



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent de la sécurité publique et nationale

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 096

Le lundi 26 février 2024

Président : M. Heath MacDonald



Comité permanent de la sécurité publique et nationale

Le lundi 26 février 2024

• (1535)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 96^e réunion du Comité permanent de la sécurité publique et nationale. La réunion se déroulera en mode hybride, conformément au Règlement. Des députés siègent en personne et d'autres le font à distance, au moyen de l'application Zoom.

J'ai quelques remarques à formuler pour la gouverne des témoins et des députés. Veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Pour éviter les réactions acoustiques dérangeantes durant la réunion, nous demandons aux participants de tenir leur oreillette à bonne distance du microphone. Ces bruits peuvent causer des lésions graves aux interprètes et perturber le déroulement des délibérations. Je vous rappelle également de toujours vous adresser à la présidence.

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

Nous recevons aujourd'hui deux groupes de témoins. Dans le premier groupe, nous avons le plaisir d'accueillir Mme Terri O'Brien, la présidente et cheffe de la direction de l'organisme Équité Association, ainsi que M. Shawn Vording, le vice-président, Produits et ventes, de CARFAX Canada. Nous recevons également des porte-parole du Bureau d'assurance du Canada, soit Mme Celyeste Power, la présidente et directrice générale, et M. Jason Clark, le directeur national, Plaidoyer sur le changement climatique.

Chaque organisme dispose de cinq minutes pour la présentation d'une déclaration liminaire, après quoi nous allons passer aux questions des membres.

Bienvenue à tous.

Madame O'Brien, je vous invite à nous présenter votre déclaration liminaire.

Mme Terri O'Brien (présidente et cheffe de la direction, Équité Association): Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous. Je m'appelle Terri O'Brien, et je suis la présidente et cheffe de la direction d'Équité Association, un organisme sans but lucratif qui agit à titre d'autorité nationale en matière de crime d'assurance et de prévention de la fraude.

C'est un honneur pour moi de prendre la parole et de poursuivre avec vous le dialogue important sur la crise des vols de voitures au Canada.

L'équipe d'enquêteurs spécialisés d'Équité Association fournit du soutien expert à des organismes d'application de la loi partout au

pays dans le cadre de sa collaboration à des enquêtes sur les vols de voitures, y compris pour le repérage et la récupération de véhicules volés. Notre équipe coopère également avec l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC. Par ailleurs, nos capacités d'analyse avancée nous permettent de communiquer des renseignements de sécurité à nos partenaires et de suivre l'évolution des tendances liées au crime d'assurance.

Au Canada, un véhicule est volé toutes les cinq minutes. Par conséquent, un Canadien est victime d'un vol toutes les cinq minutes et, toutes les cinq minutes, la confiance des résidents d'un quartier tout entier est ébranlée.

Le coût annuel de ces délits dépasse 1,2 milliard de dollars. Les vols de voitures ne sont pas seulement des crimes contre les biens. Ils sont commis par des organisations criminelles nationales et internationales, qui utilisent les produits de cette criminalité pour financer le trafic de drogues et d'armes à feu au Canada, de même que le terrorisme international. Ces crimes ont des conséquences néfastes pour nos communautés et, à l'étranger, ils donnent au Canada une réputation de pays source pour le commerce illégal.

Il est impératif de remédier à ce problème pour maintenir la sécurité des Canadiens et tarir cette source de financement pour le crime organisé. Pour remettre cette crise dans son contexte, je rappelle qu'en moins de 3 ans, les vols de voitures ont augmenté de 53 % en Ontario, et que les résidents du Québec ont été frappés encore plus durement avec une hausse de 66 %. Ces crimes nuisent à nos communautés.

Nous savons que les criminels sont de plus en plus téméraires et qu'ils ont de moins en moins de scrupules à recourir à la violence physique, comme en témoigne la hausse marquée de la piraterie routière, des introductions par effraction et des vols interrompus par les propriétaires, qui mènent souvent à la violence. Dans la région du Grand Toronto, les actes de piraterie routière ont augmenté de 104 %. C'est terrifiant pour les résidents.

Il faut savoir que les véhicules volés ne sont pas tous destinés à l'exportation. Nous avons observé une forte augmentation des véhicules volés qui restent au Canada et dont le numéro d'identification de véhicule, ou NIV, est cloné. Cette opération consiste à modifier le numéro d'identification pour falsifier l'identité du véhicule, après quoi les criminels peuvent les revendre à des Canadiens non avertis, les utiliser pour commettre d'autres crimes ou les exporter en vue d'en tirer un profit considérable.

Les Canadiens sont doublement exploités: la première fois quand ils sont victimes d'un vol de voiture, et une seconde fois lorsque les produits de ce crime sont réintroduits dans nos communautés par le financement du trafic d'armes à feu et de drogues, ou d'autres activités illégales.

Sur le plan financier, cette criminalité entraîne des coûts d'application de la loi et d'administration du système de justice criminelle qui sont très lourds pour le gouvernement et l'ensemble des contribuables. Les particuliers et le secteur des assurances doivent assumer des frais exceptionnels qui se répercutent sur les primes, les franchises, le prix de location de véhicules et d'autres coûts de transport, et cela en plein au moment où les Canadiens sont frappés de plein fouet par l'explosion du coût de la vie et des taux d'inflation.

Selon un sondage Angus Reid récent, 84 % des Canadiens déclarent que l'augmentation des vols de voitures les font craindre pour leur sécurité et la montée de la criminalité dans leur communauté.

Le phénomène des vols de voitures est multidimensionnel et complexe, mais il est évident que les technologies devront faire partie intégrante de toute solution à court terme et à forte incidence. Depuis sa mise en application en 2007, la réglementation canadienne sur la sécurité des véhicules automobiles a permis de réduire considérablement les vols de voitures. Toutefois, ces normes devenues désuètes profitent aux criminels, qui peuvent aujourd'hui déjouer le système de verrouillage des véhicules en moins de 60 secondes.

Transports Canada a pris l'engagement de moderniser les normes en matière de sécurité, et c'est une bonne nouvelle pour les Canadiens.

Des technologies antivols simples et efficaces peuvent déjà être utilisées pour empêcher le vol de véhicules. Une solution simple consiste à installer des correctifs logiciels pour retarder la reprogrammation ou modifier les signaux des clés sans contact pour mettre la pile en mode veille après quelques minutes et protéger le véhicule contre les attaques par relais.

Plusieurs constructeurs de véhicules automobiles offrent des rabais privilège en cas de vol pouvant aller jusqu'à 10 000 \$, selon le véhicule. Cet argent serait sans doute mieux investi dans des dispositifs d'immobilisation qui coûtent 300 \$ environ.

Enfin, l'échange accru de données entre l'ASFC et les partenaires de l'industrie comme Équité Association permettrait de mieux cibler les inspections et de réduire les exportations illégales de véhicules volés. Le Canada s'alignerait de cette façon sur la stratégie utilisée aux États-Unis, où la U.S. Customs and Border Protection Agency collabore avec notre association sœur, le National Insurance Crime Bureau.

Les partenariats public-privé offrent une formule plus efficace et plus efficiente pour s'attaquer au problème des vols de voitures parce qu'ils nous permettent de mettre nos ressources et notre expertise à contribution.

Les Canadiens ont résisté aux pires conséquences de cette crise qui touche la sécurité publique et les finances. Comme nous le savons tous, notre force collective est le fruit de nos efforts pour améliorer nos communautés et prendre soin les uns des autres.

• (1540)

Je suis impatiente de poursuivre sur la lancée du Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules qui s'est tenu au début du mois et de trouver des solutions concertées afin de protéger les Canadiens honnêtes et travailleurs.

Merci.

Le président: Merci, madame O'Brien.

C'est maintenant au tour de M. Vording.

Vous avez la parole.

M. Shawn Vording (vice-président, Produits et ventes, CARFAX Canada): Merci, monsieur le président.

Bonjour. Je m'appelle Shawn Vording. Je fais partie de l'équipe de direction de CARFAX Canada depuis 15 ans et, depuis quelque temps, j'occupe le poste de président.

Je remercie le Comité de m'avoir invité à prendre la parole sur le thème du vol de voitures, auquel nous accordons un grand sérieux.

Depuis 25 ans, nos services permettent aux Canadiens de savoir si un véhicule a été volé et nous collaborons activement avec divers intervenants et partenaires depuis 6 ans. Au Canada, nous sommes la référence en matière de renseignements sur les véhicules automobiles, y compris pour ce qui a trait à l'historique, à l'évaluation et à l'estimation de la valeur. Nos produits aident des millions de Canadiens à prendre des décisions plus éclairées au moment de l'achat et de la vente, et pendant la période de possession d'un véhicule.

