

Je remercie les représentants des deux associations de se joindre à nous aujourd'hui. Vos témoignages sont très pertinents et ils nous aideront à préparer notre rapport.

Monsieur Kingston, je vais m'adresser à vous. Durant la première heure de la réunion d'aujourd'hui, j'ai posé une question à l'inspecteur-détective Wade, de la Police provinciale de l'Ontario, sur la communication entre les services de police, les assureurs et les constructeurs automobiles. Quand la police récupère un véhicule volé, l'enquête montre presque toujours, entre autres, comment il a été volé. Il a mentionné qu'il leur arrive de récupérer des clés électroniques qui ont été programmées pour faciliter l'accès.

J'aimerais maintenant me pencher sur l'autre extrémité du spectre. Comment votre association voit-elle ces rapports? Je comprends très bien votre point. C'est comme une course aux armements. Chaque fois qu'on conçoit une nouvelle technologie, les vôtres vont tenter de la déjouer.

De façon très globale, pouvez-vous expliquer au Comité comment les rapports de police et les données agrégées se rendent jusqu'à vous? Quelles leçons en tirez-vous en vue d'apporter des améliorations?

• (1715)

**M. Brian Kingston:** C'est une excellente question. Les constructeurs et les organismes d'application de la loi entretiennent des relations directes et constantes. Les organismes d'application de la loi ont des équipes chargées d'enquêter sur les véhicules récupérés. Elles examinent par quels moyens le véhicule a été volé, la technologie qui a été utilisée et les systèmes qui ont été déjoués. Ces renseignements sont transmis aux constructeurs afin qu'ils puissent s'en servir pour mieux comprendre les systèmes et trouver des façons de les améliorer et de renforcer les véhicules.

Les organismes d'application de la loi et les constructeurs automobiles sont en communication constante, et tous ont des équipes spécialisées dans ce domaine.

**M. Alistair MacGregor:** Vous avez parlé de modifier le Code criminel. Encore une fois, durant la première heure, j'expliquais aux représentants des services de police que nous, les décideurs,

sommes placés devant un dilemme. Je suis député depuis huit ans et demi. J'ai siégé au comité permanent de la justice. J'ai examiné de près le Code criminel. Je pourrais citer de nombreux articles qu'un juge pourrait invoquer aujourd'hui afin d'infliger une peine que nous estimons assez sévère pour avoir un effet dissuasif.

À la lumière de cette observation, d'après vous, les procureurs de la Couronne devraient-ils demander aux juges de prononcer des peines plus lourdes? C'est le dilemme devant lequel les décideurs se trouvent. Nous voulons être efficaces, mais je ne crois pas qu'il suffise de focaliser nos efforts sur le Code criminel.

**M. Brian Kingston:** Je dois admettre que je m'éloigne de mon champ de compétence quand je parle du Code criminel et du rôle du juge et du procureur. Toutefois, je pense que les deux sont nécessaires. D'après moi, en renforçant les dispositions du Code criminel, on montrerait clairement que les personnes qui choisissent de commettre des vols de véhicules à répétition s'exposent à des peines précises et sévères.

Cela étant dit, je suis d'accord avec vous: les juges pourraient infliger de plus longues peines, mais ils ne le font pas. J'ignore pourquoi. On continue à voir des exemples de personnes qui sont trouvées coupables de vols multiples de véhicules, mais qui ne sont soumises qu'à de très courtes peines. Je ne comprends pas pourquoi il en est ainsi, mais il faut que cela change si l'on veut régler le problème.

**M. Alistair MacGregor:** Oui, vous avez raison lorsque vous dites que les peines sont prévues par la loi. La question, c'est de savoir pourquoi elles ne sont pas infligées. Je vous remercie pour vos observations.

Monsieur Volpe, je me tourne maintenant vers vous.

Vous avez mentionné qu'il existe des technologies biométriques. Quand j'ai perdu mon iPhone, j'ai pu me servir de mon ordinateur pour trouver son emplacement exact. De plus, j'ai recours à la reconnaissance faciale chaque fois que j'utilise mon iPhone. La technologie de reconnaissance faciale permet aussi aux députés de voter à distance.

