



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent de la sécurité publique et nationale

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 104

Le lundi 29 avril 2024

Président : M. Heath MacDonald



Comité permanent de la sécurité publique et nationale

Le lundi 29 avril 2024

• (1545)

[Traduction]

Le président (M. Heath MacDonald (Malpeque, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la réunion n° 104 du Comité permanent de la sécurité publique et nationale.

Conformément au paragraphe 108(2) et à la motion adoptée par le Comité le 23 octobre 2023, le Comité reprend son étude du phénomène grandissant des vols de voiture au Canada.

Avant de commencer, j'aimerais rappeler à tous les membres et aux autres participants à la réunion présents dans la salle les importantes mesures de prévention suivantes. Afin d'éviter les retours sonores perturbateurs et potentiellement dangereux pouvant entraîner des blessures, on rappelle à tous les participants présents dans la salle de tenir leurs écouteurs éloignés de tous les microphones en tout temps.

Comme le Président l'a signalé dans sa communication à l'intention de tous les députés le lundi 29 avril, les mesures suivantes ont été prises pour aider à prévenir les incidents liés à l'effet Larsen. Tous les écouteurs ont été remplacés par un modèle qui réduit considérablement la probabilité de l'effet Larsen. Les nouvelles oreillettes étaient noires, tandis que les anciennes étaient grises. Veuillez n'utiliser qu'une oreillette noire approuvée. Par défaut, toutes les oreillettes non utilisées seront débranchées au début d'une réunion. Lorsque vous n'utilisez pas votre oreillette, veuillez la placer face cachée au milieu de l'autocollant à cette fin, que vous trouverez sur votre table tel qu'indiqué. Veuillez consulter les cartes sur la table pour connaître les directives à suivre afin d'éviter les incidents liés à l'effet Larsen. La disposition de la salle a été modifiée pour augmenter la distance entre les microphones et réduire le risque d'effet Larsen provenant d'un écouteur. Ces mesures sont en place pour que nous puissions mener nos travaux sans interruption et pour protéger la santé et la sécurité de tous les participants, y compris les interprètes. Je vous remercie tous de votre coopération.

La réunion d'aujourd'hui se déroule dans un format hybride. Conformément à la motion de régie interne du Comité concernant les tests de connexion pour les témoins, j'informe le Comité que tous les témoins ont effectué les tests de connexion requis avant la réunion.

Je voudrais faire quelques observations à l'intention des membres et des témoins. Veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Je vous rappelle que toutes les observations doivent être adressées par l'entremise de la présidence.

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

De l'Association canadienne des automobilistes, nous recevons, en personne, Ian Jack, vice-président, Affaires publiques et, par vidéoconférence, Elliott Silverstein, directeur, Relations gouvernementales et assurances. De l'Insurance Corporation of British Columbia, nous accueillons par vidéoconférence également, Shabnem Afzal, directrice, Sécurité routière, et Kelly Aimers, actuaire en chef.

Nous vous accorderons un maximum de cinq minutes pour faire votre déclaration liminaire, après quoi nous procéderons à une série de questions. J'invite maintenant Mme Aimers et Mme Afzal à faire leurs remarques liminaires, je vous prie.

Mme Kelly Aimers (actuaire en chef, Insurance Corporation of British Columbia): Merci d'accueillir ICBC à comparaître devant ce comité.

Je suis Kelly Aimers, et je suis l'actuaire en chef chez Insurance Corporation of British Columbia, ou ICBC. Je suis accompagnée de ma collègue, Shabnem Afzal, qui est la directrice de la sécurité routière chez ICBC.

Je voudrais tout d'abord souligner que nous sommes au siège social d'ICBC à Vancouver-Nord, en Colombie-Britannique, sur les territoires autochtones ancestraux traditionnels non cédés des Premières Nations Musqueam, Squamish et Tsleil-Waututh.

ICBC est une société d'État provinciale mandatée par la Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada, la Loi sur les assurances et la Loi sur les véhicules à moteur pour fournir une assurance automobile universelle et obligatoire aux conducteurs de la Colombie-Britannique. En outre, ICBC propose aux Britanno-Colombiens des produits d'assurance automobile facultative, des services d'immatriculation des véhicules et des services de permis de conduire. Nous travaillons avec des intervenants externes dans le cadre de projets de sécurité routière et d'initiatives de prévention des crimes liés aux véhicules.

Je tiens à saluer le travail de ce comité et de tous les participants. Nous soutenons les efforts déployés jusqu'à présent et nous nous réjouissons à l'idée de renforcer les initiatives visant à prévenir le vol de véhicules au Canada.

Selon les statistiques fournies par l'Équipe intégrée municipale-provinciale de répression des crimes liés aux automobiles, également appelée IMPACT, en 2023, la province a connu son plus faible nombre d'incidents de vol depuis 2018. Il y a eu 7 538 signalements de vols de voitures à la police en Colombie-Britannique, soit une baisse de 10 % par rapport à 2022, et des baisses ont été enregistrées dans toute la province.

Le vol de véhicules est couvert par l'assurance multirisque facultative d'ICBC et d'autres assureurs privés.

En 2023, sur les 7 500 vols de voitures signalés à la police, 6 255 ont été déclarés à ICBC, pour un coût moyen de 5 700 \$. Ce coût moyen inclut également la franchise pour une réclamation relative à une voiture volée signalée à ICBC. Bien qu'il y ait une légère diminution des réclamations relatives à des vols de voitures signalés à ICBC à partir de 2022, le coût moyen de ces véhicules a augmenté.

Bien qu'ICBC détienne la majorité du marché de l'assurance facultative, je tiens à souligner qu'il ne s'agit que des réclamations signalées à ICBC. Les réclamations peuvent également être déclarées à d'autres compagnies d'assurance facultative, et certains automobilistes peuvent même ne pas avoir d'assurance facultative. Par ailleurs, ces chiffres financiers préliminaires et le nombre d'incidents peuvent continuer à évoluer à mesure que les réclamations sont réglées.

Sur ce, j'aimerais céder la parole à ma collègue, Shabnem Afzal, qui est la directrice de la sécurité routière chez ICBC.

• (1550)

Mme Shabnem Afzal (directrice, Sécurité routière, Insurance Corporation of British Columbia): Merci.

ICBC s'est associée au gouvernement de la Colombie-Britannique dans le cadre de l'Équipe intégrée municipale-provinciale de répression des crimes liés aux automobiles, ou IMPACT, comme Mme Aimers vient de le mentionner. Le mandat de cette équipe est de lutter contre les crimes liés aux véhicules. Nous avons noué des partenariats pour cibler avec succès les délinquants chroniques qui commettent des crimes liés à des véhicules et les groupes criminels organisés impliqués dans les crimes liés aux véhicules depuis 2004, date où l'équipe IMPACT a été créée. IMPACT dirige également le programme provincial de voitures-appâts, qui cible les délinquants chroniques qui commettent des crimes liés à des véhicules dans toute la province. Cette année 2024 marque le 20^e anniversaire de la création de l'Équipe intégrée municipale-provinciale de répression des crimes liés aux véhicules, et ICBC est un partenaire financier depuis la création d'IMPACT.

ICBC a également une unité consacrée aux enquêtes spéciales, également connue sous l'acronyme UES, et un agent de notre unité travaille avec l'équipe IMPACT. Il assure la liaison avec les autres services de police de la Colombie-Britannique ainsi qu'avec les autres bureaux d'ICBC qui se consacrent à l'identification des véhicules clonés ou dont le NIV a été modifié. L'existence de ces bureaux spécialisés nous aide évidemment à protéger l'intégrité et à minimiser les risques associés au processus d'enregistrement des véhicules en Colombie-Britannique.

Pour mieux combattre les crimes liés aux véhicules, l'unité de détection de l'UES d'ICBC emploie une équipe de spécialistes qui tire parti des données et des analyses pour cibler les réclamations préoccupantes liées aux vols, et ICBC dispose d'un modèle interne d'analyse des fraudes qui utilise les données et le traitement du langage naturel pour cibler les réclamations préoccupantes à des fins d'examen.

Nous nous associons à la police locale et aux intervenants dans le cadre d'initiatives de prévention des crimes liés aux véhicules, telles que fournir des dispositifs de verrouillage de la direction et prévenir les vols de convertisseurs catalytiques. ICBC offre également des incitatifs en matière d'assurance pour encourager les clients à utiliser ces dispositifs passifs d'immobilisation électronique pour protéger leur véhicule.

Sur ce, j'aimerais consulter le Comité et répondre aux questions que vous pourriez avoir.

Je vous remercie.

Le président: Merci à toutes les deux de vos déclarations.

J'invite maintenant M. Jack ou M. Silverstein à prendre la parole, je vous prie.

M. Ian Jack (vice-président, Affaires publiques, Association canadienne des automobilistes): Ce sera moi, monsieur le président. Je vous remercie.

[Français]

Bonjour.

Monsieur le président et honorables députés, je vous remercie de nous avoir invités à vous faire part de notre point de vue sur la lutte contre le vol de véhicules.

[Traduction]

Je suis Ian Jack. Je suis le vice-président des affaires publiques pour le bureau national de l'Association canadienne des automobilistes, ou l'ACA, ici à Ottawa. Mon collègue, Elliott Silverstein, notre directeur des relations gouvernementales pour les assurances, se joint à moi virtuellement aujourd'hui pour m'aider à répondre à vos questions.

Ensemble, la CAA et CAA Assurance représentent les intérêts de 7,1 millions d'automobilistes qui sont membres de notre association à but non lucratif, qu'il s'agisse de l'AMA, la BCAA ou la CAA, et de dizaines de milliers de clients de l'assurance automobile dont les polices sont souscrites auprès de CAA Assurance.

Par conséquent, nous croyons que nous apportons une perspective unique à la question du vol de voitures, en tenant compte des coûts pratiques, psychologiques et financiers de ce problème pour tous les Canadiens.

La plupart d'entre vous connaissent la marque.

[Français]

Fondée en 1913, l'Association canadienne des automobilistes, ou CAA, est une organisation nationale qui regroupe huit clubs d'automobilistes et qui offre à ses membres de l'assistance routière, des services d'assurance, des rabais et privilèges ainsi que des services de voyage.

[Traduction]

La Compagnie d'assurance CAA a été créée en 1974 et, depuis, elle offre un service fiable, équitable et digne de confiance pour protéger les Canadiens et ce qui compte le plus pour eux.

La CAA est ravie d'être le seul défenseur des droits des consommateurs à avoir été invité au Sommet pour lutter contre le vol de véhicules du gouvernement fédéral en février pour représenter les propriétaires de véhicules, qui sont la première ligne de défense pour prévenir le vol de véhicules et qui sont les plus touchés dans leur vie quotidienne lorsqu'un vol se produit. Le sommet n'était qu'une première étape et, aujourd'hui, près de trois mois plus tard, nous attendons toujours certains éléments clés de la stratégie nationale qui a été promise. Le sujet n'est pas moins urgent. Nous devons nous mettre au travail, et pas seulement en donnant le coup d'envoi, mais en fixant des échéances concrètes, courtes, mais raisonnables, pour obtenir des résultats.

Comme vous le savez, les coûts associés aux vols de véhicules augmentent de manière astronomique. Il y a eu 1,2 milliard de dollars de paiements supplémentaires en 2022, et ces coûts sont refilés aux consommateurs sous la forme de primes plus élevées et, dans certains cas, de frais supplémentaires pour les véhicules pouvant aller jusqu'à 500 \$, si vous avez la malchance de posséder l'un des 10 véhicules les plus volés. Nous croyons que ces coûts seront nettement plus élevés en 2023.

Pour mettre les choses en perspective, l'incidence des vols de véhicules sur l'industrie de l'assurance équivaut à celle d'une inondation ou d'une tornade, sauf que les vols de véhicules se produisent tout au long de l'année et qu'on n'en voit pas la fin.

● (1555)

La CAA craint que si le taux de vols de véhicules n'est pas maîtrisé, les coûts liés aux automobiles continuent d'augmenter pour les conducteurs déjà aux prises avec des problèmes d'abordabilité. Les primes d'assurance, les franchises et les coûts globaux risquent d'augmenter pour tout le monde si le taux de vol de véhicule demeure élevé.

Nous tenons à souligner que la montée en flèche des vols de véhicules ne se limite pas qu'à des pressions financières pour les consommateurs, aussi importantes soient-elles.

[Français]

Les victimes de vol sont privées de leur moyen de transport pour se rendre au travail ou, parfois, à des rendez-vous importants.

[Traduction]

Cela peut devoir dire qu'il faut attendre des mois pour faire remplacer un véhicule ou qu'il faut le remplacer par un modèle de qualité inférieure dans ce marché inflationniste. Cela a des effets psychologiques également. Nous sommes satisfaits des mesures qui ont été prises jusqu'à présent par les forces de l'ordre et les gouvernements provinciaux et fédéral, mais nous avons besoin d'engagements, ainsi que de délais raisonnables mais ambitieux, pour intensifier les mesures visant à réduire le nombre de vols de véhicules.