Le 8 février, nous avons participé au sommet sur le vol de véhicules et nous en avons appris davantage sur les efforts déployés par de nombreux partenaires et les nouvelles possibilités qui pourraient s'offrir à CARFAX Canada dans la lutte contre les vols de voitures au Canada.

Le rapport sur l'historique des véhicules de CARFAX Canada contient des renseignements clés concernant les vols ou les fraudes. Avant l'achat, les consommateurs peuvent être informés de problèmes importants liés par exemple au clonage ou à la falsification du numéro d'identification du véhicule, à un vol ou à la présence d'anomalies dans les données du véhicule. En fait, pour tous les numéros d'identification de véhicule en Amérique du Nord, CARFAX a accès à des données qui peuvent aider à établir si c'est le cas.

CARFAX Canada offre des produits et des services à différents segments de clientèle, et nous nous faisons une fierté de collaborer avec de nombreux partenaires. Outre les consommateurs et les concessionnaires canadiens, nous travaillons avec les constructeurs d'automobiles, les banques, les commissaires-priseurs, les assureurs, Équité Association, le Bureau d'assurance du Canada, les agences de services frontaliers et les organismes canadiens d'application de la loi.

CARFAX Canada continue de recueillir des données et d'investir dans des produits et des services pour soutenir la lutte des consommateurs et de l'ensemble des intervenants à l'échelle nationale contre ce grave problème. Nous sommes fermement résolu et motivés à redoubler d'efforts et à accroître notre collaboration avec nos partenaires pour aider les Canadiens.

Merci.

Le président: Merci à vous, monsieur Vording.

Madame Power, c'est à vous.

Mme Celyeste Power (présidente et directrice générale, Bureau d'assurance du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

Comme l'a fait remarquer Mme O'Brien, notre industrie observe les tendances avant qu'elles prennent des proportions de crises et que les coûts des réclamations explosent. Dès que nous avons constaté une montée des vols de voitures, nous avons cherché des façons de limiter les répercussions pour nos clients. Nous avons vite réalisé que nous ne pourrions pas à nous seuls venir à bout du problème. C'est pourquoi nous avons été soulagés de pouvoir compter sur l'engagement du gouvernement fédéral à adopter un plan d'action et la collaboration soutenue de nombreux intervenants. C'est maintenant clair que la lutte contre le fléau du vol de voitures au Canada est l'affaire de toute la société.

J'aimerais tout d'abord brosser un portrait de ce que notre action contre le fléau des vols de voitures devrait viser d'ici à 2030.

D'ici là, les organisations criminelles internationales devraient avoir cessé de voir le Canada comme une destination cible pour l'approvisionnement en véhicules volés. En 2030, il devrait être devenu si compliqué de voler une voiture au Canada et de l'exporter que les organisations criminelles n'auront pas le choix de regarder ailleurs. Ces activités devraient être devenues si compliquées au Canada que d'autres pays vont vouloir prendre exemple sur nous. Nous devons y arriver parce que d'ici à 2030, le nombre de véhicules autonomes va augmenter et le phénomène des vols va prendre une ampleur inégalée.

Que faut-il faire pour réaliser cette vision?

Premièrement, nous devons centrer nos efforts sur la prévention et la sensibilisation des consommateurs à la nécessité de rendre le vol de voitures plus difficile. Au Canada, un vol de voiture est signalé toutes les cinq minutes. Nous devons faire mieux pour vos électeurs et pour l'ensemble de la population canadienne.

Deuxièmement, il faut accroître les échanges de renseignement de sécurité et d'informations entre les organismes d'application de la loi et les partenaires de l'industrie. Nous pouvons nous inspirer de ce qui se fait ailleurs dans le monde pour déstabiliser les organisations criminelles transnationales et les empêcher de tirer profit du vol de voitures.

Troisièmement, nous devons mettre l'accent sur l'intervention et l'application de la loi pour stopper l'approvisionnement des marchés internationaux en véhicules volés. Nos frontières sont trop poreuses. Elles ont pour fonction de bloquer l'entrée de tout ce qui est indésirable, mais elles doivent aussi empêcher la sortie de certains biens. Ce travail incombe à l'ASFC et aux organismes d'application de la loi, mais ils ont besoin de la coopération des sociétés de transport maritime et ferroviaire, de même que des transitaires. Le financement de 15 millions de dollars annoncé la semaine dernière est certes un bon début, mais il faudra en faire plus.

Quatrièmement, il faut renforcer les efforts de récupération des véhicules, notamment en mettant à profit la coordination policière internationale. Il doit devenir plus facile de rapatrier les véhicules de vos électeurs.

Que pouvons-nous faire d'autre?

Les assureurs font de la sensibilisation. Nos courtiers et nos agents donnent de l'information aux consommateurs aux points de vente, et nous faisons la promotion de l'installation de dispositifs antivols après l'achat. L'industrie a également mené la campagne « Mettre fin au vol d'automobiles » l'automne dernier pour éduquer les automobilistes sur les moyens de prévention à leur disposition. Nous avons rejoint des dizaines de millions d'automobilistes.

Nous pouvons nous appuyer sur cette campagne pour élargir nos efforts de sensibilisation. Il existe d'excellents exemples de sensibilisation des consommateurs, et nous devons en faire davantage sur ce front.

Quant à la prévention, nous saluons l'engagement de Transports Canada à moderniser les normes désuètes en matière de protection des véhicules automobiles afin de renforcer la prévention des vols. Comme la mise à jour des normes et de la réglementation peut prendre du temps, notre industrie est disposée à prêter main-forte aux constructeurs pour accélérer le processus le plus possible.

Les assureurs se sont aussi engagés à communiquer leurs données aux organismes d'application de la loi et à l'ASFC par l'intermédiaire d'Équité Association. La U.S. Customs and Border Protection Agency communique activement ses renseignements de sécurité au National Insurance Crime Bureau afin de faciliter la détection et la prévention des exportations de véhicules volés. On nous dit que cette approche s'est révélée extrêmement efficace.

L'amélioration des échanges d'information permettra aux forces de l'ordre d'intervenir plus rapidement et de manière plus ciblée, et par conséquent de réduire davantage l'approvisionnement en véhicules volés. Les provinces ont aussi un rôle à jouer en corrigeant les vulnérabilités qui rendent possible le clonage du numéro d'identification d'un véhicule.

Pour ce qui concerne l'intervention et l'application de la loi, la prévention des exportations illégales de véhicules doit absolument trôner au sommet des priorités.

Au Canada, les documents d'exportation peuvent être modifiés après le départ d'un navire. La U.S. Customs and Border Protection Agency exige que l'exportateur présente tous les documents d'exportation et le véhicule lui-même aux autorités portuaires au moins 72 heures avant le début du voyage. Cette exigence fait en sorte que, selon les estimations des experts de l'application de la loi, 10 % seulement des véhicules volés sont voués à l'exportation. Au Canada, cette proportion atteint 50 %.

Eu égard à la récupération, il est actuellement complexe et coûteux de rapatrier un véhicule une fois qu'il a quitté le territoire canadien. La transmission des renseignements recueillis par nos forces de l'ordre à des partenaires étrangers comme Interpol est essentielle si nous voulons que les autorités douanières internationales aient en main l'information requise pour intervenir.

Je vais conclure en rappelant une évidence: les vols de voiture ne sont pas des crimes sans victimes. Au contraire, ils ont des conséquences, directes ou non, pour tous les Canadiens et tous vos électeurs.

• (1545)

Peu importe le secteur, c'est toujours le consommateur qui écope quand les coûts augmentent. L'an dernier, les vols de voiture ont fait grimper les primes d'assurance de 130 \$ en moyenne en Ontario, et de 105 \$ au Québec. Et cela sans parler des incidences quotidiennes en amont et en aval sur la sécurité des Canadiens et de leurs communautés, de nos communautés.

Nous pouvons et devons faire mieux pour nos amis et nos voisins partout au pays.

[Français]

Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Power.

Les membres vont maintenant poser leurs questions.

Le premier intervenant sera M. Lloyd. Vous avez six minutes.

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

Je remercie les témoins de comparaître devant nous aujourd'hui.

Je vais commencer par Mme O'Brien.

Vos analystes travaillent au port de Montréal. Ils analysent les conteneurs et ils appliquent des méthodes statistiques pour établir s'ils pourraient renfermer des véhicules volés. Est-ce exact?

Mme Terri O'Brien: C'est exact. Nous avons des enquêteurs qui travaillent tous les jours au port de Montréal. Ils collaborent avec l'ASFC, le Service de police de Montréal et la Gendarmerie royale du Canada, la GRC. Notre équipe d'analyse est disséminée à la grandeur du Canada et ses membres travaillent à distance. Ils colligent des statistiques et effectuent des analyses pour confirmer si un conteneur renferme effectivement des véhicules volés.

M. Dane Lloyd: Est-il vrai que vos analystes ont été retirés du port de Montréal en janvier dernier? Est-ce que des analystes ont dû quitter le port de Montréal?

