



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent de la sécurité publique et nationale

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 103

Le jeudi 18 avril 2024

Président : M. Heath MacDonald



Comité permanent de la sécurité publique et nationale

Le jeudi 18 avril 2024

• (0815)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 103^e réunion du Comité permanent de la sécurité publique et nationale de la Chambre des communes. La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément au Règlement. Les membres sont présents en personne dans la salle et à distance à l'aide de l'application Zoom.

J'aimerais faire quelques observations à l'intention des témoins et des membres du Comité.

Veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Afin d'éviter les retours de son perturbateurs pendant notre réunion, nous demandons poliment à tous les participants de garder leur oreillette loin de tout microphone. Les retours de son peuvent blesser gravement les interprètes et perturber nos délibérations. Je vous rappelle que tous les commentaires doivent être adressés à la présidence.

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

Nous recevons aujourd'hui deux groupes de témoins. J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins du premier groupe. De l'Administration portuaire de Montréal, nous accueillons Félixpiér Bergeron, directeur, Protection portuaire et continuité des opérations, et Julien Baudry, directeur, Affaires publiques. De l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, nous accueillons Anita Gill, directrice, Santé, sûreté et sécurité.

Bienvenue à tous. Un maximum de cinq minutes est prévu pour les déclarations liminaires, après quoi nous passerons aux questions.

J'invite maintenant M. Bergeron et M. Baudry à faire une déclaration liminaire.

[Français]

M. Julien Baudry (directeur, Affaires publiques, Administration portuaire de Montréal): Merci beaucoup, monsieur le président.

Cela nous fait évidemment plaisir d'être ici pour parler d'un sujet qui nous interpelle.

L'Administration portuaire de Montréal compte quelque 275 employés, et, selon nous, lutter contre la criminalité fait partie de notre responsabilité sociale.

Vous vous doutez bien que si Montréal est un port important au Canada, c'est d'abord et avant tout parce qu'il sert à importer des

biens essentiels et à exporter le meilleur d'ici, et non pas à exporter des produits issus de la criminalité. Pendant une année, le Port de Montréal accueille et exporte environ 36 millions de tonnes de marchandises, ce qui équivaut à 151 milliards de dollars. Cela représente 3,5 % du produit intérieur brut au Canada.

Il est important de savoir que ces marchandises transitent par 1,7 million de conteneurs. Ces conteneurs transitent par le territoire portuaire et y restent parfois deux ou trois jours. Le port, comme toutes les autres administrations portuaires canadiennes, est donc d'abord et avant tout un territoire de transit des marchandises. Aucun conteneur n'y est rempli et aucun conteneur n'y transite sans qu'il soit scellé avant son arrivée.

Bien entendu, Montréal est souvent citée en lien avec l'exportation de véhicules. Il y a essentiellement deux raisons à cela: nous sommes très près des grands centres urbains du Québec et de l'Ontario, mais nous sommes aussi le principal port à conteneurs lorsqu'il est question de fournir des marchés, tels que ceux de l'Afrique ou du Moyen-Orient. Selon Interpol, ces deux derniers marchés font partie des lieux de destination de ces véhicules volés.

Évidemment, nous ne travaillons pas seuls. Notre responsabilité est limitée, mais nous travaillons en collaboration avec nos partenaires. C'est pourquoi les récents investissements annoncés dans l'Agence des services frontaliers du Canada, sans oublier la collaboration renouvelée avec nos partenaires des corps policiers, nous permettent non seulement d'améliorer la sécurité, mais aussi de prendre nos responsabilités.

Finalement, je tiens à dire que nous ne voulons pas nous arrêter là. Nous voulons en faire davantage. C'est pourquoi nous sommes très heureux de participer aux discussions du Comité, aujourd'hui.

Je laisse maintenant la parole à M. Bergeron.

• (0820)

M. Félixpiér Bergeron (directeur, Protection portuaire et continuité des opérations, Administration portuaire de Montréal): La Loi maritime du Canada, qui gère l'infrastructure maritime, nous donne des pouvoirs et des obligations. En vertu de cette loi, nous avons la responsabilité de veiller à ce que les personnes et les marchandises qui transitent par le Port de Montréal soient en sécurité de façon générale. Nous ne parlons pas de la marchandise qui se trouve à l'intérieur des conteneurs, mais du contenant. Ainsi, tous les accès au port sont surveillés 24 heures sur 24, sept jours par semaine, soit en tout temps. Tout accès au port est surveillé et identifié.

Bien que nous n'ayons pas l'autorité nécessaire pour inspecter les conteneurs, nous avons lancé des initiatives et nous en avons appuyé d'autres pour aider les corps policiers et les entreprises à mener leurs enquêtes et leurs activités. Par exemple, en plus des espaces que nous accordons aux responsables de la douane, nous fournissons les espaces, les édifices et les infrastructures nécessaires pour que ces gens puissent exercer leurs activités.

Ainsi, plus de 800 agents de police et douaniers ont accès au port en tout temps. La Gendarmerie royale du Canada, ou GRC, la Sûreté du Québec, le Service de police de la Ville de Montréal et la douane ont tous accès au port. Des cartes d'accès ont été délivrées à ces agences. Plus de 600 caméras surveillent également l'ensemble du port. Toutes ces caméras sont également accessibles pour les corps de police, qui les utilisent pour mener à bien leurs activités.

De plus, nous travaillons avec les compagnies privées qui font de la surveillance ou du suivi de véhicules volés dans le port au moyen du fameux système de repérage de véhicules volés Tag. Nous avons d'ailleurs installé des antennes à leur intention. Ces compagnies assurent une présence dans le port pour repérer des véhicules. En collaboration avec ces compagnies, nous sommes en train de réévaluer le nombre d'antennes qui leur est nécessaire pour repérer plus rapidement et précisément les véhicules. Ces compagnies disposent actuellement de quelques antennes, mais, si nous en ajoutons, nous pourrions mieux localiser des trains et des camions. Nous sommes fiers de participer à cette initiative, qui est en cours d'élaboration.

Nous avons aussi ouvert un programme national pour accueillir toutes les entreprises possédant des technologies qui s'apparentent à ces antennes. Nous les invitons à nous contacter afin qu'ils puissent installer leurs antennes sans frais. Nous leur fournissons le mobilier urbain ou portuaire nécessaire sans frais de location. Ce programme récent est en cours. Nous n'avons pas de faits nouveaux à vous transmettre, mais nous y travaillons.

Nous avons aussi des échanges avec l'Association des industries de l'automobile du Canada, notamment, pour essayer de comprendre ses besoins et de trouver d'autres moyens de faciliter sa lutte contre le fléau actuel que constitue le vol de véhicules.

Il faut savoir que le problème ne se pose pas seulement au Port de Montréal, même si, présentement, c'est ce qui semble être le cas.

Il faut aussi penser à mettre en place une organisation qui englobe les 17 Administrations portuaires canadiennes, ou APC. Si on ne le fait pas, le problème va se déplacer dans un autre port.

Nous sommes ouverts à la discussion pour trouver des solutions.

[Traduction]

Le président: Merci à vous deux.

Madame Gill, veuillez faire votre déclaration liminaire.

Mme Anita Gill (directrice, Santé, sûreté et sécurité, Administration portuaire Vancouver-Fraser): Merci et bonjour.

Au nom de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, je vous remercie de nous donner l'occasion de nous adresser au Comité aujourd'hui.

Je m'appelle Anita Gill. Je suis agente de sécurité portuaire et directrice de la santé, de la sûreté et de la sécurité à l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. Avant de me joindre à l'administration portuaire, j'ai travaillé pendant plus de 18 ans comme agente de la paix pour les 3 ordres de gouvernement, soit au municipal, au pro-

vincial et au fédéral. Je me suis ensuite jointe à l'administration portuaire il y a un peu plus de 10 ans, et je dirige actuellement des programmes en matière de sûreté, de conformité et d'exécution administrative.

En tant que plus grand port du Canada, le port de Vancouver compte 29 terminaux maritimes importants dans 5 secteurs d'activité, dont 4 terminaux à conteneurs d'une capacité annuelle totale de 3 millions d'équivalents vingt pieds ou EVP. L'environnement portuaire est complexe, et de nombreux intervenants contribuent à la circulation des marchandises pour assurer le commerce au Canada.

La Loi sur la sûreté du transport maritime, et plus particulièrement son règlement qui définit les rôles et les responsabilités, constitue l'un des nombreux textes juridiques régissant la sûreté maritime. Ce règlement énonce les exigences en matière de sûreté du transport maritime et de protection de l'infrastructure essentielle pour toutes les administrations portuaires et les exploitants de terminaux indépendants.

Chacune des 17 administrations portuaires canadiennes est responsable de la mise en œuvre des mesures de sécurité dans les limites de ses compétences, ce qui exclut les espaces loués. La responsabilité de la sécurité dans ces espaces incombe en effet à l'exploitant de terminal indépendant qui a conclu un bail avec l'administration portuaire.

La GRC et l'Agence des services frontaliers du Canada sont responsables de la protection des frontières et de la criminalité transnationale, tandis que les services de police municipaux répondent aux appels de service des terminaux. Enfin, Transports Canada détermine quelles catégories de personnes doivent détenir une habilitation de sécurité dans les ports et les installations maritimes. La région de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser compte 29 organismes différents de réglementation et d'application de la loi qui ont un mandat lié à nos installations, et nous entretenons des relations soutenues avec eux.

Compte tenu de l'environnement complexe que je viens de décrire, j'ai quelques suggestions à vous faire.

Premièrement, la Loi sur la sûreté du transport maritime a été adoptée en 1994, et son règlement d'application a suivi en 2004, après les événements du 11 septembre. Ensemble, ils forment le cadre législatif de la sûreté du système de transport maritime au Canada. Puisque le règlement fait actuellement l'objet d'un examen, nous aimerions formuler des commentaires au gouvernement par l'intermédiaire de l'Association des administrations portuaires canadiennes afin qu'il puisse élargir la portée de son examen et ainsi nous aider à relever certains des défis que nous connaissons actuellement.

Deuxièmement, nous savons que les administrations portuaires ne sont pas responsables de l'interdiction des activités criminelles, ce qui relève évidemment de la GRC et de l'Agence des services frontaliers du Canada. Cependant, la sécurité portuaire et les services de police présents dans les ports font partie d'un continuum, et il est essentiel d'améliorer l'échange de renseignements entre les forces de l'ordre et les administrations portuaires.

Au port de Vancouver, nous présidons le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime de la région du Pacifique, composé entre autres de cadres supérieurs régionaux de Transports Canada, de la GRC, de l'Agence des services frontaliers du Canada, du service de police de Vancouver et du service de police de Delta, puisque ce sont les deux plus grands services de police municipaux présents dans notre port. Le Groupe permet une collaboration continue, et nous avons constaté de nombreuses réussites conjointes au fil des ans.

Notre deuxième recommandation est donc que le gouvernement ramène le Comité national sur la sûreté portuaire de pair avec l'Association des administrations portuaires canadiennes et les administrations portuaires afin de permettre une collaboration nationale continue sur les questions de sûreté maritime et de maintien de l'ordre.

Troisièmement, je pense que nous pouvons tous convenir que les forces de l'ordre ont l'obligation de protéger le territoire où elles exercent leurs activités, et nous comprenons qu'elles doivent jongler avec de multiples priorités. Ici, dans la région du Pacifique, la principale demande de nos partenaires des forces de l'ordre au sein du Groupe était que l'administration portuaire leur explique le fonctionnement interne du port de Vancouver: nos activités aux terminaux, nos opérations de travail, nos activités de camionnage et l'environnement de la chaîne d'approvisionnement.

Voici ce qu'un agent supérieur de la GRC nous a très sagement dit: « Si nous ne savons pas à quoi ça ressemble “sur place”, comment pouvons-nous savoir ce qui cloche? C'est le b.a.-ba du travail d'enquête. » Ces propos ont vraiment retenu l'attention de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. Nous avons donc collaboré avec nos partenaires des parties syndicales et patronales, c'est-à-dire l'International Longshore and Warehouse Union, la B.C. Maritime Employers Association, nos partenaires chez les croisiéristes et dans le transport maritime, le camionnage et le transport ferroviaire, les exploitants de terminaux et de nombreux autres partenaires portuaires.

Le cours de deux jours donné en personne a été conçu en collaboration avec la région Pacifique du service Crimes graves et Crime organisé de la Police fédérale de la GRC et d'Opérations et Renseignement de l'Agence des services frontaliers du Canada, qui l'ont également approuvé. Il a été offert exclusivement à un petit nombre d'agents de la paix qui travaillent dans le port de Vancouver et a été bien accueilli.

Notre troisième recommandation est que le gouvernement envisage une formation nationale semblable pour toutes les forces de l'ordre qui interviennent dans les installations de nos 17 administrations portuaires canadiennes.

En conclusion, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser est très heureuse de voir le gouvernement assumer un rôle de leader dans le cadre du récent sommet national sur le vol de véhicules et de notre rencontre subséquente. L'Administration juge encourageantes les récentes réunions avec Sécurité publique Canada et Transports Canada de même que leur collaboration avec elle et l'Association des administrations portuaires canadiennes dans le dossier des vols de véhicules au pays.

• (0825)

Au nom de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, je tiens à remercier le Comité de nous donner l'occasion de lui faire part de

notre point de vue aujourd'hui. Je serai heureuse de répondre aux questions des membres du Comité.

Merci.

Le président: Merci, madame Gill.

Nous allons passer directement aux questions.

Monsieur Caputo, vous êtes le premier. Vous avez six minutes. Allez-y.

M. Frank Caputo (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC): Merci, monsieur le président.

Je prie les témoins de m'excuser, car c'est ma première réunion sur cette question. Je suis donc désolé si certaines de mes questions sont un peu rudimentaires, car je commence juste à me mettre dans le bain.

J'ai été frappé par ce que M. Bergeron a dit, à savoir que tous les points d'accès sont surveillés jusqu'au port. Est-ce exact?

• (0830)

M. Félixpié Bergeron: Oui.

M. Frank Caputo: En théorie, tout véhicule volé passe par l'un de ces points d'accès contrôlés. Ai-je bien compris?

M. Félixpié Bergeron: Oui.

M. Frank Caputo: Quand un véhicule passe, y a-t-il quelque chose en place pour établir s'il a été volé?

M. Félixpié Bergeron: S'il y a des véhicules à l'intérieur des conteneurs, ils sont à l'intérieur des conteneurs. On ne peut pas les voir. Le conteneur est scellé. Nous n'avons pas le pouvoir d'ouvrir le conteneur pour voir ce qu'il contient. C'est du ressort de l'Agence des services frontaliers du Canada.

M. Frank Caputo: Habituellement, les conteneurs sont tous scellés avant leur arrivée. Est-ce exact?

M. Félixpié Bergeron: Oui, ils doivent être scellés.

M. Frank Caputo: D'après votre expérience, à quelle fréquence l'Agence des services frontaliers du Canada fouille-t-elle ces conteneurs?

M. Félixpié Bergeron: Je ne peux pas vraiment le dire, mais ce n'est pas souvent.

M. Frank Caputo: Quelle est la taille des conteneurs dont il est habituellement question ici?

M. Félixpié Bergeron: Les conteneurs mesurent 20 ou 40 pieds. Ce sont les deux tailles standard. Il y en a qui mesurent 53 pieds, mais ils sont rares.

Un conteneur de 20 pieds peut contenir 2 voitures et un conteneur de 40 pieds peut en contenir 4.

M. Frank Caputo: Au point d'entrée, est-il possible d'établir de quelle cargaison il s'agit? Je suppose que non, parce que...

M. Félixpié Bergeron: Non. Nous n'avons pas accès à cette information.

M. Frank Caputo: Madame Gill, vous avez parlé du fonctionnement interne et de la nécessité de former les agents de la paix. D'après votre expérience en tant que personne qui a connu sa large part d'activités de maintien de l'ordre, y a-t-il un aspect de...

Mme Jennifer O'Connell (Pickering—Uxbridge, Lib.): J'invoque le Règlement.