Plus précisément, la CAA demande au gouvernement, tout d'abord, de donner à l'ASFC les moyens de mieux faire respecter les lois aux ports, et en particulier au port de Montréal, en augmentant les effectifs sur le terrain, en installant des scanners pour les conteneurs de fret et en accordant la priorité aux inspections aléatoires sur les exportations, qui sont aujourd'hui pratiquement inexistantes.

Nous demandons au gouvernement de lancer, dans un délai très court, une mise à jour des normes d'antivol de véhicules, qui datent maintenant de plus de 15 ans. Cette technologie est exploitée par les criminels pour voler facilement des véhicules. La CAA a insisté sur la nécessité d'une période de consultation rapide afin que les règlements puissent être révisés dans un délai raisonnable minimal. Les propriétaires ne devraient pas avoir à assumer le coût de l'installation de solutions antivol dispendieuses sur le marché secondaire pour compenser l'inaction de l'industrie.

Nous demandons au gouvernement d'augmenter les peines minimales prévues par le Code criminel pour les récidivistes. La CAA s'est réjouie de voir que le budget reconnaissait la nécessité de renforcer ces sanctions, mais, encore une fois, nous aimerions que des mesures soient prises dès maintenant, et non dans des mois ou des années.

Nous demandons au gouvernement de débloquer davantage de fonds et d'améliorer la coordination et l'échange de renseignements entre les forces de l'ordre. Nous en avons déjà vu les résultats ces dernières semaines. Nous devons en voir davantage.

À cet égard, nous devons réexaminer les pouvoirs et les responsabilités conférés à la police ferroviaire dans des endroits tels que Mississauga, ainsi que les ressources que l'ASFC consacre à ces secteurs.

Soyons clairs: nous comprenons que tout le monde a un rôle à jouer dans la lutte contre le vol de voitures, y compris les provinces, les municipalités, la police locale, les fabricants et d'autres. Il est également nécessaire de sensibiliser davantage les consommateurs. C'est notre responsabilité.

[Français]

Je vous assure que nous travaillons sur plusieurs fronts.

[Traduction]

De simples conseils comme le verrouillage des portes de voiture, le stationnement dans le garage si vous en avez un et l'utilisation d'un sac de Faraday pour votre porte-clés la nuit peuvent contribuer à prévenir les vols. Ce sont des messages que nous transmettons.

Sur cette brève introduction, monsieur le président, je vais conclure mes remarques. Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

[Français]

Je vous remercie encore une fois de nous avoir invités à nous joindre à vous aujourd'hui.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Jack.

Nous allons passer directement à la première série de questions.

Monsieur Caputo, je crois que vous êtes le premier intervenant.

M. Frank Caputo (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC): Oui. Je vous remercie, monsieur le président.

J'ai l'intention de poser des questions pendant quelques minutes, puis de présenter ma motion, qui a été fournie la semaine dernière.

Je vous remercie tous de votre présence ici. En tant que député de la Colombie-Britannique, je remercie les témoins d'ICBC et leur souhaite la bienvenue. Je souhaite également la bienvenue aux personnes présentes dans la salle et les remercie.

Je suis relativement nouveau au Comité. Je suis encore en train de me familiariser avec tout cela.

Monsieur Jack, j'ai entendu votre déclaration, et la question que je me pose est la suivante: « Comment en sommes-nous arrivés là? Comment en sommes-nous arrivés à une telle complaisance? » Vous l'avez décrit comme étant l'équivalent « d'une inondation ou d'une tornade ». J'ai été très heureux d'entendre que vous aviez des éléments tangibles, mais comment en sommes-nous arrivés là, à un tel niveau de crise?

• (1600)

M. Ian Jack: Eh bien, c'est intéressant; lorsque nous regardons en arrière et que nous faisons des recherches, nous constatons qu'il y avait beaucoup de vols de voitures dans ce pays il y a 10 ou 15 ans. Je pense qu'on mettait beaucoup l'accent sur ce phénomène. Depuis, on a délaissé le problème. Les efforts ont porté leurs fruits, puis on a cessé de nous attaquer au problème.

Je pense que les gangs criminels organisés sont comme une fuite d'eau dans une maison. Ils optent pour la trajectoire présentant le moins d'embûches. Je pense que, pour diverses raisons, le vol d'automobile est devenu assez facile. Nos normes très laxistes ne sont pas du tout modernes. Les dispositifs antivols dans les véhicules remontent à l'ère des iPod. Il est facile de s'introduire dans un véhicule. On dirait qu'il est assez facile de placer les véhicules dans des conteneurs, aux gares de triage, et dans des conteneurs de camionnage, où les agents de l'ASFC ne semblent pas suffisamment surveiller les exportations. Il semble très facile de mettre les véhicules à bord de navires en partance pour l'étranger.

Je vais également souligner certains témoignages que nous avons trouvés très intéressants. Je ne me souviens plus si ce sont les représentants du Bureau d'assurance du Canada ou d'Équité Association qui ont relevé que, au Canada, les règles sont telles qu'on peut changer un manifeste de navire après son départ. Cela n'a aucun sens. Rien ne devrait changer à l'intérieur d'un conteneur après sa mise à l'eau. On peut prétendre transporter des lave-vaisselle, puis changer l'information une fois en mer: « Oh, soit dit en passant, je transporte en fait des voitures. Au revoir. »

Cela n'a aucun sens. Ces règles devraient être changées. Nous aimerions aussi que le Canada adopte la règle des 72 heures, en vigueur aux États-Unis, selon laquelle on ne peut pas modifier le manifeste dans les 72 heures avant l'expédition. Cela nous semble également logique.

Je dirais que toute une série de facteurs nous a amenés à l'état actuel de la situation.

M. Frank Caputo: Il me semble y avoir une panoplie de problèmes concrets, ainsi que des problèmes de réglementation liés aux dispositifs antivols et à l'évolution de la technologie. Ensuite, il y a les enjeux concrets de prévention, de conformité et d'application de la loi. Je suppose que, à votre niveau, vous avez probablement eu des discussions avec l'ASFC et d'autres groupes similaires. Est-ce exact?

M. Ian Jack: Oui, tout à fait.

M. Frank Caputo: Comment les représentants de l'ASFC ont-ils accueilli vos suggestions, lorsque vous les avez rencontrés?

M. Ian Jack: D'emblée, ils nous ont dit qu'ils n'inspectent pas vraiment les exportations; ils se préoccupent des importations. Très bien, mais je pense que le message clair que nous transmettons — ainsi que ce comité, je l'espère, et, je crois, certains représentants du gouvernement, du moins — est que ce n'est pas suffisant et que nous devons faire beaucoup mieux.

Je sais que des fonds ont été mis de côté pour l'ASFC à cette fin. Cependant, je pense que nous avons besoin d'un changement de mentalité, et que l'ASFC a réellement besoin d'argent. L'Association canadienne des automobilistes a visité les ports de Montréal et d'Halifax au cours des derniers mois et a rencontré les dirigeants des autorités portuaires. Ils ont décrit les processus d'inspection de l'ASFC, qui ne semblent pas vraiment adaptés au XXI^e siècle, si je puis dire, même si je ne suis pas un expert. Ils ont besoin d'installa-

tions plus nombreuses et de meilleure qualité, et il faut leur dire d'intervenir davantage, franchement, sur le plan des exportations.

M. Frank Caputo: Merci.

Je crois que M. Kurek va me remplacer, mais sur ce, je vais proposer la motion pour laquelle un avis a été donné jeudi dernier, je crois.

Le président: Vous avez deux motions, monsieur Caputo. De laquelle parlez-vous?

M. Frank Caputo: Je suis désolé. C'est l'avis de motion qui commence par « Étant donné que les cas de récidive ».

Le président: Voulez-vous lire la motion en entier, monsieur Caputo, pour que ce soit bien clair?

M. Frank Caputo: Elle est datée du vendredi 26 avril 2024. Je propose:

Étant donné, les cas de récidive de criminels en liberté sous caution se poursuivent, notamment le cas d'un homme arrêté pour tentative de détournement de voiture, libéré sous caution, et arrêté à nouveau pour détournement de voiture le lendemain,

que dans le communiqué de presse relatif à cet incident, le service de police de Victoria a cité le projet de loi C-75 (des portes tournantes) comme étant la raison pour laquelle cet individu a été libéré pour ensuite commettre le même délit moins d'un jour après le premier.

Le comité confirme les conclusions du service de police de Victoria selon lesquelles le projet de loi C-75 du gouvernement libéral (portes tournantes) ajoute aux défis auxquels les services de police sont confrontés dans la lutte contre le vol de voitures lorsque les délinquants sont rapidement remis en liberté.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Caputo.

Monsieur Genuis, vous avez la parole.

M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à remercier mon collègue, M. Caputo, d'avoir présenté cette motion et de son excellent travail dans ce dossier important.

Je suis ravi d'avoir l'occasion de dire quelques mots sur la triste trajectoire que les taux de criminalité ont suivie dans notre pays au cours des neuf dernières années — depuis que Justin Trudeau est premier ministre.

Nous voyons que l'expérience des néo-démocrates, des libéraux et de Justin Trudeau sur les politiques entourant la capture et la remise en liberté pour la mise en liberté sous caution a tout simplement échoué. Il y a de nombreux cas où, disons, les mêmes personnes commettent des crimes à répétition. Quelqu'un commet un crime le matin, est libéré sous caution et commet un autre crime l'après-midi, le soir et ainsi de suite.

Ce n'est pas une coïncidence si, après l'élection de Justin Trudeau comme premier ministre, l'inclination des gens à commettre des crimes a subitement changé. C'est une conséquence des décisions stratégiques prises par le gouvernement qui permettent aux récidivistes violents d'être facilement mis en liberté sous caution et de commettre des crimes au détriment de notre communauté.

Voilà pourquoi je trouve que cette motion est importante. C'est une motion dont l'avis a été donné — et j'espère que mes collègues l'appuieront —, qui appuie simplement les conclusions du service de police de Victoria et qui reconnaît les ratés du projet de loi C-75 du gouvernement libéral sur la mise en liberté sous caution — le projet de loi sur les portes tournantes. La motion se veut une réaction aux conclusions de ce service de police et reconnaît que ce projet de loi provoque d'importants problèmes. Il complique la vie des policiers et des citoyens ordinaires. Il facilite la vie des récidivistes violents.

J'aime la clarté de la motion et le fait qu'elle répond à une réalité évidente du bilan du gouvernement en matière de criminalité. Les statistiques sur la criminalité sont très éloquents à ce sujet. La criminalité était en baisse jusqu'en 2015, puis elle a augmenté de façon spectaculaire après 2015. Nous savons tous ce qui s'est passé cette année-là.

Cela fait neuf ans que les expériences des néo-démocrates et des libéraux sur la criminalité ne fonctionnent pas. Il est temps d'adopter une nouvelle approche.

Je vais m'arrêter ici.

• (1605)

Le président: Monsieur Kurek, vous avez la parole.

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

J'apprécie la motion que mon collègue, M. Caputo, a présentée.

Permettez-moi de vous faire part brièvement de quelques réflexions qui ne sont pas les miennes et que j'ai entendues au cours de la semaine de relâche de la part de professionnels des forces de l'ordre dans ma circonscription. Pour m'assurer de protéger leur identité, je ne vais pas trop entrer dans les détails quant à leur lieu de résidence et au service de police dont ils font partie. Je me contenterai de dire qu'ils assurent le maintien de l'ordre dans une grande région rurale et une partie de la région que j'ai l'honneur de représenter.

La motion est très pertinente parce qu'elle porte sur les politiques de capture et de remise en liberté qui font qu'un très petit nombre de délinquants — bien souvent, des délinquants dangereux et violents — sont arrêtés à répétition pour les mêmes crimes. Dans de petites communautés... Dans la région que je représente, plusieurs centaines de résidents sont terrorisés par un petit groupe de personnes. Tout le monde sait qui commet ces crimes. La police sait que c'est bel et bien le cas. C'est extrêmement frustrant, et même démoralisant, pour nos hommes et nos femmes qui travaillent fort et qui portent l'uniforme de divers services de police.

Je sais que cette motion fait précisément référence au service de police de Victoria, et c'est très valable, mais c'est une amplification du message que nous entendons de la part de tant de professionnels des forces de l'ordre. Ils risquent leur vie chaque jour pour assurer la sécurité de nos collectivités. Or, ils ont l'impression que les circonstances les empêchent de faire leur travail à cause des politiques de capture et de remise en liberté comme celles du projet de loi C-75.