Vous avez dit qu'on pouvait intégrer un outil de technologie biométrique au siège pour mesurer le poids du conducteur. Je suis presque certain qu'on pourrait utiliser la technologie pour détecter différentes habitudes de conduite ou pour déterminer que le véhicule emprunte un chemin inhabituel.

Si la technologie existe déjà pour nous aider à retrouver nos iPhone ou à les utiliser quotidiennement, s'agit-il du prochain outil à intégrer plus souvent aux véhicules? Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet?

**M. Flavio Volpe:** Oui, la technologie existe, et beaucoup de constructeurs automobiles partout dans le monde l'utilisent. Les constructeurs y ont de plus en plus recours pour transmettre des données aux organismes d'application de la loi. La communication des données contribue à la R-D et à l'approvisionnement auprès des fournisseurs.

La différence entre un téléphone et un véhicule, c'est que normalement, un téléphone est un bien personnel lié à son propriétaire. Pour chaque mise à jour du logiciel ou pour chaque application, il y a des questions. On nous demande la permission d'utiliser la localisation, etc.

Or un véhicule est utilisé par plusieurs personnes, par plusieurs conducteurs et par des passagers qui n'y sont pas liés par une relation de propriété. On sait que la technologie existe et qu'elle peut être mise en œuvre. La question, c'est de savoir si les membres de la société — les propriétaires et les passagers — sont prêts à autoriser l'utilisation d'outils qui portent atteinte à la vie privée en échange contre une meilleure protection de leur véhicule, du véhicule d'un ami, d'un véhicule dont ils sont passagers, d'un véhicule de covoiturage ou même d'un véhicule qu'ils croisent à pied. Car il n'y a pas seulement des détecteurs internes, il y a aussi des détecteurs externes.

C'est un grand débat de société qui se déroule dans un autre champ que celui de la protection contre le vol de la majorité des véhicules.

• (1720)

**Le président:** Merci.

La parole est à M. Hoback.

**M. Randy Hoback (Prince Albert, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je veux remercier les deux témoins d'être ici aujourd'hui, mais je veux également les remercier du travail qu'ils ont fait en 2021 pour lutter contre le programme américain pour rebâtir mieux et pour nous permettre d'avoir encore ici au Canada un secteur de l'automobile digne de se nom.

Si ce n'était de leur travail acharné... et je sais que vous avez joué un rôle essentiel, monsieur Volpe, en vous assurant que le gouvernement était au courant de ce qui passait au sud de la frontière.

Je sais que vous avez également déployé beaucoup d'efforts à Washington, monsieur Kingston, et je veux donc juste m'assurer que vous recevez les félicitations que vous méritez.

Monsieur Kingston, vous avez parlé des nouvelles technologies. J'ai acheté un nouveau camion il y a environ un an. Environ six mois plus tard, je me suis rendu à Saskatoon et je me suis dit que j'allais démarrer le moteur pour qu'il fasse chaud à l'intérieur à mon départ. Mon application disait que j'avais deux crevaisons; c'était fâchant, car c'était un nouveau camion. Une fois arrivé au stationnement, j'ai vu que les pneus étaient corrects, mais qu'il n'avait pas démarré. Qu'est-ce qui n'allait pas alors? J'ai regardé l'application et compris que c'était mon vieux camion à Redwood Falls, au Minnesota, qui venait tout juste de démarrer et qui avait deux crevaisons.

C'est un exemple qui montre qu'on ne peut pas nécessairement vraiment faire confiance à la technologie pour lutter contre le problème, peu importe à quel point elle est bonne, et vous l'avez dit à maintes reprises. L'intelligence artificielle améliorera peut-être les choses. Il y a toujours de nouvelles technologies.

Cela nous ramène à ce qu'on voit, au fait que ces vols ont lieu au Canada plutôt que dans d'autres pays ainsi qu'au système judiciaire.

Nous avons entendu M. MacGregor parler de cette capacité dans le système judiciaire, mais on dirait que les juges ne veulent pas imposer des peines plus sévères comme ils sont habilités à le faire, surtout pour les récidivistes. À mon avis, personne ne veut s'en prendre à un jeune de 16 ans qui est allé se balader dans une voiture volée — nous ne voulons pas détruire sa vie pour cette raison —, mais lorsque c'est le membre d'un gang qui commet ces infractions à répétition, on veut sans aucun doute éviter les récidives.