Je suis désolée de vous interrompre. Je crois comprendre que ParlVU ne fonctionne pas et que l'audio n'est pas enregistré. Pouvons-nous simplement vérifier?

Merci.

Le président: Le greffier va nous donner une explication.

Le greffier du comité (M. Simon Larouche): Nous sommes au courant du problème. En ce moment, c'est le canal anglais qui pose problème. Les canaux du parquet et du français fonctionnent. Nous avons des techniciens qui y travaillent. Nous enregistrons tout.

Mme Jennifer O'Connell: Est-ce que les membres entendent quelque chose? Est-ce que Zoom fonctionne toujours? Je m'inquiète pour les gens en ligne.

Je veux simplement que l'on confirme.

Le greffier: Oui.

Le président: Poursuivons, je vous prie.

M. Frank Caputo: Merci.

Madame Gill, je vous remercie d'être là.

Vous avez parlé de votre troisième point et du fonctionnement interne. D'après votre expérience au sein des forces policières des trois ordres de gouvernement, ainsi que votre expérience ici, y a-t-il un aspect particulier de la formation qui devrait cibler nos agents de la paix?

Mme Anita Gill: Je vous remercie de la question.

Ce que je peux dire là-dessus, c'est que le fonctionnement général d'une administration portuaire est un mystère pour la plupart des gens, y compris les forces de l'ordre. En passant en revue les différentes formations que j'ai reçues, j'ai constaté qu'il n'y avait rien de précis sur une administration portuaire ou sur son fonctionnement. C'est un port où il y a des espaces loués. Les exploitants de terminaux sont indépendants et l'administration portuaire n'a pas son mot à dire sur ce qui se passe dans les terminaux à conteneurs, car ils sont indépendants.

C'est ce genre de mises en contexte qu'il faut fournir en premier, selon moi. Ensuite, nous pouvons passer en revue le fonctionnement interne: la façon dont la main-d'œuvre est répartie, la façon dont le GPS sur nos camions fonctionne, où on peut obtenir cette information ou encore ce que l'Agence des services frontaliers du Canada sait sur ce qui se trouve dans un conteneur.

Les forces de l'ordre doivent donc bien saisir les nombreux éléments d'information qui se trouvent au sein de la chaîne d'approvisionnement si elles veulent vraiment être en mesure de comprendre ce qui se passe et de cerner les secteurs où, à leur avis, une enquête plus poussée s'impose.

M. Frank Caputo: Puis-je vous demander combien de temps il vous a fallu pour vous sentir à l'aise à votre poste et être à jour? Vous parlez de ces couches de complexité, et cela semble en effet complexe. J'imagine qu'il vous a fallu au moins des mois avant de vous sentir à l'aise.

Mme Anita Gill: Je suis encore en train d'apprendre et je suis là depuis 10 ans.

M. Frank Caputo: Wow.

Évidemment, pour les gens qui ne savent pas à quoi s'en tenir, ce pourrait être extrêmement difficile.

Mme Anita Gill: Oui.

M. Frank Caputo: Il y a une chose, et je ne sais pas si on en a parlé, mais c'est le rôle du crime organisé.

Cette question s'adresse à tous ceux qui veulent intervenir. Dans le cas du vol de véhicules et du crime organisé, s'agit-il, d'après votre expérience, de quelque chose que vous savez être présent ou de quelque chose de carrément flagrant?

• (0835)

M. Félix-pier Bergeron: Je vais essayer de répondre à la question.

Nous reconnaissons que des organisations criminelles pourraient être présentes dans le port. Elles sont partout, à toutes sortes de points d'entrée, que ce soit les ports, les points d'entrée terrestres ou d'autres structures. Elles sont présentes et font partie de notre société.

Ce que nous avons fait au port au fil des ans, c'est gérer l'accès et l'identification des personnes qui y travaillent. Ces organisations ont donc plus de mal à agir ouvertement dans les ports.

[Français]

Cela ne veut pas dire qu'ils ne peuvent pas soudoyer quelqu'un.

[Traduction]

Cependant, tout ce qui entre au port et qui en sort est saisi électroniquement, que ce soit par identification ou par biométrie.

Les criminels voient maintenant les ports davantage comme une courroie de transmission et non comme une destination. Ils font leur travail avant et après le port. Ils ne font rien dans le port parce que le risque de détection est trop grand pour eux.

M. Frank Caputo: C'est très bien.

Il me reste environ 40 secondes. Quelqu'un d'autre veut-il intervenir sur cette question?

Mme Anita Gill: Merci.

Je suis d'accord avec les réponses de M. Bergeron.

Nous savons que le crime organisé existe. Il existe partout où l'on peut s'en servir pour faciliter le crime que l'on veut commettre. Le crime organisé ne va jamais disparaître. Nous devons simplement trouver collectivement une façon de réduire le problème autant que possible.

Le président: Merci.

Nous allons passer à M. Gaheer, s'il vous plaît, pendant six minutes.

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

Je remercie les témoins de comparaître devant le Comité.

Mes questions, du moins dans un premier temps, s'adressent à l'Administration portuaire de Montréal. Nous avons entendu votre déclaration liminaire, mais comment se fait-il que la plupart des véhicules volés qui quittent le pays passent par le port de Montréal?

Puisque ce problème est survenu à grande échelle au port de Montréal, qu'a fait précisément l'Administration portuaire de Montréal pour y remédier?

[Français]

M. Julien Baudry: Merci beaucoup de votre question, monsieur Gaheer.

Le Port de Montréal est le deuxième port à conteneurs au Canada, mais, essentiellement, il est aussi la principale plateforme d'exportation vers des marchés où les criminels sont en mesure d'écouler des véhicules volés. Je pense notamment à l'Afrique et au Moyen-Orient. De plus, il est situé à six heures de la région du Grand Toronto et à quelques minutes de Montréal, par l'autoroute. En fait, la fluidité de nos installations, notre bonne performance et notre proximité quant aux marchés, que ce soit par camion ou par train, ont malheureusement fait en sorte que les criminels ont profité de ces avantages pour exporter les véhicules volés. Nous sommes très conscients de ce problème.

Au cours de la dernière année, notamment, nous avons intensifié nos discussions avec nos partenaires. Nos collègues de Vancouver en ont parlé. Ils ont dit qu'il était important que nos partenaires des forces policières comprennent bien la réalité portuaire. Pour y arriver, les efforts de communication et de compréhension mutuelle ont été intensifiés. De plus, nous cherchons des solutions technologiques pour qu'il soit plus facile de repérer un conteneur dans lequel se trouve un véhicule volé.

Cela dit, j'insiste sur le fait qu'il est très important pour nous que les solutions puissent s'appliquer à l'ensemble du Canada. Si on trouve une solution qui s'applique uniquement à l'échelle locale, c'est-à-dire à Montréal, on ne va que reporter le problème dans d'autres ports, et les criminels profiteront de ces lacunes.

Par le truchement de notre association, par exemple, nous souhaitons continuer à collaborer et à discuter avec nos partenaires pour trouver d'autres solutions. Nous sommes ouverts aux discussions.

[Traduction]

M. Iqwinder Gaheer: Merci.

Vous avez mentionné la technologie. La technologie que vous utilisez pour fouiller les conteneurs est-elle celle de l'Administration portuaire de Montréal ou celle de l'Agence des services frontaliers du Canada? L'Agence a-t-elle son propre équipement? L'utilisez-vous conjointement?

M. Félixpièr Bergeron: C'est la technologie de l'Agence des services frontaliers du Canada.

[Français]

M. Julien Baudry: Si je peux me le permettre, j'aimerais ajouter quelque chose.

Toute activité qui concerne la fouille ou l'inspection des conteneurs, que ce soit au moment de l'importation ou de l'exportation, doit être effectuée par l'Agence des services frontaliers du Canada.

Cependant, il est certain que nous sommes des partenaires sur le plan logistique. Lorsqu'un camion, par exemple, entre au port, il peut s'écouler une trentaine de minutes avant qu'il arrive à un terminal. Nous souhaitons donc que toute installation d'inspection soit faite en ayant à cœur non seulement la fluidité, mais également la bonne performance du port.

[Traduction]

M. Iqwinder Gaheer: Très bien.

Je pense que pour les gens qui nous regardent en ligne, et pour les gens en général, il y a une certaine confusion au sujet de l'autorité et de ce qui se passe. Il y a l'administration portuaire. Il y a l'Agence des services frontaliers du Canada. Il y a le service de police local. Il y a le service de police où la voiture a été volée. Je viens de la région de Peel, à Mississauga, qui est particulièrement touchée par le problème des vols de voitures.

Je ne comprends pas très bien. Disons qu'une voiture est volée et amenée au port de Montréal. À ce moment-là, quand la voiture est dans un conteneur au port de Montréal, la police locale — disons la police de Peel — peut-elle, de son propre chef, se rendre sur la propriété de l'Administration portuaire de Montréal et fouiller les conteneurs, oui ou non?

● (0840)

M. Félixpièr Bergeron: Nous ne sommes pas les mieux placés pour répondre à cette question. Il faudrait poser la question aux différents services de police compétents, car ils ont autorité sur tous les aspects, ce que nous ne pouvons pas contrôler. Pour nous, au port de Montréal, les seules personnes autorisées à ouvrir un conteneur pour inspection, que ce soit pour l'importation ou l'exportation, ce sont les agents de l'Agence des services frontaliers du Canada.

M. Iqwinder Gaheer: Vous avez déjà mentionné que l'Agence des services frontaliers du Canada et la GRC ont un accès 24 heures sur 24.

M. Félixpièr Bergeron: Oui, elles ont un accès 24 heures sur 24.

M. Iqwinder Gaheer: Cet accès est-il accordé par l'Administration portuaire de Montréal, ou bien par...

M. Félixpièr Bergeron: Il est accordé par l'Administration portuaire de Montréal et il s'étend aux terminaux.

M. Iqwinder Gaheer: En principe, l'Administration portuaire de Montréal ne pourrait-elle pas accorder l'accès aux services de police locaux de partout au pays?

M. Félixpièr Bergeron: Elle le pourrait, si les services de police le demandaient, mais ils ne pourraient pas ouvrir eux-mêmes un conteneur. L'ASFC et la GRC doivent être présentes, car elles seules peuvent ouvrir un conteneur aux termes de la Loi sur les douanes.

M. Iqwinder Gaheer: Vous dites que seules l'ASFC et la GRC peuvent ouvrir le conteneur.

M. Félixpièr Bergeron: Aux termes de la Loi sur les douanes, oui.

M. Iqwinder Gaheer: D'accord. Des corps policiers du pays communiquent-ils avec le port à cette fin?

M. Félixpièr Bergeron: Pas encore. Ils n'ont pas encore présenté de demande en ce sens. Ils peuvent le faire. Nous leur avons dit...

C'est arrivé il y a quelques semaines, lorsque la Police provinciale de l'Ontario a mené une opération conjointe avec la police de Montréal. Elles ont saisi de nombreuses voitures et arrêté quelques personnes. La Police provinciale de l'Ontario est venue avec le service de police compétent, soit la police de Montréal.

C'est une question de compétence territoriale, mais si les services de police demandent l'accès, on le leur accordera. Ils pourront alors entrer dans le terminal, déterminer ce qui s'y trouve et où ils veulent chercher, puis faire appel à l'ASFC pour ouvrir le conteneur.

M. Iqwinder Gaheer: D'après ce que vous avez observé jusqu'ici, l'ASFC travaille-t-elle de concert avec ces corps policiers locaux lorsqu'ils...

M. Félixpiér Bergeron: Oui. D'après ce que je comprends, l'ASFC collabore avec eux.

M. Iqwinder Gaheer: Merci.

Je vais seulement poser une question à la représentante de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. Les gens de l'Administration portuaire de Montréal y ont peut-être déjà répondu.

À votre avis, pourquoi y a-t-il plus de voitures qui quittent le Canada par le port de Montréal que par votre port? Est-ce simplement en raison de l'endroit où a lieu le vol et de l'endroit où les véhicules sont envoyés, ou y a-t-il un autre élément qui entre en jeu?

Mme Anita Gill: Oui, je crois qu'on a répondu à cette question.

À ma connaissance, il n'y a pas d'autres facteurs qui pourraient expliquer pourquoi les taux sont différents.

M. Iqwinder Gaheer: Merci.

Le président: Merci, monsieur Gaheer.

M. Glen Motz (Medicine Hat—Cardston—Warner, PCC): Monsieur le président, si vous le permettez, je voudrais répondre à la question de M. Gaheer. C'était une excellente question.

Quand des organismes municipaux d'application de la loi...

Mme Jennifer O'Connell: Vous grugez le temps de parole de tout le monde.

M. Glen Motz: Je suis désolé. Je voulais simplement clarifier quelque chose. Il a posé une question à propos de la compétence, et je pense que ce n'était pas...

Mme Jennifer O'Connell: Vous pouvez en discuter, mais vous réduisez le temps de parole de tout le monde.

Le président: Vous pourriez en parler quand votre tour sera venu, monsieur Motz, si cela ne vous dérange pas.

Madame Michaud, c'est à vous.

C'était un bon point, toutefois.

[Français]

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

Je remercie les témoins d'être ici, aujourd'hui. Nous leur en sommes reconnaissants.

Nous avons bien hâte d'entendre les témoignages des responsables du Port de Montréal, qui s'est retrouvé au cœur de toute cette affaire dont nous entendons parler depuis quelques mois. Des journalistes ont désigné le Port de Montréal comme étant la plaque tournante des véhicules volés et exportés. Certains l'ont qualifié de passoire.

Tout à l'heure, monsieur Bergeron, vous disiez qu'il n'y avait pas vraiment d'activités criminelles au port et que cela se passe avant ou après le passage au port. Sinon, les gens craindraient de se faire prendre. Toutefois, vous êtes au courant que des activités liées au crime organisé ont lieu et que certains employés pourraient être impliqués.

Selon ce que je comprends, l'Administration portuaire de Montréal est peut-être une victime dans cette affaire. J'aimerais cependant savoir quel rôle elle joue.

Monsieur Baudry, vous avez parlé de responsabilité sociale, tout à l'heure.

Comment les choses se passent-elles? Quel est le processus administratif et où pourriez-vous intervenir? Je sais qu'il y a différentes instances et divers partenaires qui peuvent agir.

Imaginons que j'ai une entreprise ou que je semble en avoir une. Si j'achète ou si je loue un conteneur pour le remplir de biens destinés à l'exportation, un document est associé à cette activité, et il doit être attesté par les responsables de la douane. Ce conteneur arrive ensuite, par train ou par camion, au port de Montréal. S'il arrive par camion, par exemple, le chauffeur a une carte d'accès pour entrer au port. J'imagine que les documents associés au conteneur sont montrés aux agents de la douane ou à quelqu'un de l'Administration portuaire.

Pourriez-vous me décrire les étapes du processus administratif?

• (0845)

M. Julien Baudry: Merci beaucoup de la question.

Je vais commencer et je laisserai mon collègue compléter ma réponse.

Il est important de savoir que l'Administration portuaire de Montréal compte 275 employés et qu'environ 25 000 personnes entrent annuellement sur son territoire. Évidemment, chaque personne qui travaille pour l'Administration ou pour un des partenaires sur le plan logistique — mes collègues vous parleront des opérateurs — reçoit une habilitation de sécurité de Transports Canada.

Il y a un ballet logistique, si je peux m'exprimer ainsi, qui se déroule au port. Comme on s'en doute bien, quand un conteneur arrive à l'une de nos entrées, à notre portail de camionnage, il y a tout un processus administratif qui se met en branle. Nous ne sommes cependant pas autorisés à vérifier si le camionneur transporte bien la cargaison qui est indiquée sur le manifeste.

Il faut savoir aussi que l'information concernant ce que contiennent les conteneurs ne concerne qu'un très petit nombre de personnes pour une raison fort simple: c'est pour faire en sorte qu'il soit plus difficile pour un criminel de cibler un conteneur dans le but de commettre un crime. Différentes barrières ont été établies, ce qui fait qu'il est très difficile pour nous d'intervenir. Nous devons donc nous appuyer sur d'autres partenaires ou d'autres agences.