Qu'on pense aux petites villes de l'Alberta rurale, dans le Nord, et dans les Maritimes ou à nos grandes villes où nous voyons parfois des voitures expédiées à l'étranger le même jour ou en quelques jours, c'est une énorme préoccupation. À mon avis, il faut que le

Comité continue de se pencher de toute urgence sur cette question, d'autant plus que nous entendons les témoignages de ceux qui sont en première ligne.

Je ne saurais trop insister sur l'urgence du dossier. Le personnel de première ligne en subit les conséquences directes. Je ne peux pas imaginer une carrière plus difficile dans le monde d'aujourd'hui que celle de professionnel des forces de l'ordre, d'agent de police, étant donné toutes les pressions. Les politiques de leur gouvernement nuisent à leur capacité de faire leur travail et de protéger les collectivités où ils vivent et travaillent, et qui leur tiennent tant à cœur.

Je pourrais en parler beaucoup plus longuement. Je dirais simplement à mes collègues des autres partis qu'il faut traiter cette question avec l'insistance qu'expriment les Canadiens à notre comité. Adoptons cette motion. C'est un petit pas en avant pour reconnaître l'urgence avec laquelle nous pouvons nous attaquer au vol d'automobile, et plus particulièrement les problèmes entourant les récidivistes violents. Ces arrestations exigent des centaines d'heures de travail policier, mais les délinquants sont remis en liberté en quelques heures. Dans bien des cas, ils sont remis en liberté et commettent les mêmes crimes, ce qui met en danger nos collectivités et traumatise les résidents. Bien franchement, les Canadiens méritent mieux que la situation actuelle.

J'espère que le Comité profitera de l'occasion pour examiner sérieusement cette question à la lumière de certains des renseignements présentés par le service de police de Victoria, afin d'amplifier le message que nous entendons de la part de tant de gens partout au pays.

• (1610)

Le président: Merci.

Madame Michaud, nous vous écoutons.

[Français]

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

Je me sens loin de vous aujourd'hui, mais je comprends que cette mesure contribue à la santé et la sécurité de nos interprètes, qui nous aident à faire notre travail chaque jour. Je salue les techniciens de la Chambre qui ont mis en œuvre cette mesure.

Cette motion, déposée par mes collègues conservateurs, traite d'un délit en lien avec une tentative de détournement de voiture. Tous les délits et toutes les situations liés à la hausse des vols de voitures au pays inquiètent évidemment le Bloc québécois. C'est la raison pour laquelle j'ai proposé que nous fassions une étude sur cette question. Cette étude est en cours. Nous recevons aujourd'hui des témoins à ce sujet. Ils ont pris de leur temps pour venir nous parler et nous faire des propositions. Par respect pour eux, je propose que nous revenions à cette étude.

Le projet de loi C-75, si je ne m'abuse, a été débattu et voté lors de la 42^e législature. Il a reçu la sanction royale en juin 2019. Par conséquent, je ne pense pas qu'on ait à voter sur les conclusions qui se réfèrent à un projet de loi d'une législature précédente. Si nous pouvons voter, nous pourrions retourner à nos travaux, et je voterai contre la motion.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur MacGregor, vous avez la parole.

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

Je ne suis pas vraiment impliqué dans cette affaire. J'ai voté contre le projet de loi C-75. J'étais député pendant la 42^e législature, sous le gouvernement libéral majoritaire.

Je trouve simplement curieux que cette motion soit présentée alors que nous sommes au milieu d'une étude sur les vols de voitures. Cela soulève des questions dans mon esprit.

Pourquoi cette motion est-elle si nécessaire alors que nous avons largement l'occasion de poser des questions pendant cette étude particulière?

Quelqu'un a-t-il pensé à faire venir les représentants du service de police de Victoria ou à les inviter comme témoins pour que nous puissions leur poser des questions? Cette motion nous invite grandement à nous fier à la bonne foi des conservateurs, qui est parfois limitée.

Je voulais seulement faire remarquer qu'on aurait probablement pu trouver d'autres moments plus conciliants de présenter cette motion pendant une étude sur les vols de voitures.

Le président: Merci.

Nous vous écoutons, monsieur Genuis.

M. Garnett Genuis: J'aimerais proposer un amendement en m'inspirant de l'excellente suggestion de M. MacGregor.

J'ajouterais à la fin de la motion ce qui suit: « et que le Comité invite à comparaître pour deux heures des représentants du service de police de Victoria. »

• (1615)

Le président: Quelqu'un d'autre veut-il prendre la parole?

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

(La motion est rejetée par 6 voix contre 4.)

Le président: Nous allons maintenant poursuivre notre série de questions. Je crois que c'est au tour de Mme O'Connell.

Mme Jennifer O'Connell (Pickering—Uxbridge, Lib.): Merci, monsieur le président. Je remercie les témoins d'avoir patiemment pendant cette discussion.

J'aimerais commencer par vous, monsieur Jack. Merci.

Je pense que l'Association canadienne des automobilistes a mené une étude — corrigez-moi si je me trompe — qui a révélé que 33 % des Canadiens qui possèdent des véhicules ont des systèmes antivol installés à l'usine. J'aimerais en savoir un peu plus.

Dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé de ces systèmes antivol. Il est un peu injuste d'imposer cette responsabilité au consommateur, alors qu'il a déjà acheté la voiture.

Constatez-vous que certains fabricants dont les voitures sont plus difficiles à voler mettent en place certains de ces règlements? Je comprends ce que vous avez dit au sujet de la mise à jour du texte de loi sur les systèmes antivol et le fait qu'il est assez désuet.

Nous avons entendu au Comité que certaines voitures sont beaucoup plus couramment volées que d'autres et que certains membres de l'industrie font des progrès.

Avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Ian Jack: J'aimerais céder la parole à mon collègue, M. Silverstein, dans un instant à ce sujet. Il s'y connaît un peu mieux que moi.

Je vais faire quelques observations.

Je pense que ce qui est volé est ce qui a le plus de valeur pour les acheteurs potentiels. Je pense que les gangs criminels mettent plus d'efforts à trouver des façons de voler certains véhicules que d'autres. C'est un facteur parmi tant d'autres.

Je pense que l'autre point que j'aimerais souligner, encore une fois, c'est l'importance d'une norme nationale, qui est une responsabilité fédérale pour les nouveaux véhicules à l'avenir. Ainsi, nous ne nous retrouverons pas dans une boucle perpétuelle où un fabricant pourrait être plus vigilant et faire en sorte que ses véhicules cessent d'être volés. Mais devinez quoi? Les voleurs se tourneraient simplement vers un autre type de véhicule.

Sur ces deux points, je cède la parole à M. Silverstein.

M. Elliott Silverstein: Merci.

C'est une excellente question. Nous savons certainement que beaucoup de véhicules sont très populaires. Le défi est en partie attribuable au fait que les normes canadiennes sont largement dépassées. On constate dans l'industrie dans son ensemble que le défi tient vraiment au fait que, à mesure que certains véhicules deviennent plus difficiles à voler, les voleurs cherchent des véhicules qui sont populaires. Ils passent donc à d'autres véhicules.

Nous devons mettre à jour les normes pour que tous les véhicules soient protégés. La marque ou le modèle ne devrait pas avoir d'importance. Nous disons aux Canadiens qu'ils savent que leurs véhicules sont protégés. Nous devons vraiment mettre à jour des normes qui n'ont pas été examinées depuis 2007. Nous devons vraiment nous pencher sur cette question alors que 20 ans se seront bientôt écoulés. L'industrie peut et devrait en faire beaucoup plus, parce que les Canadiens ne devraient pas assumer les coûts du marché secondaire pour protéger leurs véhicules alors qu'ils paient déjà très cher pour ces véhicules et d'autres types de mesures dissuasives de vol dans leurs propres maisons.

• (1620)

Mme Jennifer O'Connell: Merci.

Nous avons entendu au Comité — et M. Schiefke a également soulevé ce point — que nous observons les mêmes tendances à la hausse pour le vol de véhicule par habitant aux États-Unis. J'ai rencontré certains de nos homologues américains à la frontière et au Bureau of Alcohol, Tobacco, Firearms and Explosives. Il y a aussi une augmentation en Europe. Alors que les politiciens canadiens se livrent à de petits jeux et tentent de rejeter la responsabilité sur certaines lois, nous constatons une augmentation dans le monde entier. C'est en Nouvelle-Zélande, je crois, qu'on enregistre aussi le plus grand nombre de vols de voitures de l'histoire du pays.

En ce qui concerne la fabrication de produits antivol, il est très important que nous suivions également les normes internationales, sinon la valeur des voitures volées au Canada montera en flèche.

M. Ian Jack: Absolument. D'autres pays prennent aussi des mesures en ce sens. Pour réagir à votre commentaire, si nous ne faisons rien ou si nous agissons plus lentement, nous subirons plus de vols de voitures que dans d'autres pays. Je pense, encore une fois, que c'est un très bon argument pour agir le plus rapidement possible.

Ma seule autre observation, que je dirai avec le plus grand respect, c'est que les Canadiens conduisent des véhicules au Canada et craignent qu'ils soient volés ici, pas en Nouvelle-Zélande.

Mme Jennifer O'Connell: Je voulais plutôt faire valoir que nous deviendrons encore plus vulnérables si nous accusons du retard dans la mise en œuvre de ces changements pendant que d'autres pays mettent à jour leurs lois contre le vol.

S'il me reste un peu de temps, j'aurais une question pour Mme Afzal ou Mme Aimers.

La fin de semaine dernière, j'étais en Colombie-Britannique et j'accompagnais des policiers à Chilliwack. Ils m'ont parlé de la voiture-appât qu'ils ont utilisée. Ce sont des agents de la GRC qui assurent la surveillance policière là-bas, et ils ont indiqué qu'ils ne constatent pas une augmentation des vols de voitures en Colombie-Britannique.

Avez-vous une idée de la raison pour laquelle il n'y a pas autant de vols de véhicules en Colombie-Britannique?

Mme Shabnem Afzal: Nos partenaires chargés de l'application de la loi nous disent effectivement cela, entre autres parce qu'il y a un certain nombre de variables à considérer. Ce n'est jamais noir ou blanc; il y a beaucoup de zones grises. Nous pouvons certes affirmer que l'aspect crime organisé du vol de véhicules ne semble pas avoir vraiment atteint la Colombie-Britannique. Le crime organisé sous toutes ses formes est actif dans notre province, mais nous ne constatons pas la même hausse du niveau d'activité du crime organisé en ce qui concerne le vol d'automobiles.

Cela peut être dû en partie au fait que nous avons des frontières communes avec différents pays. Ce ne sont que des hypothèses et il ne m'appartient évidemment pas de le dire. Les représentants des forces de l'ordre pourraient sans doute vous renseigner beaucoup mieux que moi à ce sujet. Nous n'avons tout simplement pas accès aux mêmes marchés que l'Est du Canada pour ce genre de livraisons. C'est différent pour l'Ouest du pays. La plupart des véhicules volés chez nous ne quittent pas le Canada. Nous nous démarquons du fait que 7 véhicules volés sur 10 sont retrouvés, selon les derniers chiffres que j'ai pu obtenir de nos partenaires chargés de l'application de la loi.

De plus, la nature des véhicules qui sont volés ici n'a pas vraiment changé. Plutôt que de se tourner davantage vers les nouveaux modèles avec un dispositif antivol, les voleurs s'intéressent encore surtout aux véhicules plus anciens. D'après ce qu'on nous dit, ces vols sont généralement perpétrés pour commettre un crime ou dans des circonstances semblables.

Le président: Merci.

Madame Michaud, vous avez six minutes.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Merci, monsieur le président.

Je remercie infiniment les témoins d'être ici avec nous, aujourd'hui.

Tout au long de cette étude sur le vol des voitures, j'ai surtout essayé d'en connaître les causes, de trouver des solutions avec les différents témoins et de connaître leurs propositions sur ce que le gouvernement peut faire de plus pour prévenir ces vols.

Au bénéfice des citoyens de ma circonscription, j'en profiterai pour questionner d'abord les représentantes de l'Insurance Corpora-

tion of British Columbia et ceux de l'Association canadienne des automobilistes sur les répercussions de ces vols sur les victimes.

On sait qu'en 2022, les assureurs ont dépensé plus de 1 milliard de dollars en réponse aux réclamations d'assurance. Comment fixe-t-on le montant de la prime d'assurance auto? Pouvez-vous nous en dire plus? Le vol de voitures a-t-il un impact sur la hausse des primes d'assurance au pays? On peut certainement le penser, mais j'aimerais avoir votre opinion. Si la voiture d'un particulier est volée, de combien de dollars sa prime peut-elle augmenter? Qu'en est-il des cas où on se fait voler sa voiture à répétition? On a vu un tel cas à Montréal: on a volé le véhicule d'un citoyen, qui a été en mesure de le récupérer, mais qui se l'est fait voler de nouveau quelques mois plus tard. Quel effet cela a-t-il du côté de l'assureur? Quels calculs sont faits et quel est l'impact sur les citoyens?