Mme Terri O'Brien: Non. Nous avons des enquêteurs qui travaillent au port de Montréal, et non... Ils collaborent étroitement avec l'ASFC et le Service de police. Ce n'est pas vrai.

M. Dane Lloyd: Aucun de vos analystes qui travaillaient au port de Montréal n'a été retiré.

Mme Terri O'Brien: Aucun.

M. Dane Lloyd: D'accord. Merci pour cette réponse. J'étais curieux.

Mme Terri O'Brien: D'accord.

M. Dane Lloyd: La prochaine question s'adresse à CARFAX Canada.

Un autre comité étudie actuellement le projet de loi C-27, et nous savons qu'il soulève plusieurs questions liées au respect de la vie privée, y compris pour ce qui concerne les numéros d'identification des véhicules, bien entendu. Avez-vous des préoccupations quant au projet de loi C-27 et aux numéros d'identification des véhicules? Est-ce qu'il y a des incidences dont notre comité doit être au courant?

M. Shawn Vording: Merci de poser cette question. Oui, effectivement, nous avons des préoccupations.

Dans sa version actuelle, le projet de loi est loin d'être clair sur la question de savoir si les numéros d'identification des véhicules seront considérés ou non comme des renseignements personnels. Je crois que vous aurez compris, à partir de nos trois témoignages, l'importance des numéros d'identification des véhicules. Les données sont associées à un numéro et non à une personne, et elles jouent un rôle essentiel dans la lutte contre les vols de véhicules et la fraude en général.

Nous maintenons que le numéro d'identification de véhicule n'est pas un renseignement personnel et, bien évidemment, nous collaborons avec d'autres comités pour que ce soit clarifié.

M. Dane Lloyd: Merci.

Il est beaucoup question de véhicules exportés à partir de nos ports, mais c'est bien connu que le numéro d'identification de dizaines de milliers de véhicules volés est cloné en vue de leur vente au Canada à des consommateurs sans méfiance. Très manifestement, c'est possible au Canada d'avoir un numéro d'identification et tous les documents d'assurance d'un véhicule volé qui sera revendu à des gens sans méfiance.

Que fait CARFAX, et que peut faire le gouvernement pour empêcher que des Canadiens achètent un véhicule sans savoir qu'il a été volé?

• (1550)

M. Shawn Vording: Merci de poser cette question.

L'accès aux données est primordial. Nous avons une équipe entière qui surveille le marché et qui recueille constamment des points de données supplémentaires pour alimenter nos rapports. Plus les données sont exhaustives, plus il est facile de détecter si des numéros d'identification de véhicule ont été clonés. L'opération se fait essentiellement de manière séquentielle. Un véhicule peut être immatriculé en Ontario et, dès le lendemain, il peut y avoir une tentative d'immatriculation en Colombie-Britannique. Ou alors, un véhicule peut être accidenté en Saskatchewan et, très peu de temps après, il y a une tentative d'immatriculation dans une autre province.

C'est clair pour nous que l'accès aux données et la capacité d'inclure le plus de données possible dans nos rapports facilitent le repérage des numéros d'identification de véhicule clonés. Nous tablons aussi sur la sensibilisation générale par l'intermédiaire de nos partenaires et le travail de notre équipe spécialisée pour faire comprendre aux consommateurs l'importance de connaître l'historique d'un véhicule. Nous estimons que notre rôle est déterminant pour empêcher que ces véhicules parviennent jusqu'aux consommateurs parce qu'ils sont interceptés au moment de l'échange ou chez le concessionnaire.

M. Dane Lloyd: Merci.

La question suivante s'adresse à Mme Power. Je suis certain que, pour le secteur de l'assurance, le montant des réclamations — il a atteint 1,2 milliard de dollars l'an dernier — n'a rien de réjouissant. Et je suis certain que le secteur de l'assurance analyse tous les facteurs en jeu.

Nous voyons régulièrement dans les médias que les individus arrêtés pour vol de véhicule sont des récidivistes. Très souvent, ils ont déjà été arrêtés pour la même infraction. Certains ont même fait de la prison ou sont en liberté sous caution.

Est-ce que de manière générale, le Bureau d'assurance est favorable à l'imposition de peines plus sévères pour les individus qui se font arrêter à répétition pour vol de voitures?

Mme Celyeste Power: Merci beaucoup de poser cette question.

De manière générale, nous pensons qu'il faut envisager toutes les avenues possibles pour lutter contre la crise des vols de voitures. Effectivement, il faut imposer des peines plus sévères aux criminels impliqués, mais il faut aussi investir plus de ressources dans les poursuites. L'Ontario l'a fait et on y a vu une incidence réelle sur les procédures judiciaires intentées. C'est nécessaire pour transmettre un message très clair aux organisations criminelles.

M. Dane Lloyd: Merci de soulever la question du financement du système judiciaire. Je comprends très bien la frustration des Canadiens quand ils ont appris — je crois que c'était la semaine dernière, ou il y a deux semaines — qu'en raison des délais judiciaires au Canada, des accusés se promènent maintenant en liberté puisque, suivant le principe de Jordan, ils n'ont pas été jugés dans un délai raisonnable. Je crois que les Canadiens sont très frustrés. Premièrement, trop peu d'individus qui commettent ces crimes sont arrêtés. Deuxièmement, quand ils sont arrêtés, ils s'en sortent indemnes parce que les délais sont trop longs avant l'audition de leur cause.

Est-ce que vous êtes frustrée de voir ce qui se passe?

Mme Celyeste Power: Je pense qu'il sera particulièrement important d'investir davantage de ressources dans les activités de poursuites. Il faut que le système fonctionne de façon optimale, c'est clair, mais comme je l'ai dit, il faut considérer tout ce qui peut contribuer à la réduction des vols de voitures, ce qui comprend l'imposition de peines plus sévères et l'investissement de ressources supplémentaires dans les poursuites.

Il faut absolument envisager toutes ces avenues si nous voulons venir à bout de ce fléau.

M. Dane Lloyd: Merci.

Le président: Il vous reste 10 secondes.

M. Dane Lloyd: Je vais en rester là. Merci à tous d'être avec nous aujourd'hui.

Le président: Merci, monsieur Lloyd.

Madame O'Connell, vous avez la parole.

Mme Jennifer O'Connell (Pickering—Uxbridge, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être des nôtres.

Une des choses qui m'ont frappée dans les témoignages entendus aujourd'hui est l'importance qu'a eue le sommet sur le vol de véhicules pour nous faire comprendre les enjeux auxquels font face les autres participants. J'ai moi-même eu des échos de divers organismes — monsieur Vording, vous avez parlé des renseignements supplémentaires extrêmement utiles provenant de partenaires — qui s'entendent pour dire qu'il n'existe pas de solution unique. Il faut que tous les partenaires concernés collaborent.

Monsieur Vording, je vais commencer par vous. Ma question fera suite aux observations de M. Lloyd. Nous avons à peu près les mêmes statistiques, à savoir que de 50 à 60 % des véhicules volés sortent du Canada, ce qui signifie que de 40 à 50 % restent ici. La question du clonage des numéros d'identification est de compétence provinciale. Comment le gouvernement fédéral peut-il faire en sorte que les gouvernements provinciaux travaillent ensemble? Où se trouvent les failles à votre avis, et que pouvons-nous faire pour les aider à y remédier?

Comme votre exemple le montre, le clonage semble facilité par les déplacements entre les provinces et les territoires.

• (1555)

M. Shawn Vording: À mon avis, un des principaux problèmes... Une des principales mesures à prendre pour remédier au problème sera d'accroître les échanges de données. Actuellement, il y a un décalage qui fait en sorte qu'on ne sait pas immédiatement qu'un véhicule immatriculé dans une province a été déplacé et a été soumis à une inspection hors province. Selon nos données, la plu-

part des véhicules dont le numéro d'identification a été cloné se retrouvent dans une autre province. C'est possible parce qu'il y a une faille dans les systèmes d'immatriculation provinciaux.

Que faut-il faire pour empêcher cela? Il faut accélérer l'accès aux données. Et pour cela, il faut favoriser la collaboration, à l'échelon du fédéral et des provinces, pour que les autorités aient plus facilement accès aux données sur les véhicules dûment autorisés à circuler sur les routes et l'endroit où ils se trouvent. C'est ce qu'il faut faire pour remédier à la faille qui permet actuellement l'achat hors province d'un véhicule garé devant une résidence ou chez un concessionnaire en Ontario.

Mme Jennifer O'Connell: Merci.

Est-ce que le renouvellement de l'immatriculation a quelque chose à voir avec ce problème? L'Ontario vient d'annoncer l'annulation du renouvellement automatique. Je suis très curieuse de savoir ce qu'il en est au juste. Quand je l'ai appris, je me suis demandé si c'est quelque chose qui va aider ou nuire au suivi. Lorsque l'immatriculation est renouvelée, le numéro d'identification du véhicule et le titre de propriété sont vérifiés. Je ne sais pas...