Pour ce qui est du processus pour qu'un conteneur ait le droit d'être exporté ou qu'un camionneur ait le droit d'exporter, il faut savoir que toutes ces étapes se déroulent en dehors de la compétence de l'Administration portuaire. Ce n'est pas l'Administration portuaire de Montréal qui va dire que tel conteneur peut partir ou ne peut pas partir.

Comme nous l'avons dit, notre attention est beaucoup plus portée sur la fluidité ainsi que sur la sécurité et la sûreté des lieux portuaires. Nous nous concentrons sur ces activités.

Mme Kristina Michaud: Je sais que les agents de l'Administration portuaire ont un accès limité. Ils ne peuvent ouvrir un conteneur que s'il y a une vie en danger ou un risque environnemental. Pensez-vous qu'on pourrait élargir cet accès?

Des représentants du Syndicat des douanes et de l'immigration nous ont dit qu'il n'y avait que huit agents de la douane au port de Montréal. Des responsables de l'Agence des services frontaliers du Canada, qui étaient ici plus tôt cette semaine, n'étaient pas capables de nous donner un chiffre quant au nombre d'agents de la douane au port de Montréal.

Pensez-vous que vos agents pourraient participer davantage au processus ou, au contraire, que ce n'est vraiment pas leur travail?

M. Félixpiér Bergeron: Nous sommes prêts à considérer toutes les solutions.

Si cela fait partie de la solution, nous sommes disposés à l'étudier et à y participer dans la mesure où les pouvoirs et l'autorité sont délégués en bonne et due forme et que les fonds nécessaires pour procéder à cette activité sont fournis. Cela va nécessiter du monde et de l'équipement, mais nous sommes ouverts à la proposition.

Mme Kristina Michaud: Sur le plan logistique, serait-il plus facile de se concentrer sur le conteneur et sur ce qu'il contient ou sur le document?

Pour ce qui est des solutions, j'ai entendu certaines personnes dire qu'il devrait y avoir plus de scanners, qu'il fallait investir dans cet équipement et essayer de numériser tous les conteneurs. D'autres personnes nous ont dit que c'était à peu près impossible de numériser tous les conteneurs qui passent par le port de Montréal.

Devrait-on regarder davantage les documents et essayer de déceler ceux qui sont frauduleux?

En versant toutes ces données dans un document Excel, le bureau d'enquête du *Journal de Montréal* a été capable de voir que des numéros d'identification de véhicules revenaient à plusieurs reprises, comme si le même véhicule avait été exporté à plusieurs reprises vers un pays.

À votre connaissance, doit-on se concentrer davantage sur les documents ou sur les conteneurs eux-mêmes?

M. Félixpiér Bergeron: Ce serait une très bonne piste de solution, mais cela ne fait pas partie des compétences du Port de Montréal. Nous n'avons pas accès à l'information détaillée de la documentation. En revanche, les agents de la douane y ont accès.

Mme Kristina Michaud: Vous gérez donc le terrain, l'emplacement, mais pas ce qui y passe.

Est-ce exact?

M. Félixpiér Bergeron: Nous gérons le conteneur, mais pas le contenu. Nous n'avons pas accès à ce qui s'y trouve. Les terminaux n'y ont pas accès non plus. Les deux seuls groupes qui ont accès à cette information, à part l'exportateur, sont les agents de la douane et les responsables des navires.

Les terminaux et le Port ne voient pas cette information. Nous avons une idée générale de ce que peut contenir le conteneur, mais nous ne pouvons pas aller vérifier si c'est vrai.

Mme Kristina Michaud: Merci.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Michaud.

Monsieur MacGregor, vous disposez de six minutes.

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

Je tiens à remercier nos témoins de nous orienter dans le cadre de cette étude.

En examinant cette question, il me semble qu'il y a deux avantages potentiels que nous pouvons utiliser pour ce problème. Premièrement, une voiture n'est pas la chose la plus facile à cacher en raison de sa taille et, deuxièmement, les ports semblent être des goulots d'étranglement naturels, en ce sens que les gens comptent sur les ports pour atteindre les marchés d'exportation lucratifs.

Il s'agit manifestement d'un problème à multiples facettes. Nous avons entendu toute une série de témoins, des constructeurs automobiles aux policiers, en passant par les services de renseignement. Ils ont tous un rôle à jouer, mais étant donné qu'une voiture n'est pas l'objet le plus facile à cacher et que nous disposons d'un goulot d'étranglement naturel, je me demande comment nous pouvons en tirer le meilleur parti.

Au port de Montréal, lorsque vous réussissez à localiser des voitures de contrebande, manifestement des voitures volées, je sais que les conteneurs sont chargés à l'extérieur du site et qu'ils sont scellés au moyen d'une étiquette de fil métallique, je suppose, qui est accompagnée d'un manifeste. Lorsque vous remontez le fil des événements, vous ouvrez le conteneur et vous trouvez des voitures volées... C'est ainsi que j'aime aborder les problèmes. Vous trouvez un problème et vous travaillez à rebours.

Quels ont été les thèmes communs de cette enquête? Où les choses ont-elles mal tourné? Qui a finalement approuvé le contenu du conteneur? C'est ce que je veux savoir: quelle est la meilleure façon d'améliorer ce processus?

• (0850)

M. Félixpiér Bergeron: L'une des raisons pour lesquelles le processus va complètement de travers, c'est que ceux qui ont rempli le conteneur n'ont pas de comptes à rendre. Une fois que la paperasse est signée et envoyée à l'ASFC, c'est fini; personne ne confirme ce qui se trouve réellement dans le conteneur. Tout se résume à ce que l'on voit sur le document. Il s'agit d'une fraude, mais comment la détecter? C'est quelque chose qu'il faudrait peut-être revoir dans la réglementation pour assurer une reddition de comptes quant au contenu du conteneur.

M. Alistair MacGregor: En découvrant cette fraude dans les documents, la personne dit-elle qu'il s'agit en fait d'un véhicule, mais d'un véhicule légitime, ou avez-vous parfois constaté que, dans certaines circonstances, le manifeste indique qu'il y a quelque chose de complètement différent?

M. Félixpiér Bergeron: Le manifeste indique « Réfrigérateurs » au lieu de voitures. Ils disent qu'il s'agit de réfrigérateurs, mais ce sont plutôt des voitures. Comme je l'ai dit, ceux qui ferment les portes et mettent les scellés n'ont aucune obligation de rendre des comptes.

M. Alistair MacGregor: Oui.

Madame Gill, voulez-vous ajouter quelque chose, par exemple pour nous parler des tendances que l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a observées?

Mme Anita Gill: Non. Je vous remercie.

M. Alistair MacGregor: D'accord.

Je voudrais me pencher sur l'utilisation de la technologie. D'après les questions posées par M. Gaheer, je crois comprendre que cela relève de la compétence de l'ASFC.

Je sais que nos ports sont des endroits extrêmement achalandés et que notre économie dépend de l'efficacité de vos opérations. Nous ne voulons pas que les conteneurs restent statiques. Ils doivent être déplacés assez rapidement. Je m'interroge: si nous devons investir dans cette technologie, quelle serait la meilleure façon, selon vous, de l'utiliser?

Je sais que les conteneurs arrivent dans les ports par train et par camion. Envisagez-vous un système dans lequel chaque camion passant par vos entrées ou chaque train ferait l'objet d'un balayage? Aidez-moi à comprendre ce que cela implique sur le plan logistique et quelles sont les exigences des ports à la fois pour assurer la sécurité et pour veiller à ce que les marchandises continuent d'être acheminées à un rythme acceptable.

M. Félixpié Bergeron: J'ajouterais à cela l'aspect sécuritaire de l'emplacement de l'équipement. En général, nous parlons d'équipements émettant des radiations pour balayer — radiographier — les conteneurs.

Cela pourrait concerner la sécurité du camionneur, de l'opérateur ou des travailleurs qui l'entourent. Nous devons mieux évaluer les conséquences de l'installation de cette technologie. Avons-nous l'espace nécessaire pour en installer suffisamment sans trop ralentir l'entrée ou la sortie? Il nous faut étudier la question avant de nous engager dans ce type de solution.

Elle existe ailleurs dans le monde, mais ces pays n'ont pas le même engagement que le Canada à l'égard de la vie humaine.

M. Alistair MacGregor: En tant que représentant de l'Administration portuaire de Montréal, avez-vous assisté à des démonstrations de cette technologie? Qu'avez-vous appris sur la façon dont elle est déployée, là où elle est utilisée?

M. Félixpié Bergeron: Nous ne sommes pas allés dans les pays qui utilisent cette technologie. Je sais qu'elle existe. Nous ne sommes pas près d'utiliser ces solutions, mais il faut en étudier les effets.

Pour faire une analogie, avec l'équipement que l'ASFC utilise déjà pour balayer les conteneurs d'importation, il faut entre quatre et cinq minutes pour balayer chaque conteneur. S'il y a 2 000 camions qui entrent chaque jour dans le port et qu'on multiplie ce nombre par quatre minutes, cela ne fonctionne pas.

• (0855)

M. Alistair MacGregor: Madame Gill, dans votre déclaration préliminaire, vous avez formulé des recommandations.

Je suppose qu'il s'agit de machines assez coûteuses. À votre avis, s'agirait-il d'un investissement judicieux? Tomberions-nous dans le piège d'une dépendance excessive à la technologie au détriment de l'intelligence humaine?

Vous avez beaucoup d'expérience, alors je veux entendre votre point de vue là-dessus.

Mme Anita Gill: Merci.

Je pense que l'intelligence artificielle peut aider le capital humain que nous utilisons pour la fouille des conteneurs. L'installation d'appareils à rayons X a de nombreuses implications, notamment en termes de ressources et de responsabilités potentielles supplémentaires pour l'ASFC et les exploitants de terminaux. Nous serions tout à fait disposés à participer à une discussion sur la façon dont on procéderait et sur les personnes qui seraient concernées.

Je pense vraiment que, grâce à l'intelligence artificielle, on pourrait balayer le manifeste et le comparer au contenu du conteneur, afin d'identifier d'autres cargaisons d'intérêt que l'ASFC pourrait examiner.

Le président: Merci, monsieur MacGregor.

Nous passons maintenant au deuxième tour.

Commençons par M. Motz, s'il vous plaît.

M. Glen Motz: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à remercier les témoins de leur présence.

Il y a deux ou trois choses qui sont certainement troublantes. La première est que les administrations portuaires ne peuvent pas examiner les manifestes. L'ASFC le fait dans une certaine mesure. De toute évidence, il y a une grande lacune lorsque, comme vous l'avez dit, monsieur Bergeron, un manifeste est rempli, mais personne ne confirme que ce qui se trouve réellement dans le conteneur correspond à ce qui est indiqué sur le manifeste. C'est un problème que nous pouvons résoudre.

Avez-vous des recommandations à formuler à ce sujet? Je n'ai pas le temps de tout examiner aujourd'hui, mais si vous, les administrations portuaires, pouviez nous fournir des informations sur la manière de corriger cette lacune, ce serait formidable.

J'ai commencé ma carrière dans les forces de l'ordre en 1980, avant la naissance de la plupart d'entre vous, et je peux vous dire qu'à l'époque, le crime organisé traditionnel de Montréal et les bandes de motards criminalisées de Vancouver exploitaient les ports, et ils le font toujours. C'est un fait. Quand je dis cela, ce n'est pas nécessairement dans le port même. C'est l'écart entre une voiture volée dans la région du Grand Toronto et... Les gens pensent qu'ils la conduisent dans le port et la placent dans un conteneur sur le terrain du port. Nous savons que ce n'est pas ce qui se passe. Là aussi, il y a une lacune.

Nous savons que la criminalité s'aggrave dans ce pays après neuf années de ce gouvernement. Que devons-nous faire pour nous assurer que les conteneurs qui sont remplis ailleurs et qui arrivent sur la propriété portuaire contiennent bien ce qu'ils sont censés contenir, et que nous savons ce qu'ils contiennent?

Comment procéder différemment, étant donné que le crime organisé est certainement impliqué dans ce processus?

M. Félixpié Bergeron: Il est difficile de répondre précisément à cette question.

Comme je l'ai dit plus tôt, il est important de revoir la réglementation ou la loi pour ajouter une certaine forme de responsabilité, que ce soit pour le conducteur du camion, le transitaire, ou qui que ce soit d'autre. Quelqu'un doit approuver et confirmer ce qui se trouve dans le conteneur. S'il y a fraude, quelqu'un ira en prison pour cela.

M. Glen Motz: Je vous remercie.

Madame Gill, j'ai remarqué que vous avez parlé de la Loi sur la sûreté du transport maritime.

Si le gouvernement prend l'initiative de mettre à jour cette loi, nous serait-il possible de modifier le processus, de sorte qu'un conteneur soit inspecté avant d'être scellé et d'entrer dans les installations portuaires? Vous ouvrez la porte arrière et quelqu'un à l'entrée du port dit « Oui, ce sont des réfrigérateurs » ou « Non, ce sont des voitures. Ce n'est pas ce que dit le manifeste ».

Serait-ce une bonne solution pour faire cesser l'importation et l'exportation de biens de contrebande au Canada?

Mme Anita Gill: Je ne dirais pas qu'on pourrait le faire de cette façon.

Le Règlement sur la sûreté du transport maritime sert à permettre aux administrations portuaires de mettre en place des mesures de sécurité pour protéger les infrastructures essentielles du Canada; pas exclusivement, mais c'est leur fonction première. Il ne fait aucunement mention de la mise en place de mesures de détection ou de prévention de la criminalité.

Du point de vue des rôles et des responsabilités, je suggérerais d'ajouter un rôle pour permettre au personnel des terminaux maritimes ou des administrations portuaires de mettre en place des mesures supplémentaires pour aider les forces de l'ordre plus que nous ne pouvons le faire aujourd'hui.

• (0900)

M. Glen Motz: Il y en a probablement plus au port de Vancouver, mais vous avez dit qu'à Montréal, on compte 275 employés pour le port lui-même et environ 25 000 employés en périphérie pour les entreprises qui y font des opérations.

Quelles mesures de sécurité avez-vous mises en place du point de vue de l'habilitation de sécurité? Est-ce que vous vous en chargez vous-même? Demandez-vous aux forces de l'ordre de procéder à toutes les habilitations de sécurité pour tout le monde?

M. Félixpié Bergeron: Non, le programme d'habilitation de sécurité est dirigé par Transports Canada.

M. Glen Motz: D'accord, mais qui s'en occupe?

M. Félixpié Bergeron: C'est Transports Canada qui s'en occupe.

M. Glen Motz: C'est Transports Canada qui s'en occupe.

Où Transports Canada obtient-il les renseignements nécessaires pour vérifier les antécédents non seulement de vos 275 employés, mais aussi des 25 000 qui ont accès au port?

M. Félixpié Bergeron: Ils ne traitent pas les 25 000 personnes.

M. Glen Motz: Voilà le problème.

M. Félixpié Bergeron: C'est peut-être une partie du problème. Ils le font pour des postes précis ou pour un accès précis à certains endroits, mais pas pour les travailleurs ordinaires.

C'est essentiellement réservé aux personnes qui ont autorité sur d'autres personnes ou sur la gestion de l'inventaire, comme les fameux vérificateurs dont on parle sans cesse au port de Montréal et qui ont longtemps été associés au gang de l'Ouest, mais c'est de l'histoire ancienne.

Essentiellement, sur les 1 200 débardeurs qui travaillent dans le port, seuls environ 200 ont une habilitation de sécurité, parce que l'emploi des autres n'est pas visé par le programme d'habilitation de sécurité de Transports Canada.

Mme Anita Gill: Quant à l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, nous avons plus de 32 000 laissez-passer portuaires dont seulement 7 000 doivent faire l'objet d'une habilitation de sécurité.