Les représentantes de l'ICBC pourraient d'abord répondre à mes questions.

• (1625)

[Traduction]

Mme Kelly Aimers: Serait-il possible de répéter la question en anglais?

[Français]

Mme Kristina Michaud: Je peux répéter ma question en français. Il devrait y avoir l'interprétation.

Pourrait-on expliquer aux témoins comment avoir accès à l'interprétation?

[Traduction]

Le président: Madame Aimers, entendez-vous l'interprétation? Non? Avez-vous choisi le canal au bas de votre écran? Je crois qu'il y a un globe terrestre. C'est fait? D'accord.

Vous savez quoi, madame Michaud? Je vais vous demander de recommencer du début.

[Français]

Mme Kristina Michaud: D'accord. Merci beaucoup.

Je vais recommencer, mais d'abord, mesdames, faites-nous signe pour nous confirmer que vous entendez l'interprétation.

Est-ce que tout va bien? C'est parfait.

Je disais que, depuis le début de la présente étude, j'ai surtout essayé de connaître les causes des vols de véhicules au Canada, de même que les différentes solutions et propositions des intervenants à l'intention des corps policiers, de l'Agence des services frontaliers ou du gouvernement lui-même qui peut mettre en place une nouvelle réglementation ou législation en la matière.

Aujourd'hui, au bénéfice des citoyens de ma circonscription, je profiterai de votre présence à titre d'assureurs pour vous demander de démontrer les répercussions que peut avoir la hausse des vols de voitures au pays sur les citoyens. On sait que plus de 1 milliard de dollars ont été dépensés par les assureurs en réponse aux réclamations d'assurance.

Quel est l'impact de la hausse des vols de voitures, d'une part, sur la prime du citoyen dont la voiture n'est pas volée et, d'autre part, sur la prime de celui à qui on a volé la voiture? Y a-t-il une différence? Y a-t-il une hausse pour tout le monde? Comment cela fonctionne-t-il? De quelle façon procède-t-on pour fixer le montant de la prime?

Je poserai d'autres questions par la suite.

[Traduction]

Mme Kelly Aimers: Je peux vous dire ce qu'il en est pour ce qui est de l'assurance.

Si vous faites une réclamation pour un vol de voiture, cela n'a aucune incidence sur le coût de votre assurance, à moins que vous ayez fait plusieurs réclamations au cours des dernières années. Si vous en avez fait, je crois, trois ou plus, vous devrez payer une franchise plus élevée. Sinon, nous considérons que ce n'est pas votre faute si votre voiture est volée. Si vous avez un dispositif anti-vol dans votre véhicule, nous vous accordons un rabais de 100 \$ sur votre franchise en cas de réclamation si cet appareil a été altéré.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Si je comprends bien, le fait d'avoir présenté plusieurs réclamations au cours des dernières années peut avoir un impact sur la prime d'assurance.

Ces réclamations doivent-elles avoir un lien avec le vol du véhicule ou la raison de la demande, comme un pare-prise brisé ou un accrochage, importe peu?

Si on se fait voler sa voiture quelques années ou quelques mois plus tard, le montant de la prime peut augmenter. Est-ce bien cela?

• (1630)

[Traduction]

Mme Kelly Aimers: S'il y a plusieurs vols, la franchise sera plus élevée. Je pense que la franchise minimale est de 2 500 \$ en cas de vols multiples au cours des dernières années.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Merci.

Monsieur Jack, je vous remercie d'être ici.

Dans votre allocution d'ouverture, vous avez parlé d'éléments très importants, notamment du fait que les voitures étaient de plus en plus faciles à voler. Croyez-vous que l'avènement de la technologie a un impact négatif dans ce cas-ci?

On a l'impression que les voitures qui ont le bon vieux système de clé pour déverrouiller le véhicule sont moins à risque que les nouvelles voitures avec lesquelles tout se fait par la technologie. Cela peut être relié à un téléphone cellulaire, etc.

L'avènement de la technologie pose-t-il un risque supplémentaire pour les manufacturiers?

M. Ian Jack: Nous ne le pensons pas.

On ne peut pas retourner dans le passé non plus. Les réseaux sociaux ont-ils un effet néfaste sur nos adolescents? Oui, mais on en est là. Il en va de même pour la technologie dans les véhicules. Il faut aller de l'avant. Il existe des systèmes d'authentification à double facteur pour les iPhone. Pourquoi cela n'existerait-il pas pour les voitures en ce moment?

Je vais céder la parole à M. Silverstein, qui est notre expert.

[Traduction]

M. Elliott Silverstein: Merci.

Je pense que beaucoup de gens se tournent vers la technologie pour des raisons de commodité, mais ce virage se fait actuellement au détriment de la sécurité. La situation est toutefois très probléma-

tique du fait que nous arrivons à un point de rupture. Les vols deviennent tout simplement trop fréquents. Il y a des gens qui ont de la difficulté à trouver un véhicule après un vol.

Même si les gens adorent le bouton de démarrage et toutes les fonctionnalités offertes par leur véhicule, nous ne pouvons pas faire fi de l'aspect sécurité. Il faut considérer que les normes n'ont pas été mises à jour depuis près de 20 ans. Il faut également prendre en compte le fait que les gens qui doivent acheter un nouveau véhicule doivent composer avec des taux d'intérêt plus élevés, des voitures neuves plus chères et une vie familiale perturbée parce qu'ils ne peuvent pas louer de véhicule. Tous ces éléments entrent en ligne de compte.

À certains égards, on peut se demander si la technologie est une bénédiction ou une malédiction. Les gens adorent les nouveautés technologiques, mais elles sont aussi en quelque sorte à l'origine des problèmes auxquels nous devons nous attaquer. Je pense que nous devons nous assurer que les normes sont mises à jour, car la sécurité devrait primer pour tout le monde.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Je vous remercie.

M. Jack rappelait qu'il y a maintenant la reconnaissance faciale pour le téléphone. Il s'est demandé pourquoi il n'y en avait pas pour les véhicules. Cela semble tomber sous le sens. J'ai déjà expliqué à d'autres témoins que lorsque je stationne mon véhicule, je reçois une notification sur mon téléphone cellulaire qui me confirme à quel endroit il se trouve. Ne pourrait-on pas avoir ce genre de notification quand quelqu'un d'autre démarre la voiture? Cela ne doit pas être si compliqué à mettre en place.

Nous avons reçu les manufacturiers au Comité. Ils mettent plutôt rapidement la faute sur le crime organisé et pour dire que la police et le gouvernement doivent en faire davantage. Pensez-vous que les manufacturiers ont aussi un rôle à jouer dans ce phénomène et qu'ils devraient en faire davantage?

[Traduction]

M. Elliott Silverstein: Je vais vous répondre à ce sujet.

Je pense que les constructeurs automobiles jouent un rôle important à cet égard. Nous avons parlé à nos membres et nous avons fait des sondages. Plus de 80 % des personnes sondées estiment que les manufacturiers doivent en faire plus.

Nous savons que nous avons un problème sur les bras, et que le crime organisé en est certes en partie responsable. Tout le monde a un rôle à jouer, qu'il s'agisse des assureurs, des gouvernements, des forces de l'ordre, mais aussi des constructeurs. Nous devons tous jouer ce rôle crucial.

En fin de compte, l'authentification à deux facteurs est importante. Nous entendons parler de questions d'exclusivité et d'autres problèmes de ce genre, mais il y a d'autres industries, comme les banques, qui ont été en mesure de préserver leurs acquis tout en assurant la sécurité de leurs activités. Nous devons faire la même chose ici pour les Canadiens, car un véhicule est le deuxième achat en importance que fait une personne après celui de sa résidence. Nous devons avoir des normes et des mesures de sécurité à jour pour nous assurer que les gens dorment tranquilles en sachant que leur voiture sera encore là le lendemain matin.

Le président: Merci, monsieur Silverstein.

Notre dernier intervenant pour cette série de questions est M. MacGregor.

Vous avez six minutes.

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

J'aimerais d'abord m'adresser aux représentantes de l'ICBC.

C'est formidable de voir ainsi des concitoyennes de la Colombie-Britannique se joindre à nous et présenter au Comité le point de vue de la côte Ouest sur cet enjeu.

J'aimerais parler un peu du programme des voitures-appâts, car il a connu un succès remarquable lors de sa mise en œuvre. Je me souviens qu'à l'époque, on avait l'impression que le gouvernement de la Colombie-Britannique cherchait activement à allécher les voleurs de voitures pour les inciter à passer à l'acte, sachant qu'une voiture-appât allait permettre de les prendre à leur propre jeu.

Les communiqués de presse publiés à ce moment-là par le Service de police de Vancouver nous apprennent que le programme s'est révélé extrêmement efficace pour ce qui est de réduire le nombre de vols de véhicules.

Pouvez-vous nous dire si ces taux sont demeurés assez constants? Le programme des voitures-appâts contribue-t-il encore à maintenir ces taux bas, ou les résultats sont-ils, dans une perspective plus vaste, attribuables à de nombreux éléments différents? Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

• (1635)

Mme Shabnem Afzal: Il ne fait aucun doute que le programme des voitures-appâts est encore une réussite. Il y a de nombreux autres aspects à considérer en ce qui concerne l'équipe du programme IMPACT et son intégration aux différents groupes et services de police qui participent tous à la lutte proactive contre la criminalité automobile. Je pense qu'il est important de se rappeler que le programme IMPACT est une mesure encore plus efficace à notre disposition pour lutter contre le vol d'automobiles. Nous ne nous limitons pas à la simple application de la loi contre la criminalité automobile par les divers services de police, pour miser plutôt sur un programme concerté tenant compte des données à l'échelle de la province de la Colombie-Britannique. Les voitures-appâts font bien sûr partie de ce programme et produisent d'excellents résultats. Nous avons ainsi pu constater une forte diminution des vols de voiture, mais les voleurs ne cessent de trouver de nouveaux stratagèmes, sans compter les nouvelles technologies installées dans les véhicules. Les voitures-appâts sont encore efficaces, mais je pense qu'il est important de se rappeler que les bons résultats obtenus sont aussi en partie attribuables à l'approche intégrée à l'échelle de la Colombie-Britannique dans le cadre de plus large portée du programme IMPACT.

M. Alistair MacGregor: Je sais que l'ICBC offre un rabais sur les primes lorsqu'un dispositif antivol est installé sur un véhicule. Est-ce que l'ICBC doit revoir cette politique, étant donné que les voleurs semblent être en mesure de déjouer facilement certains des dispositifs antivol les plus couramment intégrés aux voitures maintenant construites? L'industrie de l'assurance dans son ensemble exerce-t-elle des pressions sur les fabricants d'automobiles pour qu'ils fassent mieux à cet égard? Est-ce qu'une telle revendication est au cœur de vos échanges?

Mme Shabnem Afzal: Cela ne me fait pas nécessairement plaisir de le dire, mais nous n'avons pas constaté la même augmenta-

tion du nombre de vols de voitures en Colombie-Britannique. À cet égard, nos taux sont encore assez faibles par rapport au reste du pays. Comme je l'ai dit, il y a un certain nombre de variables différentes qui entrent en jeu, si bien que nous n'avons pas encore jugé bon de modifier nos incitatifs en ce qui concerne les antivol. J'espère que cette tendance va se confirmer et que nous continuerons d'observer une diminution des vols de voitures. Au cours des cinq dernières années, et même par rapport à l'an dernier, comme l'indiquait Mme Aimers tout à l'heure, nous avons constaté une baisse, et nous n'avons donc pas songé à modifier nos primes d'assurance.

M. Alistair MacGregor: Je vais me tourner vers les représentants de l'Association canadienne des automobilistes pour mes deux dernières minutes. Je suis certes reconnaissant aux gens de votre section de la Colombie-Britannique qui ont toujours été là pour me venir en aide en bordure de la route. Nous connaissons bien le précieux apport de votre organisation. Dans le même ordre d'idées, lorsque vous examinez les modèles d'assurance dans le reste du Canada, dans les provinces où le vol d'automobile est une préoccupation croissante, quelle est la position de votre association sur le rôle que les compagnies d'assurance peuvent jouer, dans leurs discussions avec les fabricants d'automobiles, en offrant des rabais sur les dispositifs antivol? Si vous pouviez nous en dire un peu plus à ce sujet, je pense que ce serait utile.

M. Ian Jack: Je vais céder la parole à mon collègue dans un instant, car c'est ce qui l'a occupé principalement, surtout au cours des derniers mois et des dernières années.

Il ne devrait pas incomber aux compagnies offrant de l'assurance-habitation de s'occuper des serrures défectueuses parce que ceux qui construisent des maisons ne se donnent pas la peine d'installer des serrures adéquates sur les portes d'entrée. Nous pouvons faire notre bout de chemin et nous le faisons effectivement — et M. Silverstein vous en dira plus long dans un instant —, mais beaucoup de gens devraient en faire autant, et je ne parle pas seulement des assureurs ou des particuliers qui achètent leur propre antivol sur le marché secondaire dans l'espoir de ne plus se faire voler leur véhicule.