Est-ce que c'est un aspect auquel vous avez réfléchi? Est-ce que c'est préoccupant ou problématique, ou est-ce qu'il n'y a pas vraiment de lien avec le clonage des numéros d'identification des véhicules?

M. Shawn Vording: C'est un point de données intéressant, qui a une certaine utilité. En Ontario particulièrement, relativement peu de personnes ont renouvelé leur immatriculation depuis l'entrée en vigueur des changements. D'autres points de données sont beaucoup plus significatifs. Par exemple, CARFAX a accès à des milliards de dossiers d'entretien de véhicules au Canada. Ces dossiers sont plus pertinents. Les vidanges d'huile sont plus fréquentes que les renouvellements de l'immatriculation. Il existe des points de données qui donnent des informations beaucoup plus pertinentes que les renouvellements d'immatriculation.

Mme Jennifer O'Connell: Formidable. Merci.

Madame Power, vous avez parlé de l'accès aux données d'exportation avant l'expédition. Lors du sommet, il a aussi été question de l'approche des États-Unis en la matière. J'aimerais savoir en quoi cette approche est différente de celle du Canada, et si nous pouvons l'adopter ici. De quelle façon s'y prend-on aux États-Unis pour assurer la coordination avec les opérations de transport et les autres... Comme je l'ai dit, certains de ces aspects sont de compétence provinciale. Quel est le processus normalisé dont nous pourrions nous inspirer?

Mme Celyeste Power: Je vais donner une réponse brève et, si vous me le permettez, monsieur le président, je vais demander à ma collègue d'Équité de poursuivre.

De toute évidence, tous ces éléments sont importants pour lutter contre la crise des vols de voitures, mais nous pensons que l'échange de renseignements et l'application de la règle des 72 heures à la frontière seraient extrêmement efficaces pour réduire le nombre de vols.

Je vais demander à ma collègue, Mme O'Brien, d'expliquer comment cela fonctionne aux États-Unis.

Mme Jennifer O'Connell: Merci.

Mme Terri O'Brien: Ma collègue Mme Power a mentionné que nous avons recommandé la règle des 72 heures, une règle selon laquelle le véhicule doit être présenté 72 heures à l'avance, avant l'exportation.

La U.S. Customs and Border Protection a institué un autre contrôle clé, le fait que le manifeste d'expédition ne peut pas être modifié après le départ. Au Canada, dans le cadre de certaines enquêtes auxquelles nous participons, le chargement d'un conteneur peut être inscrit comme contenant des lave-vaisselle, par exemple, puis cela est remplacé par des véhicules par la suite.

Je précise que nous travaillons en étroite collaboration avec le National Insurance Crime Bureau aux États-Unis, dont j'ai parlé. Les États-Unis sont confrontés au problème des vols de voitures dans des proportions similaires à celles du Canada. L'an dernier, ils ont perdu un million de véhicules aux États-Unis, et nous en avons perdu environ 100 000 au Canada. Leur population est dix fois supérieure à la nôtre. De même, l'État de Californie a perdu 100 000 véhicules. Il compte 38 millions d'habitants, ce qui correspond à la population du Canada. Plus récemment, dans nos échanges de renseignements avec nos homologues américains, nous avons appris que les ports de Baltimore et du New Jersey commençaient à voir augmenter l'exportation de véhicules volés, ainsi que certaines des voies commerciales illégales transatlantiques que nous connaissons également.

Les États-Unis se trouvent dans à peu près la même situation que nous en ce qui concerne les vols de voitures.

Mme Jennifer O'Connell: Merci pour cette information. Je pense que cela montre aussi que les investissements dans le crime organisé et les coupes dans les effectifs de police consacrés au crime organisé sont des problèmes, car cela semble être un véritable moteur.

Je vous remercie.

• (1600)

Le président: Je vous remercie.

Madame Michaud, allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

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

Je remercie également les témoins de leur présence.

J'attendais cette étude avec impatience. J'ai déposé une motion à ce comité, le 23 octobre dernier, pour que nous étudiions cet important sujet. Entre-temps, d'autres partis en ont parlé, et c'est tant mieux. L'important, c'est qu'on en parle.

Le gouvernement a organisé le Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules, auquel j'ai assisté et où j'ai vu quelques-uns d'entre vous également. Il est important de rassembler tout le monde et d'entamer une discussion. Je me questionne cependant sur la collaboration du gouvernement avec des organismes comme les vôtres, avant comme après la tenue du sommet. En effet, le gouvernement a dit qu'il y aurait un plan d'action par la suite, et des annonces ont été faites en marge du sommet, alors que nous n'avions pas nécessairement entendu tous les intervenants au cours de la journée. J'aimerais donc entendre vos commentaires sur les annonces qui ont été faites et sur les investissements.

Cela semble avoir été le sommet le plus efficace qu'on ait connu jusqu'à maintenant, puisque, quelques jours plus tard, il y a eu une perquisition de 26 conteneurs au port de Montréal. Ils contenaient 54 véhicules volés. Cela a été fait par les services policiers. On s'est dit que ces discussions avaient dû bien fonctionner, bien que j'imaginais que l'opération était déjà prévue.

J'aimerais d'abord m'adresser à vous, madame O'Brien.

Je sais qu'Équité Association collabore avec l'escouade mixte qui a été mise sur pied par la Sûreté du Québec sur le territoire du Québec. Plusieurs municipalités du Québec ont également été impliquées, notamment les services de police de Terrebonne, de Blainville, de Montréal, de Longueuil et de Châteaugay, ainsi que la GRC et l'Agence des services frontaliers.

D'abord, en quelques mots, expliquez-moi ce que vous faites chez Équité Association et quels ont été les effets positifs de cette collaboration avec l'escouade mixte sur le territoire du Québec.

Ensuite, que pensez-vous des annonces qui ont été faites par le gouvernement, notamment celle du ministre de la Justice au sujet de possibles modifications au Code criminel et celle du ministre Champagne quant à la possible interdiction de l'importation, de la vente et de l'usage d'appareils qui permettent de détecter le signal des clés électroniques?

J'ai posé beaucoup de questions, alors je vais vous laisser la parole. N'hésitez pas à prendre le temps qu'il vous faut.

[Traduction]

Mme Terri O'Brien: Merci beaucoup. Je vous remercie de votre participation et d'avoir soulevé cette question au sein du Comité. Je vous en suis très reconnaissante.

Chez Équité Association, nous avons été très encouragés par toutes les annonces et tous les partenariats récents, en particulier par les actions qui ont découlé du sommet. Ils ont vraiment commencé à faire d'importants progrès dans la lutte contre le vol de voitures.

En ce qui concerne l'annonce la plus récente de 15 millions de dollars pour l'application de la loi et la collaboration, en particulier entre la Sûreté du Québec, les services policiers de Montréal et l'Agence des services frontaliers du Canada, notre équipe travaille en étroite collaboration avec eux, en particulier au port de Montréal, et c'est donc une excellente annonce. Nous avons participé à un projet de recherche au Québec qui se déroule depuis un an, faisant fonction en fait d'équipe de lutte contre le vol de véhicules au Québec, et nous avons fait des progrès considérables pour ce qui est de récupérer des véhicules et d'endiguer l'influx de fonds vers le crime organisé.

L'annonce précédente de 28 millions de dollars pour l'ASFC était très encourageante. Notre collaboration avec la présidente, Mme O'Gorman, et l'équipe de l'ASFC s'est maintenue et intensifiée. Ce sont des partenaires fantastiques depuis de nombreuses années. Cette augmentation du financement et de la collaboration est une bonne nouvelle.

Les opérations portuaires s'intensifient depuis des mois, en particulier au port de Montréal — bien que nous travaillons aussi au port de Halifax. Elles ont commencé plusieurs mois avant le sommet, mais se poursuivent également après le sommet, ce qui est fantastique.

À l'occasion du sommet, le commissaire de la GRC, M. Duheme, a annoncé le partenariat avec la GRC; cette dernière a donné suite depuis en téléchargeant du Canada vers Interpol les données du Centre d'information de la police canadienne, le CIPC, ou les données sur les véhicules volés. Équité Association a été désignée l'agence canadienne de rapatriement n'appartenant pas aux forces de l'ordre, et nous avons déjà repéré plus de 150 véhicules volés. Nous tentons de retourner ces véhicules à leurs propriétaires légitimes.

L'équipe de lutte contre le vol de voitures de la Police provinciale de l'Ontario, l'OPP, a également été très active. Elle est présente aux frontières de l'Ontario et du Québec et travaille en collaboration avec la Sûreté du Québec, la police de Montréal, la police de Toronto, l'ASFC et nous-mêmes. Ce travail se poursuit également. Il y a eu aussi une annonce importante récemment en Ontario.