Conformément à la réglementation de Transports Canada, toute personne qui entre dans une installation de croisière doit être titulaire d'une habilitation de sécurité. Cependant, dans les terminaux à conteneurs, en raison de la façon dont les règlements sont rédigés pour certains rôles et certaines parties de ces terminaux, c'est ainsi qu'on détermine qui a besoin d'une habilitation. On le fait au moyen des lignes directrices et des catégories de personnel définies par Transports Canada dans le Règlement. Nous suivons ce Règlement même pour identifier les personnes qui peuvent présenter une demande.

M. Glen Motz: Merci.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à Mme O'Connell, s'il vous plaît, pour cinq minutes.

Mme Jennifer O'Connell: Merci, monsieur le président.

Merci à tous d'être ici.

Monsieur Bergeron, je veux commencer par vous. Tout à l'heure, vous avez dit, en réponse à M. Caputo, que l'Agence des services frontaliers du Canada inspecte peu de camions au port de Montréal.

Le 3 avril, on a annoncé que plus de 600 véhicules volés avaient été récupérés dans le cadre d'une opération menée par l'Agence des services frontaliers du Canada au port de Montréal. Une recherche rapide sur Google montre qu'un conteneur d'expédition de 20 pieds peut habituellement loger une seule voiture, peut-être deux. Un conteneur de 40 pieds pourrait ainsi contenir quatre voitures. Par conséquent, en tenant compte des plus gros conteneurs, on pourrait dire qu'environ 150 conteneurs au bas mot ont été ouverts dans le cadre de cette seule opération.

Je me demande si vous pourriez... Participez-vous à ce genre d'opération? Êtes-vous au courant de ce genre d'opération ou avez-vous indiqué plus tôt que vous pouviez ne pas être au courant de toutes les opérations qui se déroulent?

M. Félixpié Bergeron: Je vais préciser. Lorsque j'ai répondu à la question plus tôt, c'était pour une façon aléatoire ou ciblée à l'entrée du port. Dans de nombreux cas, je ne suis pas mis au courant des vérifications effectuées par les douanes ou l'Agence des services frontaliers du Canada.

Cependant, l'Agence inspecte les conteneurs lorsqu'ils ont été déclarés, lorsqu'ils ont été repérés ou lorsque le système qu'elle utilise l'invite à inspecter un conteneur. Elle ouvre régulièrement des conteneurs dans un port, mais nous ne savons pas si c'est pour vérifier s'ils contiennent des voitures ou de la drogue. Elle met de côté un certain nombre de conteneurs chaque jour pour les inspecter.

Mme Jennifer O'Connell: D'accord. C'est une précision importante, car je pense que le fait de laisser savoir aux Canadiens qu'il n'y en a pas beaucoup qui sont inspectés, c'est...

M. Félixpié Bergeron: Non, ils sont inspectés une fois qu'ils sont ciblés.

Mme Jennifer O'Connell: Merci.

Vous avez aussi parlé du repérage accru et de la technologie. Je suis curieuse de savoir à quoi cela ressemble. Vous avez dit qu'il y aurait des emplacements sans frais pour les éventuels partenaires. À quoi cela ressemble-t-il? Je sais que votre temps de parole était limité pour votre déclaration préliminaire. Je suis simplement curieuse de savoir de quoi il s'agit.

M. Félixpiér Bergeron: Essentiellement, c'est un système qui s'appelle Tag, mais qui n'est pas lié au système AirTag des appareils iPhone. C'est une entreprise de technologie qui installe des dispositifs dans les voitures afin d'en surveiller les déplacements partout au pays. Nous lui avons permis d'installer son antenne dans le port pour évaluer s'il y avait des voitures volées ayant fait l'objet d'un signalement afin qu'elle puisse demander à la police de venir enquêter.

Nous sommes maintenant en train d'ajouter d'autres antennes pour permettre à cette entreprise de repérer ces véhicules plus tôt et plus précisément. Nous faisons la même proposition à toute autre entreprise qui offre un tel système.

• (0905)

Mme Jennifer O'Connell: Merci.

En réponse à la question de M. MacGregor, vous avez parlé de certaines des préoccupations concernant la technologie de balayage de chacun des conteneurs. Nous avons entendu parler de préoccupations concernant la synchronisation et tout le reste, et la façon de trouver... et c'est pourquoi nous avons annoncé du financement pour réaliser des études et des recherches supplémentaires sur d'autres technologies.

Ce que nous n'avions pas entendu auparavant, ce sont les préoccupations des employés au sujet de la radiation émanant de la technologie de balayage. Vous avez dit que les pays qui utilisent cette technologie à l'heure actuelle n'ont pas de normes en matière de droits de la personne. Quels sont les pays qui l'utilisent? Il y a certains... même des maires et des politiciens qui disent que c'est la seule chose dont on a besoin. Je pense que c'est un élément important.

M. Félixpiér Bergeron: Nous constatons que cette technologie est utilisée surtout au Moyen-Orient et dans cette partie du monde. D'autres pays utilisent aussi cette technologie. Nous l'utilisons à Montréal, et l'Agence des services frontaliers du Canada l'utilise aussi. Personne ne doit se trouver à l'endroit où se fait le balayage, ce qui augmente le temps d'immobilisation. C'est pourquoi nous devons mieux comprendre la technologie et son incidence sur la fluidité des opérations.

Mme Jennifer O'Connell: Ils ne disent pas qu'il n'y a pas de place pour le balayage, mais que l'idée d'installer plus de dispositifs de balayage pour tout balayer n'est probablement pas réalisable. Par conséquent, d'autres technologies pourraient faire le même travail, mais sans les effets négatifs sur les humains et sans ralentir le processus.

M. Félixpiér Bergeron: S'il y en a, nous y sommes ouverts, mais il faut les évaluer. L'intelligence artificielle constituerait une meilleure option qui pourrait augmenter le taux de réussite des détections.

Mme Jennifer O'Connell: Merci.

Très rapidement, madame Gill, vous avez parlé des règlements en cours d'examen et de certains changements que vous pourriez juger bon d'apporter. Je n'ai pas le temps de vous demander de quoi il s'agit, mais pourriez-vous soumettre au Comité ce que certains de

ces règlements mis à jour pourraient signifier pour ce qui est d'améliorer la capacité des ports de travailler avec nous à cet égard?

Mme Anita Gill: Oui, je vais en prendre note.

Mme Jennifer O'Connell: Merci.

Je suis désolée de ne pas avoir eu le temps de poser directement la question.

Le président: Madame Michaud, vous avez la parole.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Merci, monsieur le président.

Monsieur Bergeron, tout à l'heure, vous avez dit être disposé à envisager différentes solutions. Par exemple, vos agents pourraient peut-être avoir plus de latitude pour ouvrir les conteneurs ou effectuer des inspections spontanées.

À vous entendre, je comprends qu'il y a d'autres instances qui interviennent. Souvent, vous dites que ce n'est pas vous qui avez accès à telle information, mais les douanes, ou que c'est la police qui peut faire telle chose. Vous sentez-vous comme un observateur? Préférez-vous avoir plus de responsabilités et être un acteur pour combattre le crime organisé?

Je sais que vous travaillez déjà avec des partenaires, mais sentez-vous qu'il pourrait être bénéfique que l'administration portuaire ait plus de responsabilités, ou préférez-vous laisser ça à la police ou à l'Agence des services frontaliers du Canada? Quel est votre sentiment par rapport à ça?

M. Félixpiér Bergeron: Nous ne voulons pas obtenir les pouvoirs ou les autorisations des autres instances, mais nous voulons participer au processus. Nous voulons aider de la meilleure façon que nous pouvons.

Certaines améliorations peuvent être apportées au processus d'accès à l'information ou de divulgation de l'information que nous pouvons recevoir et transmettre. Présentement, les policiers ne peuvent pas nous communiquer ni nous demander certaines informations précises, parce que nous n'avons pas le statut de policiers. Si nous pouvions faire partie des comités ou participer aux processus d'enquête pour transmettre ou obtenir des renseignements dont ces policiers ont besoin pour mener leurs enquêtes, ça les aiderait probablement grandement. Présentement, cependant, nous ne sommes pas en mesure de les aider, parce que nous n'avons ni le bon statut ni accès à l'information dont ils ont besoin, notamment celle sur les manifestes. Seule l'Agence des services frontaliers du Canada y a accès, et elle ne peut pas nous parler.

Mme Kristina Michaud: Je vous remercie.

Monsieur le président, j'ai une suggestion à faire aux membres du Comité. Je ne sais pas si je peux la présenter tout de suite ou si je dois déposer une motion.

La plupart des partis ont posé des questions sur le même sujet, et nous avons entendu dire que c'est Transports Canada qui s'occupe de l'enquête de sécurité exigée des employés ou des gens qui ont accès aux ports. Or, il nous reste deux réunions, soit le 29 avril et le 2 mai prochains. Le 2 mai, je vois que le ministre de la Sécurité publique a été invité. Pourrions-nous envisager d'inviter également le ministre des Transports, avec ses fonctionnaires, qui sont peut-être habilités à répondre à nos questions sur le sujet?

Je ne sais pas si cette idée plaît aux membres du Comité, mais je la propose. Merci.

• (0910)

[Traduction]

Le président: Très bien. Nous pouvons l'inclure dans la demande.

Merci. Madame Michaud, votre temps de parole est écoulé.

Monsieur MacGregor, vous avez la parole.

M. Alistair MacGregor: Merci, monsieur le président.

Je veux revenir à mes questions sur le moment où ces 600 voitures ont été découvertes et sur le moment où vous êtes remontés en arrière. Comment la majorité de ces voitures sont-elles arrivées au port de Montréal? Comment leur conteneur a-t-il été transporté? Y en a-t-il eu par camion ou d'autres par train?

M. Félixpier Bergeron: Je n'ai pas accès à cette information. Je ne sais pas comment les conteneurs sont entrés dans le terminal.

M. Alistair MacGregor: Excusez-moi. L'Administration portuaire de Montréal ne sait-elle pas comment chaque conteneur arrive sur sa propriété?

M. Félixpier Bergeron: Je pourrais vérifier si vous le souhaitez. Cela fait partie d'un processus d'enquête qui relève de l'Agence des services frontaliers du Canada et de la police compétente qui a mené l'enquête. Je pourrais vérifier pour vous dire quel conteneur est arrivé dans quel camion avec quel conducteur ou dans quel train et dans quel lot. Je peux faire des recherches pour trouver cette information.

M. Alistair MacGregor: Je sais que les conteneurs sont chargés de toutes sortes de façons et à toutes sortes d'endroits. Dans une vie antérieure, j'ai travaillé dans une noyeraie. J'ai vu ces gros conteneurs maritimes remplis de noix crues. On les ferme, puis on les expédie. On y appose un sceau et on les accompagne d'un manifeste indiquant qu'ils sont remplis de noix. Une fois qu'il est scellé, chacun de ces conteneurs se retrouve ensuite entre les mains d'un certain nombre d'intervenants pour le faire venir de l'endroit où il a été chargé jusqu'au port, puis sur un navire.

Quelle est la responsabilité d'une entreprise de transport, comme le CN et ses exploitants ou une entreprise de camionnage et ses chauffeurs, pour ce qui est de s'assurer qu'elle transporte bien ce qui figure sur le manifeste?

M. Félixpier Bergeron: À ma connaissance, ils n'ont pas de responsabilité parce que le conteneur est scellé.

M. Alistair MacGregor: Selon vous, serait-il préférable de donner un peu plus de responsabilités à ces divers intervenants?

M. Félixpier Bergeron: D'emblée, je ne peux pas répondre à cette question, mais je reviendrais à ce que j'ai dit plus tôt, à savoir que nous devons tenir responsable la personne qui a apposé le sceau sur le conteneur. Si ce sceau n'est pas brisé une fois rendu au port, il n'est rien arrivé au contenu. L'important, c'est de savoir qui a apposé sa signature lorsque le sceau a été mis sur le conteneur. Qui doit se porter garant de ce qui se trouve dans le conteneur? S'agit-il de noix ou de voitures? C'est le maillon le plus faible de la chaîne en ce moment, et il n'y a aucune responsabilité à cet égard.

M. Alistair MacGregor: D'accord.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Nous allons passer à M. Kurek.

Nous réduisons le temps de parole à deux minutes et demie, monsieur Kurek.

M. Damien Kurek (Battle River—Crowfoot, PCC): Merci beaucoup.

Je remercie les témoins d'être ici pour parler de l'aspect du transit.

J'aimerais poursuivre dans la même veine.

Vous dites qu'il n'y a aucune responsabilité quant à savoir qui met le sceau sur un conteneur pour confirmer ce qu'il contient ou ne contient pas. Comment pouvons-nous régler ce problème?

M. Félixpier Bergeron: Je ne suis pas la personne la mieux placée pour répondre à cette question. Malheureusement, elle doit être renvoyée à l'Agence des services frontaliers du Canada ou aux autres organismes qui régissent les lois correspondantes. Le manifeste et tous les renseignements relatifs à l'exportation sont régis par l'Agence des services frontaliers du Canada.

M. Damien Kurek: Avez-vous quelque chose à ajouter, madame Gill?

Mme Anita Gill: Non.

M. Damien Kurek: Je suis curieux de savoir si vous pouvez nous faire part de vos observations. Nous avons assisté à une prolifération des vols de voitures au cours des dernières années. D'après les observations que vous avez faites auprès de vos partenaires chargés de l'application de la loi, les organismes d'application de la loi ont-ils été en mesure de suivre le rythme de cette prolifération de vols d'automobiles?

[Français]

M. Julien Baudry: Il ne nous appartient pas de juger la performance des services policiers. Cela dit, nous ne vous cacherons pas qu'au cours de la dernière année, nous avons vu une recrudescence des actions et, également, des saisies. Chaque fois qu'un véhicule est saisi, que ce soit au port ou avant d'y arriver, c'est une bonne nouvelle pour nous. Nous allons continuer d'appuyer les services policiers. Cependant, nous n'avons pas d'information nous permettant de mesurer ou d'évaluer leur performance.

[Traduction]

M. Damien Kurek: Pour ce qui est de résoudre certains de ces problèmes, je pense que beaucoup de Canadiens seraient étonnés d'apprendre que, lorsqu'on traverse une frontière internationale, chaque véhicule fait l'objet d'une vérification. À l'aéroport, tout le monde passe par un détecteur de sûreté. Le contexte est différent dans un port, mais comment pouvons-nous nous assurer d'accroître ces mesures? Vous parlez de ce qui figure sur un manifeste par rapport à ce qui se trouve dans un conteneur. Comment pouvons-nous nous assurer que vous disposez des outils nécessaires et que les nouvelles technologies sont approuvées? Quelles mesures sont prises?

Étant donné que mon temps de parole est probablement presque écoulé, j'inviterais les représentants des deux administrations portuaires à faire des suggestions pour s'assurer que le Comité comprend, de votre point de vue, puisque vous dites être la courroie de transmission, quels obstacles peuvent être éliminés pour que nous puissions empêcher ces véhicules de quitter le Canada et d'aboutir dans d'autres pays où ils sont vendus, et pour empêcher ces crimes de se produire?

• (0915)

Le président: Merci, monsieur Kurek.

Monsieur McKinnon, qui est en ligne, allez-y, s'il vous plaît.

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

Je vais poursuivre sur la question des sceaux, sur laquelle M. MacGregor et d'autres se sont penchés.

Ces sceaux sont-ils identifiables individuellement?

Je vais poser la question à Mme Gill, s'il vous plaît.

Mme Anita Gill: Je vais laisser Félixpier répondre à cette question. Je ne connais pas très bien les processus liés aux sceaux.

Merci.

M. Félixpier Bergeron: Je me ferai un plaisir de répondre à cette question.

Oui, ils le sont. Ils comportent un code alphanumérique, mais il existe divers types de sceaux. Il y a les sceaux à fil, les sceaux à chaîne, les sceaux à haute sécurité, les sceaux en plastique et les sceaux en papier. Ils portent tous un code unique.

C'est peut-être une faille du système qui devrait être réévaluée, c'est-à-dire la standardisation des sceaux, parce que, le seul élément dont on dispose sur le manifeste — le document juridique —, c'est le code. On ne précise pas de quel type de sceau il s'agit.