• (1640)

M. Elliott Silverstein: D'une manière générale, je pense que les compagnies d'assurance ont essayé d'en faire beaucoup jusqu'à présent. Nous avons tenté de nous concentrer sur les véhicules les plus souvent volés, ce qui n'a pas d'incidence sur les primes versées par l'ensemble des assurés. Je pense que la volonté de conjuguer nos efforts dans ce dossier s'inspire d'un noble sentiment et mobilise une majorité d'intervenants, mais nous devons amener les constructeurs automobiles à y contribuer au meilleur de leurs capacités. Ils sont à la table avec nous, mais ils doivent en faire davantage pour faire partie de la solution. Ce n'est pas en reportant sans cesse nos interventions sous prétexte qu'il s'agit d'un problème lié au crime organisé — même si celui-ci est bel et bien à l'épicentre de cette crise — que nous allons atteindre notre objectif. Nous devons y parvenir le plus tôt possible, parce que nous ne pouvons pas nous permettre de continuer, jour après jour, à payer des indemnités comme nous le faisons actuellement.

M. Ian Jack: Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, j'ai été frappé par le fait qu'au sommet sur l'automobile auquel nous avons participé, avec une tablee encore plus grande que celle-ci, tout le monde a dit: « *Mea culpa*, nous avons un rôle à jouer. » Cela inclut notre association, car, comme je l'ai dit dans mon exposé, nous devons mieux éduquer les consommateurs. Les seules personnes à la table qui n'ont assumé aucune part de responsabilité à ce moment-là étaient les représentants des constructeurs automobiles.

Le président: Merci.

Je vous remercie tous de vos témoignages.

Nous allons maintenant interrompre la séance pendant quelques minutes le temps de permettre à nos nouveaux témoins de s'installer.

Merci beaucoup.

• (1640)

(Pause)

• (1645)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

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

Nous accueillons ici même dans la salle le capitaine Allan Gray, président et chef de la direction de l'Administration portuaire d'Halifax; et, par vidéoconférence, Mme Mitra Mirhassani, professeure au SHIELD, centre d'excellence en cybersécurité automobile.

Un maximum de cinq minutes sera accordé à chacun pour sa déclaration liminaire, après quoi nous passerons aux questions des députés.

J'invite maintenant le capitaine Gray à nous faire part de ses observations préliminaires.

À vous la parole.

Capitaine Allan Gray (président et chef de la direction, Administration portuaire d'Halifax): Merci.

Au port d'Halifax, nous reconnaissons l'importance de cette question et nous sympathisons avec les milliers de Canadiens qui ont été touchés par ces actes criminels. Nous partageons les préoccupations des Canadiens au sujet du problème croissant du vol d'automobiles, lequel est devenu un crime très sophistiqué. Les individus qui s'y livrent sont très bien organisés. Nous sommes déterminés à travailler avec le gouvernement et les autres intervenants de la chaîne d'approvisionnement pour régler ce problème et atténuer, dans une perspective plus large, les préoccupations entourant la circulation illicite de biens et de personnes.

Les administrations portuaires canadiennes se voient déléguer des responsabilités précises et limitées en matière de sécurité. Par conséquent, elles doivent travailler en étroite collaboration avec leurs partenaires, y compris la police locale, les autorités fédérales chargées de l'application de la loi et l'Agence des services frontaliers du Canada, pour assurer cette sécurité.

Il n'existe pas de solution unique au problème des activités illicites, qui peuvent comprendre également le trafic de drogues illégales et la traite des personnes. Il y a beaucoup d'intervenants, et chacun a un rôle à jouer sur le plan de l'application de la loi et de la

prévention. Il est nécessaire d'élaborer une stratégie qui s'articulera autour de la contribution de tous ces groupes.

Depuis de nombreuses années, je travaille en étroite collaboration avec l'Organisation maritime internationale, ou OMI. Je peux vous dire que la sécurité portuaire est dans leur ligne de mire depuis longtemps. Au début du siècle, les ports étaient des environnements ouverts, mais les événements du 11 septembre ont changé tout cela. L'OMI a élaboré des mesures visant à lutter contre le terrorisme — et pas précisément contre la contrebande — et a continué de mettre l'accent sur la sécurité d'une manière générale. Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, ou code ISPS, a été adopté en 2004. Par la suite, l'OMI a poursuivi ses efforts pour améliorer la sécurité maritime. Le Recueil de directives pratiques de l'OMI sur la sûreté dans les ports offre un cadre précieux pour l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies de sécurité et la détection des risques. On demande à l'OMI d'élargir la portée de son code ISPS pour qu'il tienne compte du crime organisé. Je recommande aux représentants canadiens au sein de l'OMI d'appuyer cette initiative et d'y contribuer.

En ce qui concerne la sécurité et les conteneurs, j'aimerais parler un peu du processus de mise en conteneur et de transport des conteneurs dans un terminal. Partout dans le monde, y compris au Canada, on ne procède généralement pas à une radioscopie des conteneurs destinés à l'exportation, à moins que le pays de destination n'exige à des fins de sécurité une radioscopie préalable au chargement. Cela s'explique du fait que la plupart des contrôles frontaliers sont axés sur l'importation de matières illicites et non sur l'exportation.

Habituellement, un conteneur de transport est rempli à l'extérieur du site. La documentation requise est déjà prête. Cela comprend l'autodéclaration du contenu. Le conteneur est fermé et un scellé douanier y est apposé. Lorsqu'un conteneur arrive à un terminal par camion ou par train, son numéro est apparié au numéro de réservation. On vérifie le scellé douanier pour voir s'il n'a pas été rompu, le numéro de série du scellé est inscrit sur le conteneur, puis celui-ci est placé dans la zone de gerbage pour l'exportation. Ni l'exploitant du terminal ni l'administration portuaire n'ont le droit de retenir ou d'ouvrir un conteneur à moins d'en recevoir l'ordre de l'expéditeur, de la compagnie de transport maritime ou de l'ASFC.

En ce qui a trait à la documentation, il y a un connaissance, soit un contrat ayant force exécutoire entre l'expéditeur et le transporteur qui indique à qui appartiennent les marchandises, et un manifeste de cargaison, qui énonce le contenu présumé du conteneur. Sur ce manifeste, vous trouverez des indications comme « contenu déclaré », parce que la seule personne qui sait avec certitude ce qu'il y a dans le conteneur est celle qui l'a rempli.

Pour ce qui est de l'efficacité de la radioscopie des conteneurs destinés à l'exportation, si le manifeste indique que le conteneur renferme des articles ménagers, mais qu'une radioscopie révèle qu'une voiture se trouve à l'intérieur, alors il est raisonnable d'indiquer aux organismes chargés de l'application de la loi qu'ils devraient inspecter le conteneur. Mais si la radioscopie nous apprend qu'il y a une voiture dans le conteneur et que c'est ce qu'indique également le manifeste, il n'y a aucun moyen de savoir si la voiture en question a été volée sans ouvrir le conteneur pour vérifier si le numéro d'identification du véhicule correspond à celui inscrit sur les documents de propriété. En outre, cette vérification ne va pas nécessairement permettre de détecter un numéro d'identification qui a été trafiqué.

On peut investir beaucoup d'argent et d'efforts pour acheter des appareils de détection et soumettre chaque conteneur à une radioscopie, mais cela ne règlera peut-être pas le problème. Nous savons que la radioscopie des conteneurs exige du temps, des ressources et un personnel formé à cette fin. Il n'est tout simplement pas réaliste de soumettre à une radioscopie chaque conteneur destiné à l'exportation ou même la majorité de ces conteneurs.

L'autre lacune est liée aux habilitations de sécurité dans les ports. Dans bien des pays, la délivrance de titres de sécurité est une exigence pour quiconque doit accéder à une zone sécurisée plus d'une fois par année civile. Ce n'est pas le cas au Canada. Les cartes d'habilitation de sécurité actuellement utilisées pour le transport maritime ne sont pas les mêmes d'un port à l'autre. Chaque port crée sa propre carte. Ce manque d'uniformité rend le système vulnérable à la fraude. D'autres pays ont des systèmes centralisés avec des cartes uniques, ce qui facilite la détection de la contrefaçon et la vérification d'une carte au moyen d'une base de données centralisée.

● (1650)

Le budget fédéral propose de financer l'administration par Transports Canada et la GRC d'un programme centralisé d'habilitation de sécurité en matière de transports, ce qui est positif.

Nous sommes conscients que les gens sont préoccupés par les vols de voiture et la menace de violence dans les collectivités touchées par ce problème. Nous avons besoin d'une solution globale et réaliste quant au niveau de contrôle nécessaire pour obtenir un changement positif. S'appuyer sur la sécurité portuaire en tant que dernière ligne de défense n'est peut-être pas aussi efficace face à des criminels aussi bien organisés. Nous devons envisager d'adopter une approche plus intégrée de la sécurité portuaire qui inclurait tous les paliers de gouvernement et qui tiendrait compte de l'exportation de drogues et d'autres biens illicites et des gens.

Merci.

Le président: Merci.

Allez-y, je vous prie, madame Mirhassani.

Mme Mitra Mirhassani (professeure, SHIELD Automotive Cybersecurity Centre of Excellence): Merci.

Je suis la codirectrice du SHIELD Automotive Cybersecurity Centre of Excellence. Ce centre a été créé en 2020, tout juste au début de la pandémie. Cependant, nous étudions ces défis liés à la sécurité automobile et à la sécurité de l'Internet des objets en général depuis 2012 environ.

Nous avons créé le centre pour aider à combler les lacunes de trois domaines clés. En 2012 en particulier — mais même en 2020 — on nous regardait avec étonnement lorsque nous parlions de questions relatives à la sécurité automobile. Les gens se demandaient de quoi nous parlions. Bien souvent, cet enjeu est confondu avec les dispositifs de sécurité des voitures. Or, il s'agit de deux défis et enjeux différents. Ils sont liés, mais pas exactement les mêmes.

SHIELD travaille avec l'industrie automobile. Des partenaires font appel à nous. Nous pouvons leur proposer des solutions pour répondre à leurs besoins et défis immédiats, mais c'est à eux qu'il revient de déterminer le nombre de solutions qu'ils utiliseront.

Notre centre ne se contente pas d'offrir des solutions technologiques aux problèmes du secteur. Nous offrons également de la formation et de l'éducation sur les problèmes et les défis découlant du

vol de voiture au Canada. L'un des plus grands défis en matière de sécurité est le manque de main-d'œuvre qualifiée et la capacité d'attirer de jeunes esprits dans ce domaine. Nous essayons activement d'éliminer les obstacles dans le secteur et de permettre à la jeune génération d'y entrer, ainsi que d'améliorer les compétences de la main-d'œuvre actuelle dans le domaine de l'automobile afin qu'elle soit en mesure de comprendre le nouvel écosystème automobile.

Nous essayons de discuter avec les décideurs autant que possible. Nous participons et sommes membres de divers comités de normalisation, et nous transmettons les connaissances que nous avons acquises et les leçons que nous avons tirées, qui, nous l'espérons, se refléteront dans la science de pointe, les normes et les politiques.

Je reviens au plus grand défi de l'industrie automobile, à savoir le manque de main-d'œuvre qualifiée. Il est immense. Beaucoup d'organisations œuvrant au sein de l'industrie automobile n'ont pas de personnel possédant les compétences nécessaires, ce qui se manifeste parfois dans les produits qui sortent.

Toutefois, de nouvelles normes sont en cours d'élaboration et les constructeurs automobiles y adhèrent peu à peu. En juillet 2024, ils commenceront à appliquer certaines des normes d'harmonisation mondiales. Nous espérons qu'il y aura davantage d'investissements dans la formation et l'éducation des étudiants et des professionnels.

Malheureusement, le problème de cybersécurité automobile arrivera plus tôt que prévu. Nous avions prédit qu'avec l'essor de l'IA, il y aurait davantage de dégâts et de problèmes, surtout avec le parc automobile. Le vol de véhicule étant un enjeu public, il a suscité l'attention sur les détails liés à la cybersécurité automobile.

Nous espérons pouvoir relever certains des défis dans ce domaine en travaillant avec diverses organisations, différentes institutions, et les secteurs privé et public.

Merci de m'avoir invitée à comparaître devant vous aujourd'hui.

● (1655)

Le président: Merci, madame Mirhassani.

Nous allons maintenant passer à la période de questions. Vous disposez de six minutes, monsieur Shipley. Allez-y, je vous prie.

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

Je remercie les témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

J'aimerais d'abord m'adresser à M. Gray.

Vous avez peut-être déjà abordé ce sujet, monsieur Gray, mais je voudrais juste faire un récapitulatif.