Est-ce une chose que vous voyez ici au Canada, dans différents champs de compétence, où les peines sont peut-être plus sévères et où les juges misent peut-être davantage sur la répression qu'ailleurs au pays?

**M. Brian Kingston:** Non, nous ne voyons aucune différence dans les différentes provinces du Canada pour ce qui est des peines.

Ce que nous voyons actuellement, c'est que le principal endroit où ces crimes ont lieu est vraiment lié à l'emplacement du port où ces véhicules peuvent être exportés. Cependant, à propos des peines, nous n'avons pas la moindre preuve de peines plus longues dans certaines régions du pays.

**M. Randy Hoback:** C'est un bon point, car l'Agence des services frontaliers du Canada vient tout juste de dire aujourd'hui que cela n'avait plus vraiment d'importance maintenant, que les véhicules pouvaient se retrouver à Montréal ou à Vancouver, que ce sont les mêmes voleurs et que les véhicules proviennent donc encore de Toronto ou d'ailleurs en Ontario.

A-t-on dit pourquoi les peines imposées aux récidivistes ne sont pas plus sévères?

**M. Brian Kingston:** Ce n'est pas clair pour moi. Je pense que deux éléments l'expliquent. Je crois que le Code criminel doit être renforcé à l'aide de peines obligatoires claires pour les récidivistes afin que l'on sache que le juge qui prononce la peine imposera le minimum obligatoire.

Pour ce qui est du juge qui prononce la peine et de sa capacité à en imposer des plus longues, je ne suis pas certain. Je ne sais pas pourquoi ce ne serait pas le cas, surtout pour les récidivistes. Je crois que cela explique en partie la situation, qu'il est particulièrement important d'apporter des changements au Code criminel.

**M. Randy Hoback:** [*Inaudible*] récompense pour le peu de risques qu'ils prennent, n'est-ce pas?

**M. Brian Kingston:** C'est exact. Compte tenu du taux de vol beaucoup plus élevé au Canada qu'aux États-Unis, nous pensons qu'il y a manifestement quelque chose qui cloche dans l'équation risques-récompense, si je puis dire. C'est la raison pour laquelle le Canada est ciblé.

**M. Randy Hoback:** Ce n'est donc pas parce que nous avons de meilleures infrastructures portuaires ou ferroviaires; c'est parce que nous n'avons pas le bon système judiciaire.

**M. Brian Kingston:** C'est manifestement une des raisons, tout comme la possibilité d'envoyer les véhicules ailleurs.

**M. Randy Hoback:** Monsieur Volpe, je sais que vous fabriquez beaucoup de pièces et que vous approvisionnez différents constructeurs de véhicules. Y a-t-il quelque chose que nous pouvons faire sur le plan technologique? Pouvons-nous installer un appareil de géolocalisation pour que le moteur d'un véhicule qui se retrouve en Europe ou en Afrique du Nord arrête carrément de fonctionner? Pouvons-nous recourir à un moyen aussi radical pour décourager les membres du crime organisé qui prennent ces véhicules et les envoient outre-mer?

• (1725)

**M. Flavio Volpe:** Tout d'abord, merci de ce que vous avez dit sur le programme pour mieux rebâtir... Je sais que vous avez créé des liens entre Ottawa et le district fédéral de Columbia. L'industrie vous remercie également des efforts que vous avez déployés à cette fin.

Oui, cette technologie existe, et elle est installée dans la majorité des nouveaux véhicules, voire dans tous les nouveaux véhicules. Je vais tout simplement prendre l'exemple du véhicule que j'essaie de retrouver par l'entremise des organismes d'application de la loi. L'entreprise qui peut localiser le véhicule est habituellement le constructeur ou un partenaire du constructeur. Elle reçoit un appel ou un message du propriétaire. On fait certaines vérifications, mais on ne peut pas savoir si les intentions de la personne sont aussi nobles qu'elle le laisse entendre: « En passant, je veux signaler le vol de mon auto. Retrouvez-la s'il vous plaît. »

Il y a toujours un lien entre l'entreprise et l'organisme d'application de la loi. Ils ne communiquent pas avec le propriétaire.