Je pense que j'ai mentionné toutes les annonces. Souhaitez-vous que je parle un peu des dispositifs du ministre Champagne, ou est-ce suffisant?

• (1605)

[Français]

Mme Kristina Michaud: Oui, absolument. J'aimerais entendre vos commentaires relativement à l'annonce du ministre Champagne, parce que tout ce que vous nous dites a l'air assez positif.

Toutefois, les chiffres sont assez effrayants. C'est un fléau partout au pays. Même si des escouades sont mises sur pied, et même si des interventions policières ont lieu, quotidiennement, plusieurs Québécois et Canadiens se font voler leur véhicule. Que pouvons-nous faire de plus? Qu'est-ce que le gouvernement peut faire de plus aussi?

Au Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules, l'Agence des services frontaliers a quand même dû faire face à un tir groupé. Des investissements pour renforcer l'Agence des services frontaliers, c'est bien, mais un rapport a quand même été publié, indiquant un manque de formation des agents des services frontaliers et des inspecteurs qui travaillent directement dans les ports, notamment.

J'aimerais entendre vos commentaires là-dessus également.

[Traduction]

Mme Terri O'Brien: Les investissements à l'ASFC ont porté sur d'autres enquêteurs et une formation supplémentaire, ainsi que sur l'analyse. Le partage continu des renseignements sera essentiel pour nous, l'ASFC et les autres partenaires chargés de l'application de la loi, pour que nous puissions procéder à des inspections plus ciblées. Le partage de ces renseignements dans le cadre d'inspections ciblées s'est révélé très fructueux, comme nous l'avons mentionné aux autorités américaines.

Je pense que c'est essentiel. Il est assurément impossible d'inspecter tous les conteneurs. Toutefois, l'ASFC a été un excellent partenaire sur ce plan, et nous cherchons à augmenter le partage de renseignements avec elle également.

Le président: Merci, madame Michaud.

Nous passons maintenant à M. Julian, pour six minutes.

M. Peter Julian (New Westminster—Burnaby, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins. Vos témoignages sont très précieux.

J'aimerais commencer par vous, madame O'Brien.

Je voudrais savoir deux choses. Premièrement, le gouvernement actuel n'a pas rectifié les compressions que l'ancien gouvernement Harper a effectuées à l'ASFC. Dans quelle mesure pensez-vous que cela a eu un impact sur notre capacité de réduire les exportations de voitures volées? Les estimations vont jusqu'à 80 %, comme vous le savez. Dans quelle mesure ces compressions ont-elles contribué à déclencher, en quelque sorte, cette augmentation des organisations criminelles qui utilisent le vol de voitures comme moyen de faire de l'argent?

Deuxièmement, je m'intéresse au travail des analystes. Lorsque les analystes soupçonnent l'exportation de véhicules volés, qui contactent-ils en premier? Contactent-ils l'ASFC? Est-ce qu'ils contactent la police de Montréal? Comment ces renseignements sont-ils partagés? Quel a été le temps de réaction à ces préoccupations soulevées par les analystes de l'ASFC et la police?

Mme Terri O'Brien: Merci pour ces bonnes questions.

Je ne peux pas vraiment parler des compressions à l'ASFC, car je n'ai aucune autorité sur sa structure d'organisation et sa structure de financement, mais ce que je peux dire, c'est qu'avec les ressources qu'elle a allouées aux inspections à l'étranger, elle a toujours réagi. Elle a toujours été une excellente partenaire, compte tenu, bien sûr, du fait que ces dernières années on a donné la priorité aux inspections visant les armes et les drogues entrant dans le pays.

Le problème du vol de voitures est complexe et comporte de multiples facettes, mais nous avons appris un élément clé ces deux dernières années, le fait que le vol de voitures finance les crimes liés aux armes à feu et à la drogue dans nos collectivités. Les fonds supplémentaires alloués à l'ASFC sont les bienvenus, et ils se concentrent sur le vol de voitures et sur la mise en place d'inspections visant à couper cette source de financement. Je pense que c'est important.

En ce qui concerne les analyses et leur utilité, celles-ci peuvent porter sur des éléments comme les données sur le numéro d'identification du véhicule, — comme l'a mentionné mon collègue M. Vording —, le poids du conteneur, les compagnies maritimes, les destinations de l'expéditeur et d'autres renseignements non identificateurs, afin de cibler les conteneurs qui présentent des signaux d'alarme, comme dans l'exemple cité plus tôt. Le conteneur ne contient peut-être pas des lave-vaisselle, et nous pouvons le savoir grâce à tous les éléments de données analysés.

Aujourd'hui, nous partageons les différentes tendances et les renseignements par le truchement des protocoles d'entente que nous avons mis en place et de nos partenariats avec les forces de l'ordre, qui les communiquent ensuite à l'ASFC. Ce que nous aimerions faire, c'est étendre ce partage d'information au moyen d'un protocole d'entente tripartite, incluant l'ASFC, de sorte que celle-ci puisse partager certains renseignements provenant des manifestes B13.

M. Peter Julian: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à vous, madame O'Brien, et à vous, madame Power.

J'ai remarqué que les vols de véhicules automobiles ont augmenté en Ontario et au Québec. Au cours des deux dernières années, ils ont augmenté de 53 % en Ontario et de 66 % au Québec. Dans le Canada atlantique, le taux est de 26 %. L'Ouest du Canada est une anomalie, avec une hausse de 8 % seulement. En Colombie-Britannique, nous relevons, en fait, une baisse en 2022.

Dans quelle mesure le modèle de la Colombie-Britannique est-il...? Vous savez que la Colombie-Britannique a le plus grand programme de voitures-appâts au monde. Nous en remercions la police de New Westminster, la GRC de Burnaby et Surrey et toutes les forces de l'ordre, y compris les services de police du transport en commun, qui participent à ce programme de voitures-appâts.

Quelles sont les pratiques exemplaires que nous pouvons tirer du modèle britanno-colombien? Même s'il n'est pas parfait, il a certainement contribué à éviter l'augmentation que nous constatons dans d'autres régions du pays. Pouvons-nous tirer des enseignements du programme de voitures-appâts de la Colombie-Britannique et du Lower Mainland? Y a-t-il d'autres choses dont nous pourrions nous inspirer?

• (1610)

Mme Terri O'Brien: Merci pour cette question.

Je peux vous dire que nous avons d'importants programmes de véhicules-appâts en Ontario et au Québec, et que nous travaillons en collaboration avec nos membres du secteur de l'assurance et avec les forces de l'ordre dans l'exécution de ces programmes. La différence par rapport à la Colombie-Britannique réside dans le fait que les marchés illégaux à l'étranger se trouvent de l'autre côté de l'Atlantique. Ils se trouvent sur le continent africain et au Moyen-Orient, principalement, ainsi que dans divers pays d'Europe.

Cependant, sur la côte Ouest, il n'y a pas de marché illégal en Chine et en Asie, ni dans d'autres pays, de l'autre côté du Pacifique.

Par ailleurs, toutes les voies maritimes qui traversent l'océan Pacifique traversent les eaux territoriales américaines. S'ils vont vers le Sud, les navires entrent tout de suite dans les eaux américaines à la sortie du port de Vancouver ou d'autres ports de la Colombie-Britannique. S'ils vont vers le Nord, ils entrent dans les eaux de l'Alaska et se retrouvent à nouveau en territoire américain. Ils sont donc susceptibles d'être fouillés et saisis par la U.S. Customs and Border Protection.

En raison de l'absence de marchés commerciaux illégaux à l'étranger et de cet obstacle que représentent les eaux territoriales américaines, il y a beaucoup plus d'exportations et d'expéditions illégales transatlantiques de véhicules.

M. Peter Julian: Merci.

Puis-je demander à Mme Power ce que nous pouvons apprendre de la Colombie-Britannique?

Mme Celyeste Power: Pour en revenir à ce que Mme O'Brien disait, nous constatons moins de vols de voitures en Colombie-Britannique, grâce à un certain nombre de mesures provinciales, bien sûr, mais aussi parce que nous n'avons pas les mêmes exportations du côté de la Colombie-Britannique que du côté de l'Atlantique. Par exemple, l'Alberta a en réalité un taux de vol élevé. C'est simplement que cela n'est pas aussi coûteux du point de vue de l'assurance, parce que nous pouvons récupérer les véhicules, puisqu'ils ne peuvent pas quitter le pays aussi rapidement qu'ailleurs.

Quant aux recommandations concernant les provinces, comme le programme d'appâts, qui est excellent, l'équipe d'intervention de l'Ontario est elle aussi très bonne. D'un point de vue provincial, en ce qui concerne le clonage des numéros d'identification du véhicule, il serait incroyablement utile de réexaminer et de combler les lacunes dont nous a parlé l'autre témoin aujourd'hui.