M. Ron McKinnon: Qui sont les personnes autorisées à mettre des sceaux sur les conteneurs? Apparemment, une fois que les sceaux sont là, cela revêt une certaine importance juridique.

Doit-il s'agir d'entités cautionnées?

M. Félixpier Bergeron: C'est une question à laquelle l'Agence des services frontaliers du Canada doit répondre. Je ne connais pas cet aspect.

Comme je l'ai dit plus tôt, la reddition de comptes n'est pas très forte dans les lois ou les règlements à l'heure actuelle. C'est une question à laquelle l'Agence des services frontaliers du Canada devrait être mieux en mesure de répondre.

M. Ron McKinnon: Là où je veux en venir, c'est qu'il y a peut-être une façon d'examiner les sceaux eux-mêmes pour en déterminer l'origine et voir si celle-ci est problématique en ce qui concerne les véhicules volés qui ont déjà été détectés.

Je ne sais pas si les Ports peuvent le faire. Peut-être que les organismes d'application de la loi devraient se pencher sur la question.

Avez-vous des suggestions à faire pour que la personne qui met le sceau sur un conteneur en soit tenue plus responsable?

M. Félixpier Bergeron: Comme je l'ai dit plus tôt, il faut réviser la loi ou les règlements. À l'heure actuelle, il n'y a aucune responsabilité à cet égard.

La loi ou les règlements exigent que les sceaux soient apposés sur les conteneurs et qu'on les inscrive sur la documentation, mais c'est tout.

M. Ron McKinnon: Je crois que mon temps de parole est écoulé.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

C'est tout le temps que nous avons pour ces témoins.

Nous vous sommes reconnaissants de votre témoignage d'aujourd'hui et nous vous remercions d'être venus.

Nous allons faire une pause de quelques minutes et nous préparer à accueillir nos prochains témoins.

• (0915)

(Pause)

• (0925)

Le président: La séance est ouverte.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à notre deuxième groupe de témoins.

En personne, du Service de police de la Ville de Montréal, nous accueillons Yannick Desmarais, commandant, chef de section. De la Sûreté du Québec, nous accueillons Michel Patenaude, inspecteur-chef. Par vidéoconférence, nous accueillons Guillaume Lamy, vice-président principal, Assurances des particuliers, opérations canadiennes, chez Intact Assurance.

Nous allons vous accorder à chacun un maximum de cinq minutes pour votre déclaration préliminaire, après quoi nous passerons aux séries de questions.

Inspecteur-chef Patenaude, voulez-vous commencer?

Inspecteur-chef Michel Patenaude (directeur des enquêtes criminelles, Sûreté du Québec): Absolument.

[Français]

Merci, monsieur le président.

J'aimerais d'abord saluer l'ensemble des membres du Comité, que je remercie de me donner l'occasion de témoigner aujourd'hui.

Mon nom est Michel Patenaude. Je suis directeur des enquêtes criminelles à la Sûreté du Québec depuis décembre dernier. Auparavant, j'ai consacré la majeure partie de ma carrière à la lutte contre le crime organisé, dans laquelle je suis impliqué depuis 2005.

Les vols de véhicules constituent une préoccupation grandissante au Québec, où on observe, tout comme chez nos voisins de l'Ontario, une hausse marquée de ce type d'activité au cours des dernières années. Même s'il s'agit d'un crime contre la propriété, des questions de sécurité publique commencent à faire surface, notamment en raison de la violence qui peut être utilisée pour s'emparer d'un véhicule ou de l'adoption de comportements dangereux sur la route, comme la conduite à haute vitesse.

Comme les membres du Comité en sont certainement au fait, le Québec, en raison de l'emplacement stratégique du port de Montréal, constitue le point de transit privilégié pour l'exportation de véhicules volés en provenance du Québec et de l'Ontario. En réponse à ce problème, la Sûreté du Québec a mis en place en mars 2022 des mesures provinciales de coordination en réaction aux vols de véhicules. Cette coordination a commencé par le projet Rechercher et se poursuit à ce jour dans le cadre d'autres enquêtes. Au cours des deux dernières années, cette coordination a permis de développer des partenariats avec différents acteurs clés, dont l'Agence des services frontaliers du Canada et le Port de Montréal. Elle a aussi permis d'offrir de l'aide à diverses organisations partenaires, dont la Police provinciale de l'Ontario, et les corps de police municipaux du Québec et de l'Ontario. Elle a de plus permis de mettre en place une équipe dédiée à la collecte de renseignement sur les exportateurs de véhicules volés. Cette équipe est actuellement composée de policiers de la Sûreté du Québec, de la Gendarmerie royale du Canada et des services de police de la Ville de Montréal et de l'agglomération de Longueuil. Par ailleurs, depuis le 5 février dernier, afin d'intensifier ses actions face au problème des vols de véhicules, la Sûreté du Québec mobilise à temps plein la trentaine de membres de l'escouade régionale mixte de la Rive-Nord, dans la région de Montréal. Ce sont ainsi 11 corps de police municipaux de la Rive-Nord qui participent aux efforts visant particulièrement les exportateurs.

Au cours de la dernière année, ces mesures ont permis de mener ou de participer à 43 enquêtes, de saisir 402 véhicules, d'inspecter 202 conteneurs et de procéder à 11 arrestations. La Sûreté du Québec a également participé, avec la Police provinciale de l'Ontario, l'Agence des services frontaliers du Canada, le Service de police de la Ville de Montréal et Équité Association, aux perquisitions effectuées dans le port de Montréal dans le cadre du projet Vector, mené par la Police provinciale de l'Ontario. Ce projet, qui a débuté en décembre 2023, a permis la récupération d'environ 600 véhicules dont les vols avaient été rapportés. Enfin, une équipe virtuelle de renseignement interprovincial et transfrontalier sur l'exportation de véhicules volés a été mise en place, qui fait appel à des ressources de la Sûreté du Québec, de la Police provinciale de l'Ontario, de la Gendarmerie royale du Canada et de l'Agence des services frontaliers du Canada. Deux policiers de la Sûreté du Québec sont également affectés à l'équipe mixte dédiée aux vols de véhicules à Ottawa, qui est sous la responsabilité de la Police provinciale de l'Ontario.

Bien entendu, la collaboration avec nos partenaires est primordiale pour le succès des activités réalisées dans le cadre de la lutte contre les vols de véhicules. Comme en témoignent les mesures prises au cours des dernières années, les piliers sur lesquels repose une collaboration solide et efficace sont l'échange fluide et continu de renseignements actuels, la mise en place d'équipes mixtes, la réalisation d'opérations mixtes ponctuelles et l'assistance mutuelle entre partenaires.

Finalement, après avoir participé au Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules organisé par le gouvernement fédéral le 8 février dernier, la Sûreté du Québec a décidé d'emboîter le pas au fédéral et d'organiser un colloque québécois sur les vols de véhicules, qui aura lieu le 30 mai prochain à Montréal. Je tiens d'ailleurs à souligner que l'Association des directeurs de police du Québec, le Service de police de la Ville de Montréal, la Police provinciale de l'Ontario et la Gendarmerie royale du Canada participent à l'organisation de cet événement. Ce colloque sera l'occasion de réunir les partenaires publics et privés et d'échanger des

idées, dans un esprit de collaboration et d'innovation, dans le but d'évaluer la situation actuelle des vols de véhicules, d'identifier de nouvelles approches de prévention et de répression afin d'optimiser la capacité d'intervention, de consolider les partenariats existants et de favoriser le développement de nouvelles collaborations.

Je vous remercie et je répondrai à vos questions avec plaisir.

• (0930)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Patenaude.

Monsieur Desmarais, vous avez la parole.

[Français]

M. Yannick Desmarais (commandant et chef de section, Service de police de la Ville de Montréal): Monsieur le président et membres du Comité, je vous remercie d'avoir invité le Service de police de la Ville de Montréal, ou SPVM, à prendre la parole aujourd'hui. En tant que commandant de la Section des enquêtes par projet Sud, je suis responsable du dossier du SPVM sur les vols de véhicules.

Comme vous le savez, le vol de véhicules est une problématique qui a connu une croissance importante au cours des dernières années. Montréal fait partie des villes qui sont touchées de plein fouet par le phénomène. De 2020 à 2023, le nombre de dossiers de vol a augmenté de 147 % sur notre territoire, ce qui est considérable. Ces vols ont des répercussions importantes sur les victimes, que ce soit sur le plan financier ou sur leur sentiment de sécurité. On constate également l'existence d'un lien possible entre les vols de véhicules et la violence armée. Les suspects arrêtés en flagrant délit ou dans le cadre d'enquêtes sont régulièrement en possession d'armes à feu. Notre renseignement et nos différentes enquêtes nous amènent à émettre l'hypothèse qu'ils ont acquis ces armes à feu avec les profits importants générés par le vol de véhicules.

Cette situation nous a amenés, en tant que service de police, à revoir nos façons de faire et à mettre en place de nouvelles stratégies pour freiner ce fléau. Nous avons par exemple collaboré, de 2022 à janvier 2024, au projet Rechercher avec nos partenaires de la SQ, la Sûreté du Québec. Ce projet d'enquête nous a permis d'envoyer un premier message très clair à des réseaux spécialisés dans l'exportation outre-mer, puisque 39 suspects ont été arrêtés et 565 véhicules volés ont été récupérés.

Le phénomène a tout de même continué à prendre de l'ampleur. La pénurie de véhicules neufs et les différents bris sur les chaînes d'approvisionnement ne s'étant pas résorbés en raison de la pandémie, tous les ingrédients étaient réunis pour que les vols de véhicules demeurent très attrayants pour les organisations criminelles.

Au SPVM, nous avons toujours privilégié la collaboration avec nos partenaires. En 2022 et 2023, nous avons continué de miser sur cette approche, qui a toujours donné d'excellents résultats. Après avoir discuté avec nos partenaires de l'ASFC, l'Agence des services frontaliers du Canada, de la SQ, de la PPO, la Police provinciale de l'Ontario, de la GRC, la Gendarmerie royale du Canada, et du groupe Équité Association, nous avons décidé d'aller encore plus loin dans cette voie.

Les réseaux de voleurs passent d'une ville et d'une province à l'autre. Afin d'être capables de déstabiliser ces groupes, nous devons être en mesure d'intervenir avec vigueur, et ce, dans tous les territoires où ils mènent leurs opérations. Le Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules, tenu en février dernier, nous a d'ailleurs confirmé que cette stratégie est la bonne.

À peine un mois après le Sommet, nous avons réalisé une opération d'envergure dans le cadre de l'opération Volcano. Conjointement avec la PPO, nous avons arrêté sur le territoire montréalais 34 suspects de vols de véhicules pour les remettre à la justice ontarienne. L'opération Volcano nous a donné l'occasion d'envoyer un autre message très clair aux criminels, à savoir qu'il n'y a pas de frontière entre nos provinces et que, peu importe où ils se trouvent, nous allons les arrêter. Les suspects arrêtés étaient tous résidents du Québec. Ils pensaient pouvoir se soustraire à la justice en allant voler des véhicules chez nos voisins ontariens. Nous leur avons fait comprendre qu'ils étaient tous dans l'erreur. Cette opération nous a aussi permis de porter notre degré de collaboration avec la PPO à un autre niveau. Pendant des semaines, nos équipes d'enquête ont travaillé ensemble, dans les mêmes locaux. Une telle proximité entre nos deux organisations était du jamais-vu.

L'intensification de la collaboration entre le SPVM, la PPO, l'ASFC, la GRC, la SQ et le groupe Équité Association a aussi donné des résultats très concrets dans le cadre du projet Vector, au port de Montréal. Ce projet commun, toujours en cours sur le terrain, permet de démontrer la force importante de notre collaboration. Entre décembre 2023 et le 3 avril 2024, près de 600 véhicules volés ont été interceptés au port de Montréal.

Toutes ces opérations, qui touchent autant la base que le sommet de la pyramide, ébranlent le milieu criminel. Elles mettent aussi à mal le sentiment d'impunité qui s'était graduellement installé dans ce milieu.

Au SPVM, nous agissons aussi contre ces réseaux de voleurs avec nos propres projets d'enquête. Par exemple, en février dernier, nous avons démantelé une organisation spécialisée dans les vols de véhicules destinés à la revente à l'étranger. Neuf suspects ont été arrêtés et 55 véhicules volés ont été récupérés. Il ne se passe pas une journée sans que nos patrouilleurs et nos patrouilleuses sur le terrain arrêtent des suspects. La prévention étant fondamentale, nous avons également multiplié les sorties médiatiques et les activités de sensibilisation dans la communauté.

Nos plus récentes statistiques montrent d'ailleurs une diminution de 30 % des vols de véhicules à Montréal dans le premier trimestre de 2024. Il est naturellement encore trop tôt pour parler d'une tendance durable. Je crois cependant qu'on peut y voir le résultat combiné des opérations policières, des efforts de prévention au sein de la population et de l'ensemble des partenaires concernés.

Par contre, cette bonne nouvelle ne doit jamais nous faire oublier la capacité d'adaptation des groupes criminels. La vigilance et une approche proactive et agile avec nos partenaires demeurent primordiales si nous désirons poursuivre cette diminution des activités de ces organisations criminelles. Pour que cette diminution devienne durable, nous devons donc maintenir nos efforts et continuer à travailler tous ensemble dans une optique nationale.

● (0935)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Desmarais.

Nous allons maintenant passer à M. Lamy, qui est en ligne.

M. Guillaume Lamy (vice-président principal, Assurance des particuliers, opérations canadiennes, Intact Assurance): Merci, monsieur le président.

[Français]

Bonjour. Je m'appelle Guillaume Lamy et je suis premier vice-président, Assurance des particuliers, à Intact Corporation financière.

[Traduction]

Intact est le plus important fournisseur d'assurances multirisques au Canada. Un Canadien sur quatre, d'un océan à l'autre, compte sur nous pour protéger sa maison, sa voiture et son entreprise. Nous jouons un rôle essentiel dans la gestion des situations difficiles, comme les accidents et les catastrophes naturelles.

Je tiens à remercier le Comité de m'avoir invité à témoigner aujourd'hui pour parler de cette question importante.

Intact a eu le plaisir de participer au Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules. Je trouve encourageant que les discussions se poursuivent en attendant la publication du plan d'action national.

Je tiens à souligner les mesures supplémentaires annoncées dans le budget de 2024 cette semaine qui fourniront aux forces de l'ordre des outils supplémentaires pour lutter contre le vol. Intact a été heureuse de constater que cet élan se poursuit et elle attend avec impatience les futures mesures stratégiques.

Comme nous l'avons entendu au sommet, ce n'est pas un problème que l'industrie de l'assurance, les forces de l'ordre, les constructeurs ou le gouvernement peuvent régler seuls. Il s'agit d'une crise nationale qui nécessite une approche pansociétale pour être résolue. Nous sommes impatients de combler le fossé entre les discussions et les mesures concrètes visant à protéger les Canadiens et à favoriser le bien-être des collectivités.

Chez Intact, nous avons été aux premières lignes de la crise du vol de véhicules en répondant aux premiers appels et en étant témoins des répercussions du vol sur nos clients. Depuis plus d'un an, nous agissons avec force sur plusieurs fronts pour nous attaquer à ce problème croissant. Il s'agit notamment de travailler en étroite collaboration avec les organismes de réglementation provinciaux pour les sensibiliser aux tendances en matière de vol, de s'associer à des entreprises comme Tag pour offrir aux clients d'Intact la possibilité d'installer des dispositifs de repérage après-vente sur leurs véhicules, parfois entièrement payés par nous ou obtenus à un tarif préférentiel, et d'intensifier les efforts de communication par l'entremise de nos courtiers pour encourager les clients à protéger leurs véhicules.