D'après votre expérience, quel pourcentage de conteneurs d'expédition l'ASFC scanne-t-elle au Port de Halifax ?

Capt Allan Gray: On ne parle probablement que de 3 à 5 % des conteneurs au Port de Halifax. Ce n'est pas beaucoup. Il ne s'agit que de conteneurs d'importation, donc...

M. Doug Shipley: Je suis désolé; je voulais parler des exportations, mais je ne l'ai pas dit.

Capt Allan Gray: Pour l'exportation, ce serait zéro.

M. Doug Shipley: Il n'y a absolument aucun balayage des exportations.

Sachant cela, avez-vous des statistiques?

A-t-on déjà saisi une voiture au port?

Capt Allan Gray: Pas que je sache. J'ai entendu parler de voitures qui pourraient avoir transité par le port, mais je n'ai pas eu vent d'une saisie de voiture au port.

M. Doug Shipley: Depuis combien de temps êtes-vous là, monsieur Gray?

Capt Allan Gray: J'en suis à ma cinquième année au port.

M. Doug Shipley: Pensez-vous que le programme d'habilitation de sécurité administré par Transports Canada pour les employés travaillant dans votre port est adéquat pour prévenir l'infiltration dans le secteur public?

• (1700)

Capt Allan Gray: Non.

Pourrais-je développer ce point?

Pour revenir à ce que je disais, il y a l'exemple des cartes de sécurité d'autres pays. Je viens d'Australie en passant, qui est un pays comparable. Dans certains pays, si vous devez accéder à une zone sécurisée plus d'une fois par année civile, vous devez avoir une carte d'habilitation de sécurité pour pouvoir circuler dans la zone. On parle de camionneurs ou de travailleurs qui viennent effectuer des travaux d'entretien sur le site. Peu importe d'où vous venez, vous avez besoin d'une cote de sécurité si vous devez accéder à une zone sécurisée plus d'une fois par année.

La carte du Port de Montréal et celle du Port de Halifax, bien que semblables à certains égards quant aux informations qu'elles contiennent, sont différentes. Les dos peuvent avoir des couleurs différentes, par exemple. Dans d'autres pays, ces cartes comprennent des films holographiques de sécurité qui ne peuvent être achetés qu'auprès du gouvernement. Ils sont apposés sur la carte et chaque carte est identique à l'échelle du pays. Il est très difficile pour le crime organisé de produire des cartes falsifiées, car les systèmes holographiques permettent de déceler les falsifications.

Nous n'avons rien de tel au Canada.

M. Doug Shipley: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Mirhassani.

J'aimerais d'abord faire un bref commentaire.

Il y a quelque temps, j'ai cité l'exemple d'un détournement de voiture qui a eu lieu dans la région de Toronto. Je crois que cet exemple a peut-être été mal cité à quelques reprises au Comité. J'avais mentionné de très jeunes gens. L'un d'eux n'avait que 11 ans, et ils étaient trois, peut-être quatre. Je ne suis plus certain. On a évoqué à plusieurs reprises le fait qu'ils étaient si jeunes et qu'ils avaient pourtant pu acquérir la technologie nécessaire pour voler ce véhicule. Or, ils n'ont utilisé aucune technologie. Ils ont ouvert la portière, ont fait sortir le conducteur, l'ont battu, l'ont poignardé et se sont enfuis avec la voiture. Je veux juste m'assurer qu'il soit clair que les auteurs de ce crime n'ont pas utilisé de technologie.

J'ai une question pour vous, madame Mirhassani. Plusieurs témoins nous ont dit que les voleurs de voitures sont de plus en plus jeunes. Nous savons que nombre d'entre eux volent des véhicules en utilisant la violence, notamment par détournement ou infraction à domicile. Je me demande à quel point il est facile pour un jeune d'obtenir... enfin, d'apprendre comment voler un véhicule autrement

qu'en tirant un conducteur hors de sa voiture et en s'enfuyant avec cette dernière, comme dans l'histoire que j'ai racontée.

Mme Mitra Mirhassani: Il n'a jamais vraiment été compliqué de voler une voiture, mais, de nos jours, l'information est beaucoup plus facile à trouver et nettement plus accessible grâce au partage d'information et à la disponibilité des ressources en ligne. Disons que la nouvelle génération est plus à l'aise avec la technologie que certains d'entre nous. Si ces jeunes sont à la recherche d'informations, ils peuvent facilement les trouver.

Il existe différentes ressources, mais il n'y a aucun moyen de les empêcher de transmettre des informations sur les faiblesses de certaines technologies. Il n'existe aucun moyen de censurer ces sources de données. Cela dit, il y a aussi toujours des histoires de jeunes pirates qui infiltrent des bases de données et des jeux de données extrêmement sécurisés. Au fond, la jeune génération aura toujours un certain intérêt à rechercher ces nouveaux moyens de trouver des informations et à les utiliser.

M. Doug Shipley: Merci.

Il ne me reste qu'une minute, alors je serai très rapide. Quelles recommandations feriez-vous aux constructeurs pour améliorer la résistance des voitures au vol ou aux cyberattaques?

Mme Mitra Mirhassani: Malheureusement, je ne saurais leur donner qu'un seul conseil. Nous devons nous rappeler que même si nous aimons que nos voitures roulent plus doucement, aient beaucoup de dispositifs de sécurité, soient connectées et fassent beaucoup de choses incroyables, leur fabrication est devenue extrêmement complexe. Il en va de même pour l'ingénierie et la conception. Je crains de ne pas pouvoir leur donner qu'un seul conseil. On leur demande généralement d'appliquer un principe de « sécurité dès la conception », mais même ce principe de conception et le protocole d'ingénierie ne parviennent pas à sécuriser un système aussi complexe.

• (1705)

M. Doug Shipley: Ce que vous dites, essentiellement, c'est qu'il continuera à y avoir des vols de voiture, peu importe ce qu'ils font.

Mme Mitra Mirhassani: Malheureusement, il est impossible de sécuriser un système ou une voiture à 100 % et de dire « voilà c'est fait, tout va bien aller ».

Le président: Merci, monsieur Shipley.

Nous allons maintenant passer à M. Schiefke pendant six minutes. Allez-y, je vous prie.

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

J'aimerais moi aussi remercier les témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Mes questions s'adresseront à vous aujourd'hui, madame Mirhassani. Je vous remercie de nous faire part de votre expertise sur cet enjeu fort important.

Des représentants de constructeurs automobiles ont comparu devant notre comité et je leur ai demandé combien ils investissaient dans la R-D pour rendre leurs voitures plus difficiles à voler. Ils n'ont pas été immédiatement disposés à fournir ces informations. J'ai appris qu'INDU — le comité de l'industrie — avait reçu des mémoires et qu'il leur a posé des questions semblables. J'ai lu tous ces documents, et somme toute, aucun d'entre eux n'a révélé ce qu'ils faisaient. Ils ont dit ne pas vouloir donner ces informations, car cela révélerait aux criminels ce qu'ils font pour les empêcher de voler leurs voitures.

Cela dit, j'ai trouvé une exception dans le mémoire d'Audrey Dépaull, qui est la conseillère principale pour la politique publique et le développement de Tesla. Elle a fourni ces informations sans même qu'on ne les lui ait demandées, parce que Tesla est plutôt fière de ce qu'elle a fait pour que ses voitures — selon le Highway Lost Data Institute aux États-Unis — soient les plus difficiles à voler entre 2020 et 2022. On ne parle pas de voitures haut de gamme. On parle de la « Model 3 », dont le prix de détail suggéré par le fabricant est inférieur à la moyenne actuelle.

Certains éléments sont inclus dans les voitures de base, comme le « mode Sentinelle », qui dispose d'une caméra qui capte les images en direct. Ainsi, dès qu'il y a une activité suspecte autour de la voiture, ce système envoie au téléphone du propriétaire un flux en direct de ce qui se passe près de son véhicule. Ces voitures comprennent également des mesures d'atténuation des attaques par relais. Le Service de police de Montréal et la Sûreté du Québec nous ont dit que des jeunes de 15 à 20 ans achetaient des gadgets à 100 \$ sur Amazon pour voler les messages transmis par la voiture. Eh bien, Tesla a instauré une mesure d'atténuation contre ces attaques. Ses voitures ont ce qu'on appelle un paramètre « NIP pour conduite », qui permet au conducteur de sécuriser un code de vérification à quatre chiffres qui doit être saisi avant que le véhicule ne puisse être conduit.

Parmi les méthodes de Tesla, quelle serait la plus efficace... En passant, je ne conduis pas de Tesla. Je n'ai aucun intérêt envers Tesla, mais je suis très intrigué par ce que l'entreprise a réussi à faire. Qu'est-ce que fait Tesla que les autres constructeurs ne peuvent tout simplement pas faire ou ne font pas?

Mme Mitra Mirhassani: La principale différence entre Tesla et les autres constructeurs automobiles loge dans la fabrication. Le processus de fabrication diffère énormément d'un constructeur à l'autre. Tesla a ses propres faiblesses que je ne divulguerai pas ici.

En ce qui concerne la lutte contre les vols de voiture, oui, Tesla a un peu plus de succès à cet égard. Elle organise également des chasses aux primes et participe à de nombreux concours, encourageant essentiellement les gens à les aider à relever les failles de leurs systèmes. Il en va parfois de même pour les autres constructeurs automobiles.

Certaines technologies sont plus faciles à adopter par les autres constructeurs automobiles, mais il ne faut pas oublier que les styles de fabrication de Tesla et des autres constructeurs automobiles sont complètement différents. Cela empêche certains constructeurs de modifier facilement leur processus, et ils sont donc un peu plus lents à adopter des solutions que Tesla adopte, par exemple...

M. Peter Schiefke: Madame Mirhassani, je dispose d'un temps limité et j'essaie vraiment d'intégrer un maximum de votre expertise dans notre rapport.

Nous cherchons des moyens de renforcer nos ports et l'application de la loi. L'un des aspects que je souhaite vraiment aborder est ce que nous pourrions faire en matière de réglementation, car nous avons entendu que cette dernière n'avait pas été mise à jour depuis près de 20 ans.

Que devrait faire le gouvernement?

Quel type de réglementation pourrions-nous mettre en place? Quelle serait la solution la plus efficace pour veiller à fabriquer des voitures plus difficiles à voler? Que contiendrait cette réglementation? À quoi devrait-elle ressembler pour être efficace aujourd'hui et à l'avenir?

● (1710)

Mme Mitra Mirhassani: Bien que la réglementation n'ait pas été mise à jour au Canada, les normes SAE et ISO ainsi que le Forum mondial de l'harmonisation des règlements sur les véhicules l'ont été récemment.

Ces normes seront appliquées en Europe à partir de juillet 2024. Cela signifie que les constructeurs automobiles devront intégrer le principe de sécurité dès la conception et un certain niveau de test de sécurité avant de pouvoir commencer à vendre de nouveaux modèles de voitures.

M. Peter Schiefke: D'après votre expérience, cela permettra-t-il de freiner efficacement l'augmentation de vols de voiture constatée en Europe, aux États-Unis, au Canada et dans le monde entier?

Mme Mitra Mirhassani: Je suis cynique et je suis une chercheuse, et cela influence donc ma réponse. Je pars toujours du principe qu'aucun véhicule n'est sûr à 100 %. Si nous appliquons certaines mesures de sécurité, il y aura toujours moyen de les contourner.

M. Peter Schiefke: Si nous adoptions des normes semblables à celles qui viennent d'être adoptées en Europe, cela serait-il avantageux pour les Canadiens?

Mme Mitra Mirhassani: Oui, certainement.

M. Peter Schiefke: Je vous remercie beaucoup de votre témoignage aujourd'hui.

Le président: La parole est maintenant à Mme Michaud. Elle a six minutes.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence.

Madame Mirhassani, avant de poser mes questions en français, je voudrais d'abord m'assurer que l'interprétation fonctionne. Je vois que cela fonctionne. Merci.

Je vais continuer dans la même veine que mes collègues.

À la suite de son sommet sur le vol de voitures, le gouvernement a annoncé son intention de modifier la Loi sur la radiocommunication afin de réglementer la vente, la possession, la distribution et l'importation des appareils utilisés pour voler des voitures, intention qu'il a réitérée dans le budget tout récemment. Ces modifications permettraient aux organismes d'application de la loi de retirer du marché canadien les appareils qui sont utilisés pour voler des automobiles. Les réactions se sont manifestées assez rapidement.

Un représentant de JuniperOne, une firme de développement de logiciels, expliquait que les dispositifs RRL, ou radio réalisée par logiciel, qui sont visés par cette potentielle interdiction du gouvernement fédéral sont plutôt rudimentaires. Je le cite: « On ne peut pas utiliser un Flipper Zero pour déverrouiller ou faire démarrer une voiture récente ». On sait que les voleurs ciblent davantage les voitures très récentes; on sait également qu'ils ne sont pas nécessairement obligés d'utiliser un appareil technologique. Comme M. Shipley le disait plus tôt, une personne peut tout simplement faire usage de violence pour voler une voiture.