Cependant, j'aimerais préciser, comme Mme O'Brien le disait, qu'il y a un contexte plus large qui explique pourquoi nous ne voyons pas tout à fait cela en Colombie-Britannique. Néanmoins, nous devrions nous inspirer de ce qui fonctionne là-bas.

Le président: Merci, monsieur Julian.

Nous passons maintenant au deuxième tour.

Monsieur Kurek, allez-y, s'il vous plaît. Vous avez cinq minutes.

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

Je remercie nos témoins de leur présence.

J'aimerais introduire une perspective rurale dans la conversation. Il y a environ un an et demi ou deux ans, le secteur de l'assurance et d'autres ont déclaré que le vol de voitures était une crise. Lors de la 42^e législature, la motion 167 sur la criminalité rurale traitait en détail du vol de voitures en milieu rural. Vous avez toutes deux noté, en périphérie de vos remarques, la situation associée à l'exportation par rapport aux défis plus nationaux. Je sais que les ateliers de cannibalisation sont un gros problème dans le Canada rural.

Pouvez-vous nous dire comment nous pouvons sévir et suivre non seulement les véhicules, mais aussi la manière dont ils sont vendus, c'est-à-dire en pièces détachées? C'est évidemment un élément important de la conversation.

Mme Terri O'Brien: Absolument. Je vous remercie de votre question.

Oui, un petit pourcentage des véhicules est effectivement débité en pièces détachées. Je pense que les pièces les plus importantes sont les convertisseurs catalytiques. Ceux-ci contiennent des métaux précieux et lorsque la valeur de ces métaux augmente, les convertisseurs prennent de la valeur. Des véhicules sont volés pour être découpés en pièces détachées, ou les convertisseurs catalytiques seulement sont enlevés des véhicules. Il y a eu des vols de masse quand des voleurs sont entrés dans les parcs automobiles de sociétés de location ou chez des concessionnaires et ont systématiquement volé tous les convertisseurs catalytiques.

Je crois que c'est la province du Manitoba qui a mis en place une loi qui s'est révélée très efficace là-bas, et que nous encourageons les autres provinces à envisager. Il s'agit en fait de la connaissance du véhicule ou des documents d'achat. C'est un peu comme dans le cas d'un prêteur sur gages. Si l'on vend quelque chose à un prêteur sur gages, il faut prouver qu'on en est propriétaire. Dans le cas présent, il faut fournir des détails sur le véhicule et sur la façon dont il a été découpé en pièces détachées.

Cela s'applique à l'industrie de la récupération, de sorte que si quelqu'un arrive avec un camion rempli de convertisseurs catalytiques, il doit avoir un acte de vente pour chacun d'entre eux.

• (1615)

M. Damien Kurek: Je m'excuse. Nous n'avons que peu de temps, mais je vous invite tous à soumettre par la suite au Comité toute recommandation précise ou les autres éléments de preuve que vous aimeriez présenter. Notez que ces documents peuvent également être distribués et rendus publics.

J'ai entendu le témoignage d'un grand nombre d'électeurs. En fait, j'ai devant moi le courriel d'un électeur qui parle d'un criminel connu qui a tenté de voler son camion et qui a volé le camion de son voisin dans une zone rurale. Ils avaient des preuves par caméra, mais elles n'ont pas été jugées suffisantes. Ils ont parlé de tout le règne de terreur de ces petits voleurs connus qui volent des véhicules.

Dans vos déclarations préliminaires, vous avez parlé du coût de ces vols et du fait que ce crime n'est pas sans victime. Non seulement il terrifie, victimise et, dans de nombreux cas, traumatise les personnes qui ont été témoins de violations importantes, mais il a également un impact important sur le coût de la vie. Les taux d'assurance ne sont pas inclus dans le taux d'inflation, mais nous constatons des augmentations importantes du coût de l'assurance, qui est bien sûr essentielle pour tout le monde dans notre grand pays. Dans les zones rurales, il n'y a pas de transport en commun et il est donc indispensable d'avoir un véhicule.

Je me demande si vous pouvez expliquer au Comité comment nous pouvons concilier la nécessité de décourager le vol de véhicules et la nécessité de faire en sorte que ces voleurs, dans de nombreux cas en libération sous caution... Dans certains cas, ils ont volé un véhicule, sont arrêtés et, le jour même, sont de nouveau dans la rue pour voler d'autres véhicules. Je peux donner de nombreux exemples.

Comment pouvons-nous faire face à ce problème pour que les frais d'assurance ne soient pas aussi élevés pour les Canadiens? Le coût des véhicules a augmenté de 20 % au cours des deux dernières années. C'est un coût énorme qui contribue à l'inflation, laquelle n'est pas prise en compte dans les chiffres du gouvernement. J'aimerais avoir votre avis sur la manière de mettre un terme à cette situation et de veiller à ce que, en fin de compte, les Canadiens n'aient pas à payer le prix de la multitude de circonstances qui entraînent une augmentation massive des coûts.

Mme Celyeste Power: Merci beaucoup pour cette excellente question.

Je commencerai peut-être par le coût. Il s'élevait à 1,2 milliard de dollars l'an dernier, en plus d'un certain nombre d'autres coûts qui ont augmenté dans l'ensemble du secteur de l'assurance automobile. Nos véhicules deviennent tous beaucoup plus chers à réparer. Le secteur a cherché des moyens d'atténuer l'impact de cette situation à lui seul, avant bien sûr la grande collaboration qui existe aujourd'hui.

Un de ces moyens consiste à encourager l'installation de dispositifs de localisation après-vente afin que, lorsqu'un véhicule est volé, nous puissions savoir où il se trouve et le récupérer. Cela entraînera certainement une réduction des coûts. L'installation de ces dispositifs peut coûter plus de 500 \$, et un certain nombre d'assureurs ont renoncé à certains frais ou incité les gens à le faire en ne leur facturant pas la surtaxe imposée dans le cas des véhicules à haut risque de vol. Ce sont là quelques-uns des incitatifs que nous essayons de mettre en place.

Nous veillons également à fournir des renseignements aux consommateurs aux points de vente, notamment en ce qui concerne l'installation d'une barre sur le volant. Il peut aussi être judicieux de mettre sa clé dans un sac Faraday. Nous en avons distribué également.

Nous essayons vraiment de faire ce que nous pouvons de notre côté pour inciter à l'action et limiter l'impact des vols.

Quant à ce que nous pouvons faire tous ensemble, encore une fois, ce ne sera pas un seul gouvernement et une seule solution. En ce qui concerne le plan d'action du gouvernement fédéral, nous vous implorons d'examiner toutes les options qui s'offrent à vous, qu'il s'agisse d'imposer des peines plus sévères, d'affecter des ressources aux poursuites, de redéfinir les priorités de l'ASFC en matière de vol de voitures ou d'imposer la règle des 72 heures. Ces mesures sont essentielles. À l'échelle provinciale, il faut envisager d'investir dans des équipes chargées de l'application de la loi et étudier la question du clonage des numéros d'identification du véhicule.

Je vais m'arrêter là, car je suis consciente du temps écoulé.

Le président: Merci, madame Power.

M. Damien Kurek: Merci, monsieur le président. Je vous suis reconnaissant du temps supplémentaire.

Le président: Nous avons M. McKinnon. Allez-y, monsieur.

M. Ron McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam, Lib.): Merci, monsieur le président. C'est une étude très intéressante et très importante.

Si j'ai bien compris ce qui a été dit jusqu'à présent, j'en déduis que pour voler efficacement des voitures, le clonage du numéro d'identification du véhicule, le NIV, est un élément crucial. Cela signifie pour moi que les personnes qui volent des voitures doivent avoir des liens avec une organisation sophistiquée.

Diriez-vous que c'est vrai? La question s'adresse à tous ceux qui souhaitent y répondre.

• (1620)

Mme Terri O'Brien: Je peux répondre au sujet du clonage. Comme l'a dit ma collègue Mme Power, il y a des failles dans nos systèmes d'enregistrement provinciaux qui permettent que cela se produise.

Une de ces failles est la possibilité de demander l'historique des numéros d'identification du titulaire, les NIT. C'est une liste de véhicules qui comprend la marque, le modèle, la couleur, des détails sur le véhicule, les anciens propriétaires et le numéro d'identification du véhicule. C'est presque une liste d'épicerie. Comme l'a dit M. Vording, dans la province de l'Alberta, les voleurs peuvent y voir tous les numéros d'identification du véhicule qu'ils peuvent utiliser pour réimmatriculer un véhicule en Ontario avec ce qui semble être un NIV légitime, mais qui est en fait un NIV cloné provenant d'une autre province.