[Français]

Nos efforts jusqu'à présent ont certainement aidé à prévenir les vols, mais ils ne permettent pas de s'attaquer à la source du problème. La triste réalité est que le Canada est devenu une cible de choix pour le vol de véhicules. Comme ce comité a pu l'entendre et comme on l'avait prédit, les vols de voitures continuent d'être très élevés depuis le début de 2024. Même si le problème est national, il se fait surtout sentir en Ontario et au Québec.

[Traduction]

Le fait est que les criminels, y compris ceux du crime organisé, considèrent le vol de véhicules au Canada comme un crime fort enrichissant à faible risque. Il est de plus en plus facile de voler des véhicules, et les sanctions prévues à cet égard ne sont pas assez sévères. Que les véhicules soient exportés ou que leur numéro d'identification soit modifié, les marges de profit sont très élevées. Nous devons apporter un changement qui fera passer le Canada d'une destination cible, où les groupes criminels organisés s'approvisionnent facilement en véhicules, à un pays où les véhicules sont trop difficiles à voler et à exporter pour se donner la peine d'essayer.

Ce que nous avons vu au cours des dernières années, c'est que le vol est ce que j'appelle le jeu du chat et de la souris. Le fait de cibler certains véhicules à des fins de protection ne fait que détourner les voleurs vers une autre marque ou un autre modèle, et le fait de s'attaquer au problème dans une région pousse les malfaiteurs à se tourner vers d'autres possibilités.

Intact reconnaît que le coût de la vie demeure une priorité pour de nombreux Canadiens. La triste réalité, c'est que le vol de véhicules est l'une des principales raisons de l'augmentation des primes pour tous les clients.

Nous avons tous un rôle à jouer pour contrer cette tendance. Ce problème ne disparaîtra pas si nous ne prenons pas des mesures soutenues.

De notre point de vue, des investissements continus dans l'Agence des services frontaliers du Canada sont essentiels pour améliorer le travail d'enquête et d'application de la loi. Nous avons vu les effets positifs d'une approche coordonnée entre l'Agence des services frontaliers du Canada et les forces de l'ordre, qui a mené à des recouvrements et à des saisies dans les gares de triage et dans les ports canadiens au cours des derniers mois, voire des dernières semaines. C'est très encourageant, mais nous savons qu'il reste du travail à faire.

En observant ce qui se passe aux États-Unis, on peut voir comment une harmonisation des règles d'exportation offrirait un niveau de protection accru. Par exemple, aux États-Unis, un véhicule doit être présenté 72 heures avant son départ comme exigence d'exportation. L'instauration de la même règle au Canada permettrait de fouiller un plus grand nombre de véhicules avant leur exportation et de veiller à ce que le NIV corresponde à ce qui est déclaré sur le formulaire de déclaration d'exportation.

● (0940)

[Français]

Nous savons que les réseaux de vols d'automobiles prospèrent dans le contexte actuel en raison de leur grande habileté à utiliser la technologie à leur avantage. Le milieu criminel continue d'évoluer, et cela souligne à quel point il est important pour nous de toujours garder une longueur d'avance.

Le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles n'a pas été mis à jour depuis 2007. Il s'agit d'un problème auquel il est urgent de s'attaquer pour garantir que les technologies antivol et les plus récentes mesures de sécurité demeurent un besoin essentiel pour prévenir les vols.

[Traduction]

Enfin, l'échange de renseignements est essentiel pour lutter contre les tendances qui se maintiennent.

Nous saluons les récents investissements destinés au projet conjoint d'INTERPOL sur la criminalité transnationale liée aux véhicules. Les investissements ciblés de ce genre permettront de récupérer un plus grand nombre de véhicules volés.

Les partenariats axés sur les données et la divulgation de renseignements entre les secteurs public et privé ont connu du succès aux États-Unis. Le Canada obtiendrait sans doute un succès semblable en améliorant le partage des données.

En terminant, je tiens à remercier encore une fois le Comité de m'avoir invité et de poursuivre cette discussion cruciale.

[Français]

Soyez assurés qu'Intact sera toujours prête à offrir son expertise et ses ressources pour assurer la sécurité et la résilience de la collectivité et pour protéger la population canadienne contre ce problème de sécurité publique.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Lamy.

Nous allons commencer la période de questions avec M. Shipley.

Vous avez la parole pour six minutes.

M. Doug Shipley (Barrie—Springwater—Oro-Medonte, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins d'être ici ce matin.

J'aimerais commencer par les deux agents de police, si vous me le permettez, pour obtenir leur opinion à ce sujet.

Nous avons entendu dire que le vol d'automobile est passé d'un simple problème de vol de biens à un problème complexe de violence lié au crime organisé.

Pouvez-vous décrire comment cette dynamique a évolué au cours des dernières années et ce que vous observez sur le terrain au Québec?

M. Michel Patenaude: La dynamique a changé au Québec. Nous n'avons pas assisté à la même violence que l'Ontario connaît actuellement avec les détournements de voitures, mais nous constatons que les personnes qui commettent les vols sur le terrain n'hésitent pas à mettre des vies en danger pour éviter de se faire prendre. Voilà ce que nous constatons.

Il ne faut pas oublier que les groupes du crime organisé qui passent du vol à l'exportation opèrent dans des structures très complexes qui jouent toutes des rôles différents et assument toutes des responsabilités différentes au sein de leur organisation. En ce qui concerne la violence, nous constatons qu'elle se manifeste davantage sur le terrain et qu'elle vise davantage à éviter de se faire prendre.

[Français]

M. Yannick Desmarais: Au Service de police de la Ville de Montréal, nous observons exactement les mêmes choses en matière de violence armée: tous les jours, nous procédons à des saisies d'armes à feu. De plus, comme on le sait, un événement violent s'est produit hier et les policiers de Montréal ont dû ouvrir le feu. Une enquête est d'ailleurs en cours. Il s'agit évidemment pour nous d'une situation très importante. Nous faisons également des liens avec le crime organisé.

• (0945)

[Traduction]

M. Doug Shipley: Je vous remercie. Espérons que ces policiers se portent bien et qu'ils n'ont pas été blessés lors de cet événement violent dont vous venez de parler.

Ma prochaine question s'adresse au représentant d'Intact, M. Lamy.

Monsieur Lamy, j'ai récemment reçu un appel d'un résidant de ma circonscription ayant un fils de 19 ans qui conduit depuis trois ans. Il m'a dit que son fils n'avait eu ni contraventions ni problèmes, mais qu'avec son renouvellement d'assurance cette année, il lui en coûterait 70 \$ de plus par mois à l'avenir. Lorsque ce résidant a téléphoné à son assureur — et je ne sais pas lequel c'était —, on lui a dit textuellement que l'augmentation était strictement attribuable au vol d'automobile.

Observez-vous ce genre d'augmentation dans vos activités, et est-ce ainsi que sont touchées les personnes déjà aux prises avec des problèmes d'abordabilité aux quatre coins du Canada?

M. Guillaume Lamy: C'est une excellente question.

Il y a certainement des problèmes d'abordabilité, et le vol en est une cause. Nous constatons que l'inflation a un effet sur le prix des assurances dans toute la chaîne. La réparation des véhicules coûte de plus en plus cher, mais il est évident que le vol est l'un des principaux facteurs. Le vol a fait littéralement tripler les coûts pour les compagnies d'assurances entre 2018 et aujourd'hui. Pour mettre les choses en perspective, à l'échelle de l'industrie — pas seulement pour Intact —, c'était 400 millions de dollars en 2018 et c'était rendu à 1,2 milliard de dollars au cours de la dernière année pour laquelle nous avons des données.

De toute évidence, le vol est un facteur fondamental. C'est pourquoi nous devons nous attaquer à cette cause profonde. Au bout du compte, les compagnies d'assurance paient pour les réclamations, mais, comme vous en avez parlé, ce sont les clients qui finissent par payer pour ces réclamations au moyen de leurs primes d'assurance.

M. Doug Shipley: Je vous remercie de cette réponse.

À titre de précision, vous avez dit que, de 2018 à aujourd'hui... Avez-vous dit que les primes d'assurance ont triplé partout au Canada?

Est-ce bien ce que vous avez dit, monsieur?

M. Guillaume Lamy: Non. J'ai dit que les coûts liés au vol étaient de 400 millions de dollars et qu'ils sont maintenant de 1,2 milliard de dollars. Ce sont les coûts liés au vol qui ont triplé.

Les primes d'assurance n'ont pas triplé.

M. Doug Shipley: Je suis heureux que nous ayons clarifié ce point. Merci.

Vous avez dit que votre entreprise encourageait l'installation de dispositifs de repérage. Vous avez aussi dit que vous compensez certains de ces coûts pour vos clients. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

À ma connaissance, un dispositif de repérage Tag indique simplement l'endroit où il se trouve, ce qui n'empêche pas les criminels de voler des voitures, puisqu'ils ne savent pas si un véhicule est muni d'un tel dispositif. En quoi cela profite-t-il à votre entreprise ou au propriétaire du véhicule?

M. Guillaume Lamy: En fait, ils savent qu'un véhicule est muni d'un tel dispositif. Quand l'entreprise Tag installe...

M. Doug Shipley: Comment le criminel sait-il qu'il y a un tel dispositif?

M. Guillaume Lamy: J'y arrive.

En gros, Tag est un dispositif de repérage du marché secondaire. Lors de son installation, on fait une petite gravure sur la fenêtre du véhicule. C'est ce que nous appelons l'effet de l'autocollant: lorsque le voleur voit le modèle qu'il recherche et qu'il s'aperçoit qu'il est protégé par Tag, il se rend chez le voisin d'à côté qui n'a pas de dispositif Tag pour dérober ce véhicule.

On constate que seulement 1 % des véhicules volés sont munis d'un dispositif Tag. Dans 99 % des cas, nous avons réussi à récupérer ces véhicules. C'est très efficace. De toute évidence, cela n'empêche pas le vol, mais c'est dissuasif.

M. Doug Shipley: Merci.

C'est un peu comme un système d'alarme domestique. Beaucoup de gens se contentent de mettre des autocollants dans leurs fenêtres, qu'il y ait un système d'alarme ou non. Je vois ce que vous voulez dire. Merci.

Je pense qu'il ne me reste plus beaucoup de temps de parole.

Je vais revenir aux deux agents de police.

Monsieur Desmarais, Yves Francoeur, le président de la Fraternité des policiers et policières de Montréal, a dit récemment à *La Presse* que les peines pour vol d'automobile sont minimes et que les policiers de Montréal arrêtent des voleurs qui sont punis par des peines de quelques mois seulement.

Êtes-vous d'accord avec M. Francoeur pour dire qu'il faut des peines plus sévères pour punir ces crimes?

[Français]

M. Yannick Desmarais: Évidemment, comme corps policier, nous serons toujours ouverts à des sentences plus importantes.

En février dernier, nous avons procédé à une opération lors de laquelle nous avons arrêté 9 personnes et saisi 55 véhicules volés. Les deux principales personnes dans ce dossier sont toujours détenues actuellement. Pour nous, ce sont d'excellentes nouvelles.

• (0950)

[Traduction]

Le président: Monsieur Schiefke, allez-y, s'il vous plaît, pour six minutes.

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

Avant de commencer à poser des questions aux témoins, à qui je suis très reconnaissant de s'être joints à nous aujourd'hui, je tenais à lire trois paragraphes aux fins du compte rendu.

En 2005, un rapport du ministère de la Justice a révélé qu'il « semblerait [que les peines minimales obligatoires] ne soient pas un outil efficace en matière de détermination de la peine » et qu'elles n'offrent pas « de meilleurs résultats quant à la prévention du crime. » En 2007, le Service d'information et de recherche parlementaires a constaté que « les recherches existantes n'appuient généralement pas le recours à des peines minimales obligatoires à des fins de dissuasion. »

Plus récemment, en 2017, un rapport de Statistique Canada a conclu que « Selon des recherches menées au Canada et aux États-Unis, rien ne permet de croire que les [peines minimales obligatoires] ont un effet dissuasif sur la criminalité; certaines études laissent plutôt entendre que les [peines minimales obligatoires] peuvent donner lieu à des sanctions excessives et à des disparités » pouvant « en fait accroître la récidive. »

Je vais transmettre ces trois rapports à nos analystes dans l'espoir que nous pourrions y faire référence dans le rapport que nous allons rédiger.

[Français]

Cela étant dit, je vais maintenant poser mes questions. Je remercie nos deux témoins de leur présence en personne, ainsi que M. Lamy, qui participe à la réunion par vidéoconférence.

Monsieur Patenaude, je vous félicite pour le colloque que vous organiserez le 30 mai. J'y serai peut-être présent, si je reçois une invitation.

Je suis fier de faire partie d'un gouvernement qui tente de s'attaquer au problème du vol de véhicules en investissant dans l'Agence des services frontaliers du Canada, des gens qui travaillent en première ligne à nos frontières, et dans la Gendarmerie royale du Canada, pour annuler les coupes malheureusement imposées à l'époque du premier ministre Harper.

En fait, nous savons très bien que c'est vous qui faites le travail sur le terrain et qui êtes au service des Canadiens. Dans votre cas, monsieur Patenaude, c'est au service des Québécois et des Québécoises, et dans le vôtre, monsieur Desmarais, des Montréalais.

[Traduction]

J'essaie de trouver un problème sous-jacent qui rassemble le tout. On a laissé entendre qu'il s'agissait d'un problème canadien, mais nous savons, en regardant ce qui se passe dans le monde, que les vols ont doublé aux États-Unis. Ils ont augmenté considérablement en Italie et dans l'ensemble de l'Europe. La Nouvelle-Zélande a même le record du plus grand nombre de vols par habitant. Ce problème a grimpé en flèche partout dans le monde.

J'essaie de comprendre le problème auquel nous devons nous attaquer, en plus de trouver des solutions comme d'investir dans l'Agence des services frontaliers du Canada et dans les services de police pour arrêter les criminels et récupérer les véhicules volés.

Lors de réunions précédentes, lorsque nous avons entendu les témoignages de constructeurs automobiles, j'ai soulevé la question suivante: les voitures sont-elles tout simplement plus faciles à voler de nos jours? Nous avons entendu le témoignage de policiers qui ont dit qu'ils attrapaient des jeunes de 18 ans et de 17 ans. Un dépu-

té conservateur a mentionné qu'un jeune de 15 ans s'est fait prendre à voler un véhicule après avoir acheté un dispositif sur Amazon pour 100 \$.

Ma question s'adresse à vous deux, ainsi qu'à M. Lamy. Le problème ne vient-il pas en partie du fait qu'il est tout simplement plus facile de nos jours de voler des véhicules?

Je vais commencer par vous, monsieur Patenaude.

M. Michel Patenaude: Je pense que c'est l'un des problèmes. Je ne pense pas qu'il y ait de solution miracle. Je ne pense pas qu'il n'y ait qu'une seule solution. Ce problème comporte de nombreuses facettes, et c'est pourquoi les partenariats sont si importants.

De toute évidence, les véhicules sont plus faciles à voler. La technologie pose sans doute un problème. Une des quatre recommandations du président de l'Association des directeurs de police du Québec est de légiférer à l'égard des constructeurs automobiles. La Sûreté du Québec siège à de nombreux comités privés et publics. On y discute de divers problèmes en fonction de nos observations et on échange des pistes de solution.

M. Peter Schiefke: Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Desmarais, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Yannick Desmarais: Pour répondre à une partie de votre question, il y a eu l'année dernière 550 arrestations. Dans 50 % des cas, il s'agissait de personnes dont l'âge se situait entre 15 et 25 ans.

M. Peter Schiefke: C'est incroyable.

M. Yannick Desmarais: Évidemment, cette situation nous interpelle. D'un autre côté, comme M. Patenaude l'a dit, c'est un travail qui comporte de multiples facettes. Les manufacturiers ont une part de responsabilité là-dedans, mais cette responsabilité doit être partagée par l'ensemble des partenaires.

M. Peter Schiefke: Merci.

[Traduction]

Ma question s'adresse à M. Lamy, qui participe par vidéoconférence. Pensez-vous que les voitures sont simplement plus faciles à voler maintenant? Cela coûte des milliards de dollars à votre industrie, et ces coûts se répercutent sur les Canadiens.