Est-ce vraiment la bonne façon de procéder que de légiférer sur ces appareils, selon vous, ou perdons-nous notre temps, puisque le crime organisé trouvera une façon de se les procurer, de toute façon? Évidemment, il faut aller dans plusieurs directions à la fois.

[Traduction]

Mme Mitra Mirhassani: Malheureusement, je crois que l'interdiction de ces appareils technologiques ne servira à rien. Les voleurs ne vont certainement pas respecter la loi et ils les obtiendront ailleurs.

Au bout du compte, cela n'a fait que susciter un peu de panique parmi mes étudiants, qui se demandaient ce qu'ils allaient pouvoir utiliser pour leur apprentissage. L'interdiction de ces appareils n'aura aucune incidence sur les vols de voitures. Cela ne fera probablement que nuire à la formation et à l'éducation.

Par ailleurs, il est vrai que ces appareils ne peuvent pas ouvrir certaines voitures, mais nous les avons mis à l'essai et, malheureusement, ils fonctionnent sur certains des nouveaux modèles de voitures.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Je vous remercie.

La présidente d'Équité Association a comparu devant le Comité. Elle nous a parlé de technologies de prévention des vols de voitures mises en place par des manufacturiers du Royaume-Uni, ainsi que des systèmes correctifs de sécurité qui empêchent de prendre le contrôle du réseau CAN.

Ces solutions technologiques apparemment assez simples permettraient d'éviter que des voitures soient volées, et il semble que les manufacturiers auraient été incités à les mettre en avant après que certains assureurs eurent décidé de ne plus assurer les véhicules dont le modèle figurait parmi les véhicules les plus volés.

Pensez-vous que les manufacturiers canadiens devraient eux aussi mettre en avant ce genre de technologies?

Pensez-vous que nous finirons par nous retrouver dans la même situation et que les compagnies d'assurance vont finir par ne plus vouloir assurer certains modèles de véhicules parce qu'ils se font trop souvent voler?

• (1715)

[Traduction]

Mme Mitra Mirhassani: Je ne pense pas pouvoir répondre au nom des compagnies d'assurances. C'est à leurs représentants de répondre à cette partie de la question.

Oui, il existe certainement des technologies que nous pouvons utiliser pour essentiellement compliquer la tâche aux voleurs. Même si aucun système n'est sûr à 100 %, si nous rendons les choses plus difficiles ou si nous créons un processus qui ralentit le

déverrouillage ou l'ouverture du véhicule, cela pourrait dissuader un individu qui essaie de voler ce véhicule. D'une certaine manière, s'il faut 15 ou 20 minutes pour voler une voiture en raison des obstacles à surmonter, cela dissuadera les voleurs.

Je ne peux malheureusement pas vous dire ce que peuvent faire les compagnies d'assurances. Je ne peux que répondre à la partie de la question qui concerne la technologie.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Je vous remercie.

Monsieur Gray, j'ai une question à vous poser concernant le port de Halifax.

On sent que la situation y est assez différente de celle du port de Montréal, qui a beaucoup été sur la sellette. C'est une plaque tournante de l'exportation et des vols de véhicules étant donné sa situation géographique.

Je veux juste être certaine d'avoir bien compris ce que vous avez dit tout à l'heure. Selon vous, s'attarder à la sécurité des ports serait la dernière chose à faire pour combattre le phénomène des vols de voitures.

Est-ce bien ce que vous avez dit? Si oui, pourquoi?

[Traduction]

Capt Allan Gray: Si vous comptiez sur les ports en dernier recours ou comme dernière ligne de défense, ce ne serait pas très efficace en raison des nombreux problèmes liés à la documentation. En effet, nous n'ouvrons pas physiquement chaque boîte parce qu'elles sont scellées avant leur arrivée. Si c'était la seule ligne de défense, elle ne serait pas très efficace. Nous avons besoin d'une ligne de défense plus générale.

Selon moi, l'un des problèmes, c'est qu'il n'y a aucun transfert de données efficace entre les organismes et les ports et les terminaux. En effet, en raison des mesures législatives qui sont en place, nous ne pouvons pas avoir accès aux données de l'Agence des services frontaliers du Canada. Ainsi, une fois les données entrées dans les dossiers de l'ASFC, elles n'en sortent plus. Par conséquent, nous faisons face à des problèmes de partage des données entre les ports, les exploitants de terminaux et les chaînes d'approvisionnement.

Ces transferts de données nous aideraient à détecter les anomalies. Si une plus grande quantité de données pouvait être diffusée entre les organismes, les intervenants et les parties intéressées, nous pourrions les utiliser.

D'autre part, en l'absence d'une bonne carte de sécurité ou d'un système d'autorisation de sécurité suffisamment intégré au système, des intervenants du crime organisé s'assureront la coopération d'initiés de confiance ou menaceront des personnes qui font partie de la chaîne. Il leur sera alors beaucoup plus facile de déjouer les dispositifs de sécurité. Certaines choses passeront sous le radar dans ce genre de situation.

Pour moi, il s'agit d'accroître les données et d'intensifier l'utilisation des cartes de sécurité.

Dans le cadre des mesures législatives ou des règles de l'Organisation maritime internationale dont il est question, l'affiliation ou l'appartenance à des organismes liés au crime organisé empêchera d'obtenir une carte de sécurité. Il s'agit là d'un changement majeur qui est en cours dans de nombreux autres pays. C'est un changement très important.

Même si l'on ne tient pas compte de la contrebande — j'ai parlé de la traite des personnes et des drogues en plus des voitures —, le fait est que le terrorisme peut utiliser le crime organisé comme moyen de déplacer des marchandises dangereuses. C'est une chose qui doit se produire.

Le président: Je vous remercie, monsieur Gray et madame Michaud.

Monsieur MacGregor, vous avez la parole.

M. Alistair MacGregor: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais poser mes premières questions à la représentante de SHIELD.

Madame Mirhassani, dans votre déclaration préliminaire, vous avez mentionné l'intelligence artificielle et vous avez évoqué le fait qu'elle créera beaucoup plus de problèmes à l'avenir. Notre comité s'est certainement penché sur la question de l'intelligence artificielle. J'ai parlé à des intervenants qui sont des experts dans ce domaine, et de nombreuses inquiétudes ont été soulevées. Nous n'en sommes qu'aux premières étapes de l'utilisation de cette technologie, mais son utilisation par des acteurs malveillants pour mettre au point des codes qui permettent de mener des cyberattaques représente une préoccupation très réelle.

Vous avez parlé de l'Internet des objets et du fait qu'un grand nombre de nos appareils ménagers — et, bien entendu, de nos véhicules — seront de plus en plus connectés à Internet. En raison de mon travail au sein du comité de l'agriculture, je sais que c'est également de plus en plus le cas pour une grande partie de l'équipement agricole, car les agriculteurs utilisent une liaison de données en temps réel qui leur permet de connaître le fonctionnement exact de chaque machine.

J'aimerais que vous nous parliez de ce sujet. Par ailleurs, je sais que l'intelligence artificielle peut servir d'outil offensif, mais croyez-vous qu'elle aura aussi des applications dans le domaine de la défense? Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

• (1720)

Mme Mitra Mirhassani: Oui, certainement.

En effet, l'intelligence artificielle est actuellement utilisée dans les deux cas, des deux côtés, comme outil de défense et pour vérifier, par exemple, si une personne est bien la personne qu'elle prétend être, grâce à des applications très simples. La reconnaissance faciale sur votre téléphone, par exemple, ou d'autres dispositifs connexes peuvent faire appel à l'intelligence artificielle dans une certaine mesure. Elle est également utilisée de l'autre côté comme moyen offensif pour attaquer d'autres systèmes. Il s'agit donc d'un outil qui joue sur les deux tableaux.

Ce qui nous préoccupe beaucoup au sein de SHIELD, c'est que l'intelligence artificielle est généralement utilisée comme un outil très efficace, mais seulement aussi longtemps qu'il fonctionne. Que se passe-t-il si un individu ou un acteur malveillant attaque cet outil et le met hors d'usage? Cela créera essentiellement de nombreux autres problèmes, et c'est la raison pour laquelle nous avons beaucoup plaidé en faveur d'une utilisation responsable et sécuritaire de l'intelligence artificielle. Dans ces appareils — et puisque l'intelligence artificielle est maintenant omniprésente —, elle est laissée à elle-même. En effet, personne ne pense protéger l'unité d'intelligence artificielle elle-même pour s'assurer qu'elle fonctionne correctement et comme prévu.

Le problème, c'est que si on néglige la sécurité et l'entretien de l'intelligence artificielle qui sera utilisée comme moyen de protection, si les activités de ce centre d'intelligence artificielle sont attaquées, les conséquences pourraient être un peu plus dommageables que ce que nous observons déjà dans certains cas...

M. Alistair MacGregor: Je vous remercie.

J'aimerais passer à une autre question.

Vous connaissez très bien les technologies qui existent pour décourager les vols de voitures. Je suis d'accord avec vous pour dire qu'aucune technologie ne sera infaillible à 100 %, mais certaines sont meilleures que d'autres et peuvent réduire considérablement les chances de réussir un vol de voiture.

Lors d'audiences précédentes du Comité, mon collègue, M. Schiefke, a fait allusion, en examinant le prix de vente des voitures, aux profits réalisés par les constructeurs automobiles. Compte tenu de votre connaissance de la technologie existante et des coûts connexes, quel serait, à votre avis, un montant raisonnable qu'un constructeur automobile devrait investir dans un véhicule — un montant en dollars par unité — pour s'assurer qu'il a beaucoup moins de chances d'être volé?

Mme Mitra Mirhassani: Il est très difficile de répondre à cette question. Je ne connais pas le montant exact qu'il faudrait investir dans un véhicule pour le sécuriser, et je ne peux donc malheureusement pas répondre à cette question.

M. Alistair MacGregor: Existe-t-il des renseignements plus généraux à cet égard? Plusieurs témoins nous ont dit que les constructeurs automobiles ne respectent pas leur part du marché dans toute cette affaire.

Mme Mitra Mirhassani: Dans l'ensemble, oui, il y a certainement des mesures que les constructeurs automobiles pourraient prendre. Certains d'entre eux prennent cet enjeu plus au sérieux que d'autres.

Depuis 2016 et avant, certains constructeurs automobiles et fabricants d'équipement d'origine ont commencé à se pencher sur la question de la cybersécurité. Cependant, la technologie progresse beaucoup plus rapidement que nous ne pouvons trouver et corriger les failles dans les dispositifs de sécurité. Souvent, lorsque la voiture arrive sur le marché, les failles de sécurité viennent juste d'être découvertes. Nous jouons un peu au chat et à la souris dans ces cas, et c'est peut-être l'une des raisons pour lesquelles les constructeurs automobiles accusent un retard dans ce domaine. Il peut leur falloir un peu de temps pour lancer le processus nécessaire pour adapter leur technologie sur le marché. C'est peut-être l'une des raisons.

• (1725)

Le président: Je vous remercie.

Nous entamons maintenant la deuxième série de questions et nous respecterons rigoureusement le temps imparti, car nous voulons qu'au moins quatre intervenants puissent poser des questions.

Monsieur Kurek, vous êtes le premier intervenant. Vous avez cinq minutes.

M. Damien Kurek: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. Je partageai mon temps avec M. Viersen.

Monsieur Gray, j'aimerais vous poser quelques questions.

Vous avez mentionné plus tôt, au sujet de l'habilitation de sécurité de Transports Canada, que les liens avec le crime organisé ne sont actuellement pas pris en compte lorsqu'une personne reçoit une habilitation de sécurité pour un port.

Capt Allan Gray: Oui. À l'heure actuelle, on met l'accent sur la criminalité liée aux armes — soit les choses qui sont liées au terrorisme — parce que la carte de sécurité dans les transports est issue de la décision de l'Organisation maritime internationale, qui était axée sur la prévention du terrorisme. À l'époque, l'accent était mis sur les crimes liés aux armes ou à la violence.

Ce n'est que maintenant que l'Organisation maritime internationale affirme qu'il y a trop de preuves selon lesquelles le crime organisé est lié au terrorisme et qu'il faudrait élargir la portée, mais...

M. Damien Kurek: Je dirais qu'il est certainement grand temps de s'en rendre compte. C'est stupéfiant — que ce ne soit pas le cas — et c'est certainement une question qui doit être abordée.

Je suis curieux. Pourriez-vous nous fournir des données sur le nombre d'interactions de votre port avec l'ASFC, la GRC, le SCRS, le CST et d'autres entités d'enquête fédérales au sujet des conteneurs qui sortent de votre port? Nous avons beaucoup entendu parler de Montréal. Nous avons beaucoup entendu parler de Vancouver. Mais je suis curieux. Avez-vous ces renseignements? Pouvez-vous les communiquer au Comité?