M. Ron McKinnon: Est-ce qu'un petit criminel qui va voler une voiture aurait accès à cette liste, ou est-ce que ce serait inhabituel? Travaillerait-il généralement par l'intermédiaire d'une grande organisation criminelle?

Mme Terri O'Brien: N'importe qui, pour une somme modique, peut acheter l'historique des numéros d'identification du titulaire, mais notre expérience en matière d'enquêtes a montré que ce sont des réseaux criminels organisés qui exécutent ces vols de voitures dans toutes les provinces.

M. Ron McKinnon: Pratiquement parlant, pour cloner une voiture, il faut retirer la vitre et enlever la bande de métal du numéro. Il faut faire fabriquer la nouvelle bande du numéro à installer. Comment tout cela se déroule-t-il?

Mme Terri O'Brien: Une plaque de numéro d'identification du véhicule est une simple pièce de métal, mais la plupart des falsifications — ou des clones de NIV ou NIV fictifs —, se font en réalité dans les documents d'immatriculation et des manifestes d'expédition, ce sont donc des délits administratifs qui permettent à des véhicules volés de quitter le pays ou d'être vendus à des clients innocents.

M. Ron McKinnon: Si quelqu'un vole une voiture et qu'il ne l'a pas clonée, quelles sont ses options? Outre les failles dans le système d'immatriculation que nous avons mentionnées, peut-il la vendre sur le territoire national ou doit-il l'exporter?

Mme Terri O'Brien: Non, il peut apposer une nouvelle plaque de numéro d'identification et la revendre dans le pays, ou encore il peut l'immatriculer dans une autre province et la vendre à l'échelle nationale.

M. Ron McKinnon: Je dis qu'en l'absence de clonage, il lui faudrait changer de province.

Mme Terri O'Brien: Le changement de province est un moyen efficace d'échapper à la détection.

M. Ron McKinnon: Même sans cloner la voiture, le voleur pourrait l'emmener dans une autre province et la vendre.

Mme Terri O'Brien: Il pourrait l'emmener dans une autre province et la réimmatriculer frauduleusement, oui.

M. Ron McKinnon: D'accord. Si nous corrigeons la faille dans le système qui est actuellement exploitée par les criminels pour la falsification de l'immatriculation et toutes les autres failles dans le système — la communication entre les provinces et ainsi de suite —, comment cela mettrait-il fin aux vols? Cela mettrait-il fin aux vols au Canada?

Mme Terri O'Brien: Non. Je dirais, comme l'a dit Mme Power, que nous avons travaillé en collaboration avec toutes les industries pour une approche globale dans toute la société, comme l'ont dit nos amis du Bureau d'assurance du Canada. La lutte contre la fraude qu'est le clonage permet certes de mettre un terme à la vente de véhicules volés à l'échelle nationale, mais il est essentiel d'empêcher le vol des véhicules grâce à des correctifs logiciels efficaces ou à des technologies de prévention, comme les dispositifs antidémarrage, pour mettre un terme au vol, puis à l'exportation vers les marchés du commerce illégal et le crime organisé. C'est un problème à multiples facettes, et toutes ces mesures doivent être prises.

M. Ron McKinnon: Je comprends. J'essaie simplement de concentrer mon attention sur une mesure à la fois.

Mme Terri O'Brien: D'accord.

M. Ron McKinnon: Madame Power, vous dites que des sanctions plus sévères pourraient être une option. J'ai passé un après-midi avec un bon verre de vin à bavarder avec un avocat de la défense dont la clientèle principale était constituée de toxicomanes. Il m'a dit qu'ils considéraient que la peine encourue, quelle qu'elle soit,

faisait partie du prix à payer. Les plantons faisaient un peu de prison, montaient les échelons et finissaient par ne plus faire ce travail. D'autres personnes s'en chargeraient.

Je me demande, étant donné qu'ils n'ont pas considéré les peines comme un facteur majeur dans la décision de commettre ou non le crime, s'il y a une corrélation entre la sévérité des peines et la réduction de la criminalité.

Mme Celyeste Power: Je dirais qu'il faut étudier la question, et je sais que le gouvernement s'est engagé à étudier la possibilité d'inclure des peines plus sévères dans le Code criminel. Cependant, ce n'est pas la seule chose qui aura un impact, comme l'a fait remarquer Mme O'Brien. Il faut traiter de nombreux facteurs. En ce qui concerne les peines et le Code criminel, nous disons qu'envisager l'affectation de ressources aux poursuites est en fait un domaine prioritaire clé qui pourrait garantir que le système fonctionne aussi bien que possible.

Ce n'est pas la solution miracle, malheureusement. Aucune de ces mesures n'est à elle seule la solution miracle.

• (1625)

M. Ron McKinnon: Je ne cherche pas de solution miracle. Je comprends qu'il y a de nombreux aspects. Lorsque j'ai demandé que l'on me précise un aspect, c'est ce qui m'intéresse.

Nous ne savons pas vraiment si la sévérité des peines est suffisamment dissuasive. Qu'en est-il de la probabilité de se faire prendre? Estimez-vous que ce soit un facteur plus dissuasif pour le vol de véhicules?

Mme Celyeste Power: Je sais que le groupe chargé de l'application de la loi nous suit, et je vous conseille donc d'approfondir la question avec eux, compte tenu de leur connaissance du domaine. Je dirais, toutefois, que tous ces aspects devraient être explorés.

Le président: Merci, monsieur McKinnon et madame Power.

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

[Français]

Mme Kristina Michaud: Merci, monsieur le président.

J'aimerais que Mme O'Brien nous parle de l'annonce du ministre Champagne à propos de l'utilisation d'objets technologiques.

Est-ce un bon pas vers l'avant? Les réseaux criminels vont-ils trouver facilement des façons de contourner tout cela? Qu'en pensez-vous?

[Traduction]

Mme Terri O'Brien: Je vous remercie de la question.

L'annonce du ministre Champagne va, selon moi, dans le bon sens en ceci qu'il est utile d'interdire ces dispositifs. Je dirai, cependant, qu'il en existe des dizaines de modèles. Le Flipper, par exemple, amplifie le signal émis par une clé de voiture. C'est ce que l'on appelle une attaque par relais. À l'heure actuelle, dans la plupart des vols de voitures, les voleurs reprogramment une nouvelle clé en utilisant le port OBD, c'est-à-dire du système de diagnostic embarqué, ou ils attaquent le bus CAN, c'est-à-dire qu'ils se connectent directement au système technologique informatique du véhicule.

Dans d'autres pays, on utilise des technologies de prévention très efficaces. C'est le cas au Royaume-Uni, où les fabricants sur place téléchargent dans leurs systèmes technologiques des correctifs de sécurité qui empêchent de prendre le contrôle du bus CAN, autrement dit du Controller Area Network. Ce sont des solutions technologiques simples qui permettent d'éviter que des voitures ne soient volées en premier lieu. Je pense que les innovations technologiques en matière de prévention que nous voyons au Royaume-Uni sont en partie motivées par le fait que certains assureurs britanniques considéraient que certains modèles qui figurent sur notre liste des 10 premiers volés ne sont pas assurables, sinon au prix de primes supérieures à 10 000 livres par an.

Je demanderai à ma collègue, Mme Power, de parler de quelques-uns des leviers dont ne disposent peut-être pas les assureurs canadiens, alors qu'ils sont très efficacement utilisés au Royaume-Uni à l'heure actuelle.

Mme Celyeste Power: Je vous remercie.

Je soulignerai que le secteur de l'assurance est très réglementé, au palier non seulement fédéral, mais également provincial. Les organismes de réglementation provinciaux nous disent ce que nous pouvons vendre, comment nous pouvons le vendre, à qui nous pouvons le vendre et à quel tarif.

Ainsi, en Ontario et en Alberta, les assureurs ont l'obligation d'accepter tous les demandeurs. Autrement dit, nous devons proposer à tous les clients un tarif d'assurance-automobile. Au Royaume-Uni, si vous avez un véhicule pour lequel le risque est élevé, l'assureur pourra vous dire qu'il ne peut plus vous assurer. En Ontario et en Alberta, vous êtes tenus par la loi d'assurer les automobilistes.

Les différents assureurs travaillent en étroite collaboration avec l'organisme de réglementation pour envoyer des signaux sur les tarifs et réclamer de nouvelles règles. Toutefois, la loi ne nous permet malheureusement pas de profiter de cet outil.

Le président: Monsieur Julian, vous serez le dernier intervenant de cette série de questions.

M. Peter Julian: Je vous remercie.

Je remercie tous les témoins. Vous apportez beaucoup de données importantes.

Je tiens à revenir à la question des fabricants et de leurs responsabilités.

Le Comité va préparer un rapport et formulera une série de recommandations. Il me semble que le gouvernement ne s'est pas suffisamment penché sur une question en particulier, celle de l'intégration par les fabricants de mesures de sécurité dans la conception de leurs véhicules ou de la mise à jour de leur conception pour lutter contre le vol de voitures.