**Le président:** Merci.

Monsieur Schiefke, vous êtes notre dernier intervenant.

**M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Kingston, vous semblez dire, dans beaucoup de vos observations, que c'est en quelque sorte un problème canadien. Pouvez-vous expliquer au Comité pourquoi les États-Unis, la Grande-Bretagne et la majorité des pays européens observent également une hausse importante des vols de voitures si c'est un problème propre au Canada?

**M. Brian Kingston:** La divergence dont je parle a commencé en 2021 et s'est poursuivie en 2022, lorsque nous avons observé un important écart entre le taux de vol canadien et le taux de vol américain. Au Canada, il a augmenté de 27 % en 2022. Aux États-Unis, il a augmenté de 11 %.

Ce que nous avons vu récemment, pour revenir à votre point, c'est une augmentation des vols de voitures dans d'autres marchés aussi. De bien des façons, le Canada était le canari dans la mine de charbon, et nous voyons maintenant une transition vers d'autres marchés.

**M. Peter Schiefke:** Merci de le confirmer.

Ce n'est pas un problème canadien. C'est une chose qui se produit partout dans le monde. Je l'ai mentionné pendant une autre réunion du Comité. Il y a 100 fois plus de vols aux États-Unis, en Grande-Bretagne et dans beaucoup de pays européens.

Lors d'une autre réunion, j'ai également mentionné que les entreprises que vous représentez, c'est-à-dire Ford, GM et Stellantis, ont enregistré des profits combinés d'environ 45 milliards de dollars l'année dernière, soit 45 000 millions. J'ai posé la question suivante aux témoins ce jour-là, et ils n'ont pas pu répondre: quelle partie de cet argent est dépensée pour que la deuxième dépense des Canadiens en importance soit protégée contre le vol? Quelle est la somme dépensée à cette fin? L'année dernière, combien a-t-on dépensé en recherche et développement pour rendre plus difficile le vol de voitures?

**M. Brian Kingston:** Ce sont les entreprises qui pourraient vous donner ce chiffre. Je serais heureux de me pencher là-dessus. Une fois de plus, je tiens à souligner qu'aucune somme d'argent dépensée pour la technologie...

**M. Peter Schiefke:** Monsieur Kingston, c'était ma question. Si vous ne pouvez pas y répondre, j'en ai une autre pour vous. Avant votre comparution devant le Comité, il était raisonnable de s'attendre aux questions suivantes: que font les constructeurs d'auto-

mobiles et combien dépensent-ils pour que leurs voitures soient plus difficiles à voler? Il est tout simplement inacceptable que vous n'ayez pas de chiffre à donner au Comité pour nous permettre de déterminer si les constructeurs d'automobiles y mettent du sien pour lutter contre cette augmentation massive du nombre de véhicules volés, alors que ces véhicules représentent le deuxième investissement en importance des Canadiens.

Le prix moyen d'une voiture au Canada a augmenté de 30 % depuis 2019. Il est maintenant de 45 000 \$. Pourquoi les voitures sont-elles plus faciles à voler maintenant alors qu'elles sont 30 % plus chères et que la technologie est plus avancée qu'avant?

**M. Brian Kingston:** Je mentionne respectueusement que je vous ai fourni une liste de toutes les mesures prises. Nous avons également remis à Transports Canada une liste exhaustive qui décrit tous les différents systèmes de sécurité que nous avons mis en place dans les véhicules. Je ne peux pas vous donner de chiffre, mais nous avons fourni des renseignements complets au gouvernement fédéral sur toutes les mesures déployées.

Je tiens également à préciser que nous ne pouvons pas rendre publique toute cette information puisque les groupes de voleurs pourraient alors s'en servir pour trouver des moyens de contourner ces systèmes. Il faut donc protéger une partie de cette information.