M. Guillaume Lamy: C'est certain. Je me ferai l'écho des propos de M. Patenaude. Il s'agit d'une question à multiples facettes qui nécessite une approche globale de la société, mais il est clair que les fabricants ont leur rôle à jouer.

La dernière mise à jour du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles date de 2007, et ses normes de protection rigoureuses datent de 1998. Il est évident que les voitures ne sont pas fabriquées de la même manière aujourd'hui qu'en 1998. Pour nous, c'est un aspect important.

M. Peter Schiefke: Merci, monsieur Lamy. Je vous suis très reconnaissant.

Lors d'une réunion précédente, mon collègue M. MacGregor a parlé de la technologie et du fait que nos téléphones sont dotés d'un système de vérification. Je dois faire trois choses pour que mon téléphone me reconnaisse, en particulier mon téléphone parlementaire.

Serait-il utile pour vous et vos membres, qui êtes confrontés à ces vols de voitures, que les voitures elles-mêmes soient dotées d'une identification multifactorielle? Au lieu d'avoir simplement une clé, que l'on peut remplacer en achetant un objet à 100 \$ sur Amazon, il faudrait peut-être que l'écran soit utilisé comme un clavier ou qu'il y ait une autre technologie.

Cela serait-il utile et cela libérerait-il des ressources que vous pourriez mieux utiliser ailleurs pour lutter contre la criminalité? Qu'en pensez-vous?

• (0955)

M. Michel Patenaude: Tout à fait. Ce serait certainement utile. C'est un outil de plus dans notre panoplie, mais, comme nous l'avons vu par le passé, le crime organisé s'est adapté à nos mesures. Nous devons rester...

M. Peter Schiefke: Vous devez rester vigilants.

M. Michel Patenaude: ... vigilants et maintenir la pression.

[Français]

M. Peter Schiefke: Monsieur Desmarais, vous avez la parole.

M. Yannick Desmarais: Comme l'a dit M. Patenaude, et nous sommes de cet avis, la technologie pourra toujours être contournée. Par contre, à l'heure actuelle, la difficulté, c'est l'accès à l'intérieur des véhicules, et non au port du système OBD. Il est plus facile de voler un véhicule aujourd'hui qu'il y a 10 ans.

M. Peter Schiefke: Merci.

Monsieur Lamy, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Guillaume Lamy: Je ne suis pas un expert en sécurité automobile, mais nos données montrent qu'il existe un écart important entre les constructeurs. Relever la barre pour tout le monde fait partie de la solution.

M. Peter Schiefke: Merci.

Monsieur le président, je sais que mon temps de parole est écoulé, mais, compte tenu des témoignages que nous venons d'entendre, il serait peut-être bon que nous invitions les présidents des constructeurs automobiles tels que GM, Toyota, Volkswagen et Chrysler à venir devant le comité pour répondre à certaines questions sur les mesures qu'ils prennent pour rendre les voitures plus difficiles à voler.

Merci.

Le président: Merci.

Madame Michaud, vous disposez de six minutes. Allez-y.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Merci, monsieur le président.

Messieurs les témoins, je vous remercie beaucoup d'être des nôtres.

Nous avons déjà entendu un assez grand nombre de personnes dans le cadre de notre étude. Or, nous constatons que les gens sont assez prompts à rejeter la faute sur les autres. Vous avez entendu les représentants de l'Administration portuaire de Montréal, qui ont témoigné avant vous. Ils ont dit que le port de Montréal n'était pas la cible de ces crimes, que ceux-ci étaient commis antérieurement et ultérieurement. Cette affirmation se défend peut-être, mais je pense qu'une certaine part de la responsabilité doit être assumée ici. Les

manufacturiers disent que le problème n'est pas la voiture, mais le voleur. Cela dit, tout le monde essaie de travailler ensemble, et les partenariats recherchés dans ce projet sont une très bonne idée. Qui plus est, on constate qu'il y a des résultats, ce qui est encourageant.

Monsieur Desmarais, vous avez mentionné que le milieu du crime organisé était impliqué là-dedans. Vous le constatez, étant donné que vous travaillez contre ce milieu dans d'autres domaines. On sait que le vol de voitures sert à financer d'autres activités criminelles. Ce n'est pas nécessairement plus facile pour vous, mais, comme vous êtes déjà engagés dans ce travail, vous pourriez contribuer à arrêter les voleurs, à les mettre derrière les barreaux et à remettre les véhicules aux propriétaires. Après tout, c'est peut-être vous qui êtes les plus importants partenaires. Je suis contente que vous soyez ici.

J'ai bien aimé la question de mon collègue, tout à l'heure, qui disait que, à partir du moment où on arrêtait quelqu'un, on pouvait remonter jusqu'à la source. Les gens de l'Administration portuaire de Montréal et de l'Agence des services frontaliers du Canada semblaient dire qu'ils ne disposaient pas de ces renseignements.

Supposons que vous soyez en mesure de récupérer un véhicule dans un conteneur. Comment est-il possible de remonter jusqu'à la source, même si je sais que vous ne pouvez pas dévoiler des secrets d'enquête? J'ai essayé plus tôt de faire dire aux représentants de l'Administration portuaire de Montréal le processus qui est suivi à partir du moment où une personne possédant une entreprise décide de mettre des biens destinés à l'exportation dans un conteneur, qui est déjà scellé à votre arrivée. Quand vous remontez le fil de toutes ces étapes, tombez-vous sur de plus gros réseaux? Comment tout ça fonctionne-t-il?

Nous voyons que ces actions donnent des résultats, du moins je le crois, mais pouvez-vous, tous les deux, nous fournir plus de détails à ce sujet?

M. Michel Patenaude: Comme je le disais plus tôt, la structure des organisations qui se livrent au vol de véhicules est complexe. Il y a différents rôles. Il y a les voleurs, qui sont sur le terrain et qui sont maintenant plus jeunes. Il y a aussi les clients, les exportateurs et les acheteurs à l'étranger. L'objectif est assurément de s'attaquer à tous les niveaux des organisations, du plus bas au plus haut, ainsi qu'à l'international. C'est la raison pour laquelle il est important de travailler ensemble.

Chaque fois qu'il y a une saisie de véhicule ou qu'on obtient de l'information, le renseignement est très important pour aller plus loin dans l'enquête. C'est ce qui est important dans la coordination de nos enquêtes. Il est essentiel d'avoir le bon renseignement, de l'analyser et de l'utiliser en temps réel pour coordonner nos enquêtes et les orienter. Il est donc important d'avoir les renseignements au sujet du transporteur et de l'exportateur, et de les amalgamer pour voir les différents modèles avec lesquels cibler nos enquêtes.

• (1000)

M. Yannick Desmarais: Une bonne partie a été dite, mais j'ajouterais que, de notre côté aussi, le renseignement est très important. Entre les agences policières, je ne vois pas nécessairement de problème. Par contre, avec les partenaires, comme l'Agence des services frontaliers du Canada, on doit parfois remplir certains documents pour obtenir ce renseignement, ce qui peut ralentir certaines enquêtes où on devrait agir rapidement. Il est crucial que l'information circule facilement entre les agences.

Mme Kristina Michaud: Je vous remercie.

Avant d'intervenir pour ouvrir un conteneur au port, par exemple, vous devez avoir un mandat. Vous devez donc avoir un doute raisonnable de croire qu'une activité criminelle a lieu. Est-ce aussi un frein? Je comprends que, en général, on a besoin d'un mandat afin de procéder à une fouille, mais y aurait-il une façon de mieux faire les choses?

La contrainte de temps fait-elle que vous laissez parfois passer certaines choses, par exemple parce que vous n'avez pas eu le temps de demander un mandat? Arrive-t-il que vous vous doutiez parfois que des véhicules volés se trouvent dans un conteneur, mais que vous ne meniez pas d'enquête, parce que vous vous dites que ce n'est pas à vous de la faire? Comment tout ça fonctionne-t-il?

M. Yannick Desmarais: Les différentes agences policières font leur travail, notamment au moyen d'autorisations judiciaires. De ce côté-là, il n'y a pas de problème: on mentionne l'enquête en cours et on ouvre les conteneurs ensemble. Par contre, si on donnait des pouvoirs supplémentaires d'ouverture des conteneurs aux policiers qui travaillent dans le port, que ce soient des policiers de la Sûreté du Québec, de la Ville de Montréal ou d'autres corps policiers, ça nous faciliterait évidemment les choses.

Mme Kristina Michaud: D'accord, c'est intéressant.

Selon M. Pierre Brochet, le président de l'Association des directeurs de police du Québec, le processus d'accréditation de sécurité pour les gens qui travaillent au port pourrait être transféré aux services policiers. Tantôt, on disait que c'était entre les mains de Transports Canada, mais qu'il y avait peut-être des lacunes dans ce processus. Qu'en pensez-vous? En avez-vous plein les bras ou est-ce une bonne idée?

M. Michel Patenaude: Il s'agit certainement d'un problème dont nous avons entendu parler, et d'une avenue qui serait envisagée. À la Sûreté du Québec, il y a une division qui fait l'habilitation sécuritaire de certaines personnes. Il s'agit donc d'une possibilité.

Par contre, si on doit concentrer ses efforts en vue de réduire la crise, je ne suis pas certain que c'est là que ça aura le plus grand impact à court terme. À mon avis, nous devons nous attaquer aux réseaux, traiter les informations reçues avec célérité et travailler en coordination avec nos partenaires publics et privés pour identifier les organisations criminelles qui orchestrent ça de A à Z.

Mme Kristina Michaud: Merci, monsieur Patenaude.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Michaud.

Nous passons à M. MacGregor. Vous disposez de six minutes.

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

Merci à tous nos témoins de nous avoir fait part de leur expertise.

Je m'intéresse à la dissuasion, à la volonté de faire craindre aux voleurs de se faire prendre. Dans ma province, la Colombie-Britannique, le programme des voitures-appâts a connu un succès remarquable au début des années 2000. Il a permis de réduire considérablement les vols de voitures. En fait, certains des voleurs de voitures les plus recherchés ont été appréhendés de cette manière. En fait, je me souviens que la province, en partenariat avec les différents services de police, a directement mis en garde les organisations criminelles. La province a financé des publicités télévisées. Il y a même eu des vidéos, filmées depuis l'intérieur d'une voiture,

montrant le moment où le voleur se rendait compte qu'il avait été pris en flagrant délit. Je me souviens que les publicités montraient des images de différentes voitures à différents endroits et disaient: « L'une de ces voitures est une voiture-appât de la police, mais vous ne savez pas laquelle. »

J'aimerais connaître l'expérience de vos provinces respectives en ce qui concerne l'utilisation de voitures-appâts. Quel est le degré de réussite que vous avez constaté? Pensez-vous qu'il soit utile d'y consacrer davantage de ressources? Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet?

[Français]

M. Yannick Desmarais: Les voitures-appâts sont effectivement une bonne technique d'enquête. Par contre, nous, nous visons des réseaux organisés. Quand on utilise des voitures-appâts, on ne vise pas de groupe en particulier. On perd donc un peu de temps dans ce genre d'enquête. Cela dit, cette solution est excellente, elle aussi. Pour ma part, je mettrais plus l'accent sur le travail ciblant les cellules de voleurs et d'exportateurs.

[Traduction]

M. Michel Patenaude: J'abonde dans le même sens. Nous nous concentrons actuellement sur les réseaux qui exportent les voitures et qui recrutent de jeunes adultes pour commettre ces crimes. Nous cherchons vraiment à démanteler ces réseaux. Je pense que les voitures-appâts règlent une partie du problème, mais pas le problème plus large que nous voulons résoudre.

M. Alistair MacGregor: Je sais que ces organisations criminelles, par évolution, pour survivre, doivent être très astucieuses dans leurs opérations, et bien compartimenter toutes les étapes. Lorsqu'une organisation criminelle demande à l'un de ses membres de bas niveau de voler une voiture, et qu'une voiture est volée, à votre avis — et d'après votre expérience —, à quel moment cette organisation est-elle la plus vulnérable? Quel est votre meilleur point d'intervention?

S'agit-il des premiers instants qui suivent le vol de la voiture? S'agit-il des points d'étranglement naturels que sont les ports? Le comité essaie simplement de comprendre où il peut le mieux orienter les ressources fédérales.

• (1005)

M. Michel Patenaude: Je pense que, pour nous, la stratégie consiste à cibler davantage les réseaux et les exportateurs, ceux qui sont en contact avec les clients à l'étranger, ceux qui ont des contacts avec les gens sur le terrain. Ce sont eux qui tirent les ficelles. Ce sont eux qui embauchent et qui recrutent. Il y a des recrues, beaucoup de recrues.

[Français]

C'est de la main-d'œuvre.

[Traduction]

Si nous voulons vraiment avoir un impact et si nous voulons vraiment démanteler les réseaux et réduire cette crise, nous devons nous intéresser à ceux qui tirent les ficelles et nous concentrer sur les réseaux d'exportation et de transport et sur leurs contacts avec les gens à l'étranger.

M. Alistair MacGregor: Les témoins précédents nous ont expliqué que l'âge moyen des personnes impliquées dans le vol de voitures est de plus en plus bas. Nous avons entendu parler de tranches d'âge allant de 15 à 22 ans. Comme M. Schiefke, je suis étonné qu'une personne aussi jeune puisse s'emparer d'une voiture aujourd'hui, avec toute la technologie annoncée. Cependant, lorsque vous appréhendez ces jeunes individus, quels types d'antécédents ont-ils en général?

Par ailleurs, compte tenu de la nature de l'organisation criminelle pour laquelle ils travaillent, est-il relativement facile de les amener à devenir des informateurs, ou y a-t-il une menace de violence qui les empêche de vous aider?

M. Michel Patenaude: Je n'entrerai pas dans les détails de la dernière partie de votre question, mais, ce que je peux dire, c'est que nous constatons le recrutement de membres de gangs de rue qui ont des antécédents de violence et de trafic de stupéfiants. Ces organisations criminelles recrutent une certaine clientèle, mais ce n'est pas le cas de tout le monde. Cela varie.

[Français]

M. Yannick Desmarais: Évidemment, ça nous interpelle, car ce sont des jeunes de 15 à 25 ans qui sont recrutés. Dans certains cas, nous avons même vu des jeunes de Montréal aller voler à Toronto, où ils étaient torturés s'ils ne voulaient pas voler des véhicules.

Il faut effectivement s'attaquer à ces jeunes, mais il faut aussi couper le flux monétaire qui alimente le crime organisé, d'où l'importance de travailler en équipe.

[Traduction]

M. Michel Patenaude: Je voudrais juste ajouter quelque chose à cela. Je pense que c'est une bonne occasion de faire de la prévention auprès de ces jeunes délinquants, comme nous l'avons fait pour la violence armée au Québec. Ils se font recruter et ils sont vulnérables. Je pense que l'éducation est très importante et que la prévention est également très importante dans le cas de ces jeunes délinquants.

M. Alistair MacGregor: En tant que policiers, seriez-vous tous deux favorables à ce que des moyens supplémentaires soient mis en œuvre pour sensibiliser ces jeunes avant qu'ils ne tombent dans le piège de la criminalité?

M. Michel Patenaude: Tout à fait.

M. Alistair MacGregor: Vous avez constaté une réussite remarquable dans ce type de programmes.

M. Michel Patenaude: Tout à fait.

M. Alistair MacGregor: Merveilleux. Merci.

Pour conclure, nous avons entendu des policiers déplorer le fait que des récidivistes se retrouvent parfois dans la rue pour commettre à nouveau le même crime. Nous savons qu'il existe dans le Code criminel des outils permettant d'alourdir les peines en fonction de facteurs aggravants et des antécédents du contrevenant.

Dans votre relation avec les procureurs de la Couronne, pourquoi ces outils actuels du Code criminel ne sont-ils pas utilisés, dans certains cas, à la satisfaction des policiers?

[Français]

M. Yannick Desmarais: Il est certain que nous entretenons d'excellentes relations avec les différents procureurs, que ce soit en ce qui concerne les jeunes ou les adultes.