Capt Allan Gray: Je pourrais vérifier, mais si je me fonde sur mes propres interactions, nous parlons très rarement des marchandises qui sortent du port. La plupart du temps, nous nous concentrons sur les cargaisons qui entrent dans le port. Même dans ces cas, on fait preuve d'une grande prudence avec ces renseignements. Par exemple, une saisie de drogue a récemment été annoncée à Halifax. Nous sommes l'administration portuaire, mais nous n'en avons été informés qu'après l'événement.

Ces types de renseignements ne sont donc pas diffusés partout. C'est une chose à laquelle je n'étais pas habitué où je travaillais auparavant, car nous disposions d'un réseau d'information fiable et de multiples organismes se réunissaient pour échanger des renseignements sur de nombreux sujets, notamment sur le terrorisme et sur le crime organisé.

M. Damien Kurek: J'ai une dernière question. Veuillez répondre simplement par oui ou par non. Est-ce un élément qui doit être amélioré au Canada?

Capt Allan Gray: Oui.

M. Damien Kurek: D'accord. Je vous remercie beaucoup.

Monsieur Viersen, je vous cède la parole.

M. Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Bonjour, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui.

Madame Mirhassani, je suis assez âgé pour me souvenir... Je suis mécanicien automobile et j'ai travaillé chez un concessionnaire Chrysler pendant longtemps. Je me souviens de l'arrivée du code SKIM sur les Jeep Grand Cherokee, en 1998. Avec l'arrivée de la technologie SKIM, nous avons assisté à une chute des vols de véhicules en général. Cependant, au fil du temps, nous avons également perdu le verrouillage de la colonne de direction. Je ne sais pas si les gens s'en souviennent, mais auparavant, il fallait insérer la clé sur le côté pour faire tourner le volant. La plupart des véhicules modernes

n'ont plus ce dispositif. Il s'agit plus d'une solution matérielle que d'une solution logicielle.

L'industrie songe-t-elle à réintroduire le verrouillage de la colonne de direction ou d'autres solutions matérielles? On a beaucoup parlé des logiciels, mais parle-t-on aussi des solutions matérielles pour prévenir les vols?

Mme Mitra Mirhassani: N'oubliez pas qu'il est également facile de s'emparer des pièces matérielles, et qu'il est donc possible de reproduire et de fabriquer des copies de clés de serrures mécaniques pour les voitures. Les intervenants du crime organisé ont certainement la possibilité de fabriquer ces clés et de les distribuer par l'entremise de leur système.

Quant à savoir si l'industrie envisage un retour à un tel dispositif, je ne suis au courant d'aucun projet en ce sens.

M. Arnold Viersen: Le verrouillage de la colonne de direction n'est qu'un exemple de dispositif matériel de dissuasion du vol. Des dispositifs de verrouillage du volant sont offerts sur le marché secondaire, car les gens installent des dispositifs antivols de type Club sur leur volant. Ils sont installés après la mise en marché. L'industrie envisage-t-elle d'introduire quelque chose dont nous n'avons pas encore entendu parler?

Mme Mitra Mirhassani: Je ne suis au courant d'aucun projet à cet égard.

M. Arnold Viersen: La clé SKIM que Chrysler a lancée en 1998 était, jusqu'en 2015 environ — vous pourriez peut-être me corriger sur ce point... Jusqu'en 2015, personne n'avait réussi à la contourner. Aujourd'hui, on peut simplement reproduire la clé, c'est-à-dire sa composante électronique, très rapidement, ce qui l'a rendue essentiellement inutile. Y a-t-il une lueur d'espoir au bout du tunnel en ce qui concerne la réintroduction d'un dispositif semblable?

• (1730)

Le président: Veuillez répondre très brièvement, madame Mirhassani.

Mme Mitra Mirhassani: Je ne suis pas certaine que ces dispositifs seront de retour. Si c'est l'intention, je ne suis pas au courant. Toutefois, selon les renseignements auxquels j'ai accès, je dirais que même ces clés mécaniques pour les voitures peuvent être fabriquées assez facilement.

Le président: Je vous remercie.

La parole est à M. McKinnon.

M. Ron McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui.

J'aimerais adresser mes questions à M. Gray.

Nous nous intéressons particulièrement aux ports, car nous les considérons comme la dernière ligne de défense pour empêcher l'exportation de véhicules volés. Je crois comprendre que cela ne s'applique pas vraiment à vous, car vous ne disposez pas de données à cet égard. Cependant, j'aimerais remonter un peu plus haut dans la chaîne logistique.

Vous avez mentionné qu'un grand nombre de ces conteneurs étaient vraisemblablement remplis dans des terminaux situés dans les environs. J'aimerais savoir si certains de ces terminaux profitent d'une réputation de confiance ou d'une relation plus étroite, de sorte que vous pourriez décider si, en fonction de l'entité qui a rempli le conteneur, le manifeste peut être plus ou moins fiable.

Capt Allan Gray: Certaines usines de conditionnement sont des entrepôts de douanes. Elles sont donc passées par un système des douanes pour offrir le courtage en douane. Certaines installations sont plus fiables que d'autres. Je pense qu'il faut aborder la question de la même façon qu'on évalue les risques que présentent les cargaisons d'importation. Il faut vérifier d'où elles viennent, qui les a préparées et quelle est la compagnie de transport maritime. Vous devez adopter une démarche semblable, par exemple vérifier si des sceaux électroniques adéquats sont apposés — ce genre de choses. S'il s'agit d'un courtier en douane fiable et digne de confiance, il est moins probable que vous ayez un problème. S'il s'agit d'une cargaison emballée par une personne ou par un entrepôt que vous ne connaissez pas, le profil de risque est plus élevé.

Encore une fois, le port n'a pas cette information. C'est plutôt l'Agence des services frontaliers du Canada, ou ASFC, qui y a accès. On ne nous dit pas d'où vient la cargaison. On ne nous donne pas ces données.

M. Ron McKinnon: Serait-il utile qu'il soit obligatoire de vous fournir ces renseignements? Ainsi, si vous étiez en mesure de balayer les conteneurs destinés à l'exportation, ou que vous deviez le faire, il serait possible de les trier à la lumière de ces données.

Capt Allan Gray: En effet, cet échange d'information faciliterait le processus d'évaluation des risques. Tout est utile. Plus nous avons des renseignements, plus le terminal peut faire des évaluations. Si l'ASFC nous informait que des cargaisons données présentent un risque supérieur et voulait qu'elles soient balayées, ce serait un processus utile.

M. Ron McKinnon: Qui — le cas échéant — est chargé de vérifier que le manifeste correspond au contenu? Y a-t-il une personne qui peut être tenue responsable si l'on découvre une erreur ou un écart important?

Capt Allan Gray: La personne qui a emballé et déclaré les marchandises est responsable. Cependant, dans la plupart des cas, l'erreur n'est décelée qu'au port de destination. Il n'y a aucun moyen de voir dans un conteneur, à part le balayage.

Comme je l'ai dit, si les documents ont été falsifiés, il pourrait aussi y avoir un problème. Par exemple, si on dit qu'il s'agit d'une voiture et que les documents concordent, c'est acceptable. On ne sait pas si la voiture a été volée ou si le titre de propriété est juste.

M. Ron McKinnon: Qui appose les scellés douaniers sur ces conteneurs? S'agit-il de l'ASFC elle-même, d'un agent ou d'une personne cautionnée ou de confiance?

Capt Allan Gray: C'est la personne qui remplit le conteneur ou le courtier en douane qui y est associé. Il n'y a pas nécessairement un réseau protégé avec les douanes.

M. Ron McKinnon: Il semble très important que nous puissions savoir qui a mis un scellé et si le contenu du conteneur a été vérifié. Les responsables sont-ils en mesure d'en vérifier le contenu, selon vous?

Capt Allan Gray: La personne qui scelle le conteneur devrait en vérifier le contenu, ou quiconque fait la déclaration dans les documents. Encore une fois, dans une situation de crime organisé, il y a

beaucoup d'initiés de confiance, de sorte que la personne qui fait la déclaration pourrait en être un. À moins qu'il y ait plusieurs personnes dans la chaîne qui vérifient ce processus, il pourrait quand même être possible de passer entre les mailles du filet. C'est la nature de la contrebande, peu importe de quoi il s'agit: ce sont des initiés de confiance qui, très souvent, sont responsables de la falsification des documents.

À moins d'ouvrir chaque conteneur... C'est la même chose que pour les importations. Nous n'ouvrons pas tous les conteneurs. Nous ne balayons pas tous ceux qui arrivent. C'est fondé sur l'évaluation des risques. Il faudrait adopter une approche semblable, qui dépend du risque.

Plus on peut valider les justificatifs de sécurité des personnes qui manipulent la cargaison le long de la chaîne, plus on est susceptible de réduire le nombre d'initiés de confiance dans le système.

• (1735)

M. Ron McKinnon: Je suppose que c'est là où je veux en venir. Nous avons besoin d'un moyen de filtrer le grand nombre de conteneurs que nous devons vérifier et être en mesure de déterminer qui en est responsable.

Pensez-vous que nous devrions recommander que la chaîne logistique et la provenance de ces conteneurs soient fournies aux ports?

Capt Allan Gray: C'est ce que je crois, oui.

Le président: Je vous remercie, monsieur McKinnon.

Merci de votre collaboration, monsieur Gray.

Madame Michaud, vous avez la parole.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Merci, monsieur le président.

Je vais continuer dans la même veine que M. McKinnon en posant des questions sur le même sujet.

Tout à l'heure, vous avez proposé des solutions, notamment qu'il y ait un meilleur échange d'informations entre les différents partenaires, soit l'administration portuaire, évidemment, l'Agence des services frontaliers du Canada et les services policiers. On peut le croire, parce que les représentants des services policiers qui sont venus témoigner nous ont dit que ce serait une bonne façon de faire les choses, tout comme revoir le processus d'accréditation de sécurité. Personnellement, je ne savais pas que Transports Canada s'occupait de cela; j'ai donc demandé que le ministre des Transports vienne témoigner au Comité pour nous expliquer de quelle façon cela se fait, et comment on pourrait améliorer ce processus d'accréditation.

Vous avez aussi mentionné le mandat de l'Agence des services frontaliers du Canada en disant qu'on se concentrait davantage sur l'importation que sur l'exportation. Même là, les conteneurs partant d'ici ne sont pas tous inspectés par l'Agence des services frontaliers du Canada.

Devrait-on changer les règles ou le mandat de l'Agence des services frontaliers du Canada? Je ne sais pas si nous avons les moyens de le faire et si l'Agence a les ressources humaines nécessaires pour ce faire. Ne devrait-on pas, justement, porter une attention particulière à l'exportation? Comme le mentionnait M. McKinnon, faudrait-il regarder qui scelle les conteneurs avant de les envoyer à l'étranger? Devrait-on avoir des règles plus serrées pour déterminer quand on peut changer une déclaration, combien d'heures d'attente avant l'envoi d'un conteneur, et pour s'assurer que la déclaration n'est pas changée par la suite? Croyez-vous que ces mesures pourraient aussi être positives?

[Traduction]

Capt Allan Gray: Oui, je pense qu'il est important que la plupart des autorités douanières dans le monde se concentrent sur la protection du pays et sur l'examen des marchandises qui y entrent. Qu'il s'agisse de la quarantaine ou de l'introduction de ravageurs, d'insectes et d'autres choses ou de produits illicites, leur objectif premier est de protéger le pays, de sorte que leurs ressources sont réparties de cette façon. Je soupçonne qu'il serait difficile de se concentrer entièrement sur l'exportation, compte tenu de l'allocation des ressources.

La coopération entre les organismes d'application de la loi des pays est importante. Si vous voulez essayer d'arrêter la circulation, il serait utile d'interpeller d'autres agences douanières internatio-

nales: « Écoutez, nous avons un problème d'exportation ici. Nous essayons de le régler, mais nous avons besoin de votre aide pour le bloquer à destination. » Nous ne devons pas nécessairement faire tout le travail; une combinaison de mesures est nécessaire. Plus d'information en cours de route et de meilleures habilitations de sécurité réduira le risque. Il sera ensuite plus simple de faire une évaluation fondée sur le risque, comme je l'ai mentionné. Par conséquent, une partie du marché d'exportation pourrait être vérifiée en fonction de cette évaluation.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Merci.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie.

Nous tenons à remercier les personnes présentes aujourd'hui, et nous vous sommes reconnaissants de vos témoignages.

J'ai quelques brèves remarques à faire.

Le Sous-Comité se réunit jeudi, et un avis a été envoyé.

Enfin, le ministre de la Sécurité publique comparaitra au sujet des vols de voitures le jeudi 9 mai, et peut-être aussi le ministre des Transports. Nous sommes encore en train de vérifier son horaire.

Sur ce, 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>