• (1730)

**M. Peter Schiefke:** Monsieur Kingston, je comprends tout à fait. Ce que j'essaie de savoir ici, c'est quelle partie du fardeau vos trois constructeurs, qui ont enregistré 45 milliards de dollars de profits l'année dernière, assument afin que la facture ne soit pas refilée aux consommateurs. En termes simples, même si vous avez soumis toutes les méthodes que vous avez mises en place pour que les voitures soient plus difficiles à voler, je crois que M. Shipley a mentionné dans ses questions que ce sont des enfants ou des jeunes hommes de moins de 15 ans. L'Agence des services frontaliers du Canada et la Gendarmerie royale du Canada ont mentionné le fait que des jeunes de 15 à 20 ans peuvent maintenant voler ces véhicules. Alors que ces véhicules coûtent 45 000 \$ et que vos trois constructeurs ont enregistré des profits records — 45 milliards de dollars — et malgré toute la technologie que vous mettez dans ces véhicules, comment est-il possible qu'un jeune de 15 ans puisse les voler avec quelque chose qu'il a acheté sur Amazon?

**M. Brian Kingston:** C'est simple. C'est parce qu'on a ciblé le Canada, où c'est très rentable pour les groupes criminels organisés et où le risque d'être poursuivi est faible.

**M. Peter Schiefke:** Monsieur Kingston, je viens tout juste de dire que les États-Unis, la Grande-Bretagne et de nombreux pays européens observent une augmentation considérable des vols. Ce n'est pas un problème propre au Canada. Pourquoi des jeunes de 15 ans, peu importe où ils se trouvent dans le monde, peuvent-ils voler votre produit, qui coûte 45 000 \$ et qui est censé être muni d'une technologie de pointe pour protéger les consommateurs qui ne veulent pas se lever un matin et constater que leur voiture n'est plus dans leur stationnement.

**M. Brian Kingston:** Soyons clairs: c'est un problème propre au Canada. J'ai présenté les données qui montrent une augmentation importante du taux de vol au Canada comparativement aux États-Unis, malgré le fait que nous avons des véhicules plus sûrs par défaut. Il y a donc quelque chose d'unique qui se produit au Canada.

**M. Peter Schiefke:** Monsieur Kingston, j'aimerais citer Terri O'brien, d'Équité Association. Il essaie de réduire le vol de voitures et de déterminer ce que ce crime coûte au Canada. Il a dit que l'an dernier, les États-Unis ont perdu un million de véhicules, tandis que ce chiffre est de 100 000 au Canada. Il a ajouté: « Leur population est dix fois supérieure à la nôtre. De même, l'État de Californie a perdu 100 000 véhicules. Il compte 38 millions d'habitants, ce qui correspond à la population du Canada. »

Dites-vous que ces personnes mentent?

**Le président:** Merci.

**Un député:** Laissez-le répondre.

**Le président:** Vous venez tout juste de me dire de me dépêcher, et vous me demandez maintenant de le laisser répondre. Je pense que nous connaissons la réponse.

Merci, monsieur Kingston.

Merci, monsieur Volpe.

Avant de partir, j'ai quelques rappels à faire.

Je rappelle aux membres du Comité qu'il y aura mardi une réunion informelle avec la délégation ukrainienne, de 10 h 15 à 11 h 15.

Pour terminer, veuillez noter que la visite du port de Montréal aura lieu le lundi 13 mai. Le greffier prépare actuellement une ébauche de programme logistique.

Nous sommes également saisis du projet de loi S-210. Nous devons fixer une échéance pour la proposition de témoins afin que le greffier puisse commencer son travail. Vous pouvez présenter vos propositions jeudi, mais vous voudrez peut-être y réfléchir.

Allez-y, monsieur MacGregor.

**M. Alistair MacGregor:** Je suis désolé, monsieur le président. J'ai une brève question à poser.

Puisque j'ai récemment fait la transition, je me demande juste si le greffier peut transmettre une partie des échéances récentes à mon assistant, Adam Moore, ainsi qu'à moi-même pour que nous ayons tous les renseignements à jour.

Merci.

**Le président:** Certainement.

La séance est levée.

---









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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 des communes.

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

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

---

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :  
<https://www.noscommunes.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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

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

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

---

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>