Par contre, il arrive bien souvent que les jeunes que nous arrêtons dans la rue n'aient aucun antécédent judiciaire. Dans ces cas, il faut donc utiliser les outils que nous avons, c'est-à-dire les remettre en liberté. Selon moi, il faut donc travailler dans cette optique, mais il faut aussi faire de la prévention auprès de ces jeunes, car il y a beaucoup d'argent à gagner à voler des véhicules. C'est très attrayant pour eux.

[Traduction]

Le président: Compte tenu de l'heure, nous allons passer à deux minutes et demie.

Monsieur Lloyd, c'est à vous.

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

Mes questions s'adresseront aux agents présents.

Certains commentateurs ont fait valoir que ces vols de voitures sont essentiellement des crimes sans victime et que nous nous occupons uniquement des vols de biens. Certains ont soutenu non seulement que les peines minimales et les peines plus sévères sont inefficaces, mais aussi qu'elles sont injustes; je ne suis évidemment pas de cet avis. Nous savons qu'il ne s'agit pas d'un crime sans victime. Le crime organisé n'utilise pas les énormes profits tirés de ces vols de véhicules à des fins bénéfiques pour la société.

J'espère que vous pouvez nous faire part de ce que vos renseignements vous disent au sujet de ce que les profits tirés des vols de voitures ont pour conséquence dans notre pays. Contribuent-ils à la violence armée? Contribuent-ils à notre épidémie de drogue? Pouvez-vous nous donner plus de détails et de contexte sur ce que les vols de véhicules permettent de financer dans notre pays?

• (1010)

[Français]

M. Yannick Desmarais: Sur le plan du renseignement en matière d'armes à feu, nous constatons clairement que, non seulement dans les dossiers d'armes à feu, mais aussi dans les dossiers d'homicides, il y a des gens directement liés au vol de véhicules. Quand nous faisons des perquisitions pour saisir du matériel servant au vol de véhicules, nous saisissons régulièrement des armes à feu. Il y a donc vraiment un lien direct entre l'accessibilité à ces armes et l'argent à faire concernant le vol de véhicules.

[Traduction]

M. Michel Patenaude: J'ajouterais que ce que nous constatons, c'est que le crime organisé réussit très bien à s'adapter aux occasions qui se présentent afin de faire beaucoup d'argent rapidement. Nous le voyons avec les activités frauduleuses. Le crime organisé a évolué de cette façon. Maintenant, cela vaut aussi pour les vols de voitures. Je pense que ce que nous constatons, c'est que le crime organisé s'adapte en fonction des marchés qui s'offrent à lui.

De notre côté, à l'heure actuelle, notre service de renseignement n'a pas vu beaucoup de financement d'autres activités criminelles. Ce que nous voyons, c'est le même crime organisé qui profite de différents marchés de la criminalité.

M. Dane Lloyd: Ce sont mes 30 dernières secondes.

Vous voyez un lien direct entre le crime organisé qui vole ces véhicules et les profits qui financent des activités violentes, comme les homicides, le trafic d'armes à feu et le trafic de drogue épidémique. On voit qu'il y a un lien très fort entre ces deux facteurs.

[Français]

M. Yannick Desmarais: Oui, j'en vois une, de toute évidence. Même dans certains dossiers d'incendie criminel...

[Traduction]

M. Dane Lloyd: Diriez-vous que c'est un crime sans victime, oui ou non? Le vol, y compris le vol d'automobiles, n'est pas un crime sans victime.

[Français]

M. Yannick Desmarais: Effectivement, il y a des victimes. Il ne s'agit pas juste de vols de véhicules et de gens qui perdent seulement de l'argent.

[Traduction]

Le président: Merci.

Merci, monsieur Lloyd.

Monsieur Bittle, la parole est à vous pour deux minutes et demie.

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

Cet argument fallacieux était étrange, parce que je ne pense pas que quiconque ici, d'après ce que j'ai entendu, ait dit qu'il s'agissait d'un crime sans victime.

Monsieur Desmarais, à moins d'une erreur d'interprétation, vous avez dit que vous étiez préoccupé par le fait que des jeunes soient libérés sous caution, des jeunes qui n'ont pas de casier judiciaire.

Recommandez-vous que les jeunes qui n'ont pas de casier judiciaire soient incarcérés avant leur procès? Est-ce quelque chose qui devrait se produire dans tous les cas?

[Français]

M. Yannick Desmarais: Non, je vous dirais que chaque dossier est distinct. Il est important de bien évaluer le risque de récidive de ces jeunes. Nous ne détiendrons pas automatiquement chacune des personnes, mais si nous avons un peu plus de pouvoirs, comme corps policier, ça faciliterait évidemment les choses de notre côté.

[Traduction]

M. Chris Bittle: Merci.

Il a été question des peines minimales. Il en est question dans le Code criminel. Je crois que le vol d'automobile est passible d'une peine maximale de 10 ans, mais d'après ce que m'ont dit de nombreux services de police, ces peines ne sont pas imposées, même dans les cas les plus graves.

Ma question porte toutefois sur d'autres dispositions du Code criminel qui visent les personnes qui mènent des activités criminelles.

Ma question s'adresse à vous deux. Vos services de police portent-ils des accusations en vertu de ces dispositions et tiennent-ils compte du crime organisé comme élément permettant d'alourdir ces peines en raison de la gravité et de l'inclusion du crime organisé?

M. Michel Patenaude: Il y a différents types d'enquêtes. Il y a des enquêtes à court et à long terme. Lorsque nous enquêtons à long terme tout en essayant de démanteler une organisation crimi-

nelle, nous essayons d'obtenir toutes les preuves à l'appui des accusations de crime organisé.

Au Québec, c'est le directeur des poursuites criminelles et pénales qui est chargé de porter les accusations; ce n'est donc pas la police. Nous lui fournissons tous les éléments de preuve que nous avons recueillis, et c'est lui qui décide des accusations qui seront portées.

M. Chris Bittle: Il ne me reste que quelques secondes, alors merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Bittle.

Madame Michaud, vous avez deux minutes et demie.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Merci, monsieur le président.

Messieurs les témoins, je vais vous poser trois questions en rafale. Prenez le temps que vous voulez pour y répondre.

Vous avez parlé de l'importance de s'attaquer aux gens qui tirent les ficelles, ceux qui sont à la tête des réseaux d'exportation de véhicules volés. On se fait souvent dire que le mandat de l'Agence des services frontaliers du Canada est davantage axé sur l'importation que sur l'exportation, et qu'elle s'occupe plus de ce qui entre au pays que de ce qui en sort, puisque ce qui en sort n'est plus notre responsabilité.

Croyez-vous qu'on devrait changer son mandat, notamment en raison de la hausse des vols de véhicules au pays, pour avoir un meilleur regard sur ce qui est exporté? J'imagine qu'il y a bien d'autres choses qu'on exporte illégalement.

• (1015)

M. Yannick Desmarais: Depuis 2018, nous travaillons avec nos partenaires au port de Montréal, y compris la Sûreté du Québec et la GRC, et nous constatons chaque semaine qu'il y a beaucoup plus d'espace dédié aux marchandises importées qu'aux marchandises exportées, naturellement, pour protéger l'intégrité du pays. Ça nous empêche d'en faire davantage, et le volume est moindre.

M. Michel Patenaude: J'ajouterais que, depuis le mois de mars 2022, nous collaborons avec le Service de police de la Ville de Montréal, et l'Agence des services frontaliers du Canada pour accroître leur capacité à fouiller des conteneurs. Un des objectifs de nos enquêtes est d'arrêter ces voleurs de véhicules et de démanteler leur réseau avant même que les véhicules arrivent au port.

Mme Kristina Michaud: À votre connaissance, les criminels qui exportent des véhicules volés ont-ils besoin de quelqu'un sur place au port de Montréal pour faciliter l'opération, ou est-ce que ça se fait avant que le conteneur soit scellé?

M. Yannick Desmarais: Non. Selon nos enquêtes, ce n'est pas le cas. Il faut aussi augmenter la capacité de l'Agence de vérifier des conteneurs.

Mme Kristina Michaud: Vous parliez des jeunes qui se font prendre et qui sont interpellés par les réseaux criminels. On se demande si on devrait augmenter les peines ou rétablir les peines minimales, par exemple. Est-ce que ces jeunes tiennent compte du risque de se faire prendre et d'aller en prison avant de commettre ces crimes? Pensez-vous qu'ils sont au courant de la peine qu'ils pourraient recevoir, ou se laissent-ils plutôt entraîner là-dedans sans penser aux conséquences?

M. Yannick Desmarais: Non seulement ils sont au courant, mais ils vont se filmer à l'intérieur des véhicules, alors qu'ils se font poursuivre par des voitures de police, pour ridiculiser la situation. Comme M. Patenaude le disait plus tôt, il est important de se concentrer sur l'éducation de ces jeunes, tout en travaillant sur les mesures coercitives. Les deux aspects sont importants.

Mme Kristina Michaud: Merci.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur MacGregor, vous avez deux minutes et demie.

M. Alistair MacGregor: Merci, monsieur le président.

Je vais m'en tenir à une seule question. Je vous invite tous les deux à y répondre.

Pendant la première heure de l'audience d'aujourd'hui, nous avons entendu des représentants de l'Administration portuaire de Montréal. Bien entendu, les ports sont des créatures du gouvernement fédéral, de qui ils reçoivent leur mandat. Le ministère fédéral des Transports est aussi fortement impliqué.

De votre point de vue, compte tenu du rôle important que jouent les autorités portuaires au Canada, pensez-vous qu'il serait utile que le présent Comité recommande certains changements législatifs? Pensez-vous qu'il serait utile que les autorités portuaires jouent un rôle plus actif dans les enquêtes? Voyez-vous des limites à leur rôle actuel et à celui que vous souhaiteriez leur voir jouer, comme plus d'inspections des conteneurs, etc.?

J'aimerais entendre votre opinion là-dessus.

M. Michel Patenaude: Je peux répondre en premier.

L'une des recommandations de notre président de l'Association des directeurs de police du Québec, M. Brochet, était d'aborder la déclaration sur le manifeste, et donc d'avoir une sorte de mesure législative à cet égard, car nous savons que le manifeste peut être modifié une fois que... c'est l'un des aspects, et nous sommes également d'accord avec cela. C'est une autre chose qui pourrait être utile, comme vous l'avez dit.

Je crois qu'il faut poursuivre nos efforts dans le cadre du projet Rechercher. Nous menons nos enquêtes — et c'est le cas du Service de police de la Ville de Montréal également — en étroite collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada et avec l'Administration portuaire de Montréal. Il importe d'assurer une communication continue et utile. Comme M. Brochet l'a dit, il serait assurément utile que l'on règle le problème du manifeste.

[Français]

M. Yannick Desmarais: Pour compléter ce que dit M. Patenaude, je pense qu'il serait extrêmement important de prévoir un délai avant que le conteneur entre au port, pour que nous puissions faire l'étude du matériel. Par exemple, on pourrait prévoir une période de 72 heures pour que l'information se rende aux services policiers ou à l'Agence des services frontaliers du Canada, pour permettre plus de vérification.

• (1020)

[Traduction]

Le président: Merci.

Je remercie les témoins. Ce fut très éclairant. Nous vous en sommes reconnaissants.

Juste avant de lever la séance, je voulais mentionner que nous ne devrions pas oublier que la délégation ukrainienne arrive juste après.

De plus, M. Caputo souhaite soulever une question.

M. Frank Caputo: Merci, monsieur le président. Je serai bref.

Si j'ai bien compris — et je reconnais que je suis nouveau au sein du Comité —, M. Schiefke et Mme Michaud ont tous les deux suggéré que nous fassions comparaître d'autres témoins. Je me demande si le Comité est prêt à donner son consentement unanime pour prolonger la présente étude de deux réunions supplémentaires, car nous serions prêts, je crois, à faire comparaître d'autres témoins. Je ne sais pas si quelqu'un souhaite en discuter à ce stade-ci.

Mme Jennifer O'Connell: Monsieur le président, à ma connaissance, vous avez encore du mal à trouver des témoins pour remplir les cases horaires existantes, je crois donc que nous pouvons nous contenter du nombre de réunions existantes... Deux autres réunions sont prévues, n'est-ce pas?

Le greffier: Deux autres réunions sont prévues. L'une d'entre elles est déjà complète, mais nous attendons toujours des invitations. Pour ce qui est de la dernière et sixième réunion, les deux ministres sont invités.

Mme Jennifer O'Connell: Il y aurait alors un deuxième groupe de discussion, de sorte que nous pourrions avoir de la place pour... celui de Mme Michaud serait pour le ministre des Transports, et il serait possible de l'inclure là. M. Schiefke en a proposé un. Si les conservateurs et les néo-démocrates souhaitent en proposer un chacun, nous pourrions les inclure dans le deuxième groupe de discussion. Je ne pense pas que deux réunions supplémentaires, alors que nous avons eu des groupes de discussion avec seulement deux ou trois témoins... les deux réunions restantes peuvent suffire.

Le président: Monsieur Shipley, allez-y, je vous prie.

M. Doug Shipley: Je serai bref, car je sais que nous avons autre chose à l'horaire.

Je pense que cette étude nous a beaucoup appris. Je pense que M. Schiefke a soulevé de bons points. Il a omis un certain nombre de fabricants. Les représentants de Toyota sont restés après une réunion, et cela a été incroyablement instructif. Il faisait froid, mais je les ai accompagnés sur l'aire de stationnement. C'était bien. Nous avons beaucoup appris.

Je ne veux pas précipiter l'étude. Je veux faire les choses correctement. Mme Michaud a suggéré de faire participer certains employés, et pas seulement le ministre, de la région. Je pense que deux réunions, c'est très raisonnable. Nous ne demandons pas grand-chose. La présente étude a été très fructueuse.

Le président: Puis-je suggérer que vous laissiez le greffier et moi s'en occuper? Nous prendrons en compte votre demande de témoins et nous verrons si nous pouvons l'intégrer dans un calendrier approprié. Cela vous convient-il? Si c'est deux, c'est deux. Si c'est trois, c'est trois. Cela m'importe peu. Est-ce que cela vous convient, M. Caputo?

Je m'excuse, madame Michaud. Allez-y.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Je vous remercie pour la suggestion. Comme il s'agit de l'étude que j'ai proposée, je suis évidemment en faveur de son extension.

Monsieur le greffier, voulez-vous que nous vous envoyions d'autres suggestions de témoins qui n'ont pas été discutés aujourd'hui afin qu'ils soient ajoutés à la liste? Ai-je bien compris?

Le greffier: Oui, c'est quelque chose qui peut être fait.

Cela dit, jusqu'à présent, ce ne sont pas tous les témoins figurant sur votre liste qui ont été sélectionnés pour l'étude du Comité. On peut donc soit considérer de nouveaux témoins, soit puiser dans la liste actuelle.

[Traduction]

Le président: Madame O'Connell, allez-y, je vous prie.

Mme Jennifer O'Connell: Tout d'abord, précisons que l'on n'accepte pas n'importe quel nombre de témoins. Il faut qu'il y ait un équilibre. Je pense que s'il est possible d'en ajouter un ou deux — nous pouvons soumettre des noms supplémentaires, mais, à ce stade-ci, nous n'acceptons pas nécessairement d'ajouter des

réunions. Pour parler franchement, les conversations au sujet des témoins et des réunions devraient se faire à huis clos. Si on veut en discuter davantage, c'est possible, mais on doit d'abord voir quelles sont les disponibilités et ensuite déterminer s'il y a consentement unanime.

Le président: Merci.

M. Motz, allez-y, je vous prie.

M. Glen Motz: Si on compare la liste des témoins qui a été soumise et celle des témoins qui ont comparu, je pense que tous les partis ont encore des témoins qui pourraient venir. Nul besoin d'ajouter de nouveaux témoins à cette liste. À l'exception d'un ou deux témoins, nous pouvons encore appeler de nombreux témoins qui figurent déjà sur la liste.

Le président: D'accord.

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>