Chacun de vous pourrait-il formuler des recommandations — en commençant peut-être par vous, madame O'Brien — que nous pourrions présenter pour ce qui est de ce que les fabricants devraient être obligés de faire sur le marché canadien pour aider à enrayer l'augmentation des vols de voitures?

Mme Terri O'Brien: La première chose que les fabricants peuvent faire, à mon sens, est de renforcer leurs systèmes de sécurité par des solutions simples, comme des correctifs logiciels ou des dispositifs d'immobilisation. Cela permettrait d'éviter que les voitures ne soient volées en premier lieu.

Pensez au contexte plus large de la conversation d'aujourd'hui. Si les véhicules ne peuvent pas être volés en premier lieu, les dépenses des procureurs spéciaux, des autorités portuaires et de la police, ainsi que le danger pour nos collectivités — les actes de piraterie routière, entre autres — commenceront à diminuer parce que le crime organisé ne sera plus en mesure d'exploiter les Canadiens et de voler des véhicules à la vitesse absolue — moins de 60 secondes — qui est la sienne aujourd'hui.

J'ai mentionné le Royaume-Uni. On y fait d'énormes progrès en matière de technologies simples que les fabricants installent pour empêcher en premier lieu le vol de véhicules.

• (1630)

M. Peter Julian: Allez-y, madame Power.

Mme Celyeste Power: Je n'ai pas grand-chose à ajouter.

Je crois savoir que les constructeurs automobiles participaient au sommet et qu'ils témoignent devant le Comité, ce qui est une bonne nouvelle. Ils ont, comme nous, un rôle essentiel à jouer dans la prévention des vols de voitures. Je n'ai pas grand-chose à ajouter à ce que Mme O'Brien...

M. Peter Julian: Allez-y, monsieur Vording.

M. Shawn Vording: La voiture connectée est un nouveau domaine pour les constructeurs. Les véhicules génèrent davantage de leurs propres données, auxquelles les constructeurs ont d'ailleurs accès. Elles leur appartiennent actuellement, et il est certain qu'il s'y trouve des informations qui pourraient aider à endiguer le phénomène.

M. Peter Julian: Je vous remercie.

Monsieur Clark, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Jason Clark: Non.

M. Peter Julian: D'accord. Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Julian. Merci de ces questions.

Je vous remercie toutes et tous de vos témoignages aujourd'hui.

Nous allons suspendre la séance cinq minutes pour nous préparer à recevoir le groupe suivant.

Encore merci.

M. Glen Motz (Medicine Hat—Cardston—Warner, PCC): Peut-être que la proposition que vous avez faite aujourd'hui, dans votre question pendant la période des questions, d'interdire toutes les routes résoudrait le problème des vols de véhicules, comme le souhaite la ...

Le président: Nous y réfléchissons. Je vous remercie, monsieur Motz.

M. Glen Motz: ... ministre du Changement climatique.

M. Peter Julian: Consignons au compte rendu que les conservateurs sont favorables à la suppression des routes.

• (1630)

(Pause)

• (1635)

Le président: La séance reprend.

Je souhaite la bienvenue au deuxième groupe de témoins.

Nous recevons, en personne, M. Weber, du Syndicat des Douanes et de l'Immigration. Nous recevons aussi, par vidéoconférence, le chef adjoint Nick Milinovich, du Service de police régional de Peel, et le chef adjoint Robert Johnson, du Service de police de Toronto. Je vous remercie tous de votre présence.

Vous disposez de cinq minutes pour présenter vos observations préliminaires, après quoi nous passerons aux séries de questions.

J'invite maintenant le chef adjoint Milinovich à présenter ses observations préliminaires. Je vous en prie.

Chef adjoint Nick Milinovich (chef de police adjoint, Peel Regional Police): Bonjour.

Je vous remercie, mesdames et messieurs les membres du Comité. Je vous remercie d'inclure le Service de police régional de Peel dans votre étude sur la crise croissante des vols de véhicules au Canada.

Notre service de police est depuis le début en première ligne dans la lutte contre ce fléau. Malgré ces efforts, nous continuons d'afficher un des taux de véhicules volés par habitant les plus élevés du pays. Rien que l'année dernière, plus de 7 000 véhicules ont été volés dans notre région. Ce phénomène est devenu une menace importante pour la sécurité de nos villes et de nos collectivités, ici à Peel, dans la région du Grand Toronto et à l'échelle nationale et internationale.

Le Canada est devenu un pays de provenance de voitures volées, leur trafic étant une des trois principales sources de revenus du crime organisé et servant à financer d'autres entreprises criminelles, comme le trafic d'armes à feu illégales, la traite des êtres humains et le trafic de drogue qui touchent également nos collectivités.

C'est en nombre record que des personnes découvrent à leur réveil que leur voiture a disparu de leur allée. Il arrive que certaines vivent plusieurs fois cette mésaventure. D'autres s'aperçoivent en arrivant dans un terrain de stationnement que leur véhicule a été volé. En fait, elles ont plus de chance que les personnes dont les voleurs défoncent la porte en pleine nuit ou s'emparent de véhicules en recourant à la violence, souvent les armes à la main.

Au cours des deux dernières années, dans la seule région de Peel, nous avons relevé 185 actes de piraterie routière. Les invasions de domicile connaissent également une augmentation exponentielle.

La solution à ce problème va bien au-delà de l'application de la loi, mais je tiens à préciser que nous ne nous soustrayons pas à nos responsabilités. À Peel, nous avons plus que doublé notre équipe chargée de la criminalité visant les véhicules commerciaux. Notre équipe chargée d'enquêter sur les vols de voitures est une de celles qui comptent le plus de membres dans le pays. Nous continuons de travailler avec nos partenaires sur un certain nombre d'opérations policières conjointes et nous dirigeons les efforts visant à créer des approches multisectorielles pour remédier à ce problème. Il en résulte une sensibilisation accrue de la collectivité et des changements, comme nous l'avons entendu, dans le domaine de l'assurance. C'est aussi l'occasion pour nous de défendre les intérêts de notre collectivité à l'échelon municipal, provincial et fédéral. Nous devons continuer de coordonner cette action entre tous les intervenants concernés.

Bon nombre des recommandations que vous avez entendues aujourd'hui, et que j'ai eu l'occasion d'écouter, concernent les différentes possibilités dont nous devons tirer parti. Toutefois, je tiens à

être très précis sur ce que je considère être les deux solutions les plus évidentes et les plus rapides qui, selon moi, apporteront un début de réponse au problème que nous connaissons.

La première solution réside dans les ports. Je m'y suis, pour ma part, rendu et j'ai été surpris d'apprendre que, malgré le nombre de voitures exportées hors de notre pays, il n'y avait pas d'agents ou d'analystes exclusivement affectés à l'interception des exportations de voitures volées au Canada. Nous devons doter nos ports de ressources et d'équipements à la hauteur de la pression et des problèmes que nous rencontrons.

La deuxième solution dont j'aimerais parler est celle d'une stratégie nationale. Le problème n'est pas propre à Peel ou à l'agglomération torontoise. Nous sommes aux prises avec un problème de vol de voitures qui est national, et il nous faut une stratégie nationale pour y répondre. Je crois savoir que Sécurité publique élabore actuellement un plan d'action. J'espère qu'il fera officiellement du vol de voitures une priorité nationale et qu'il examinera les possibilités de légiférer afin de durcir les sanctions et de créer des sanctions fédérales, ce qui renforcerait les capacités de la police de poursuivre les organisations criminelles responsables de ce fléau.

En fait, le vol de voitures n'est plus une simple infraction contre les biens, mais aux yeux de la loi, il l'est encore. De plus, nous devons examiner les lois pertinentes, notamment la Loi sur les douanes, la Loi sur les licences d'exportation et d'importation et plusieurs autres lois fédérales.

Encore une fois, je pense qu'il faut une stratégie nationale contre les vols de voitures qui renforce notre capacité de poursuivre les organisations criminelles responsables de ce phénomène à l'échelle nationale.

● (1640)

Notre service de police remercie encore le Comité de prendre en compte ses recommandations, et je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Milinovich.

Nous passons maintenant au chef adjoint Johnson, du Service de police de Toronto. Vous avez la parole.

Chef adjoint Robert Johnson (chef de police adjoint, Toronto Police Service): Bonjour.

Je vous remercie de me donner l'occasion de témoigner devant le Comité permanent de la sécurité publique et nationale.

Comme nous le savons tous, la sécurité des collectivités est une responsabilité partagée. Nous devons travailler de concert pour combattre la criminalité organisée qui a des répercussions sur nos collectivités. Depuis quelques années, Toronto connaît une hausse spectaculaire du nombre de vols de voitures, plus que nulle part ailleurs au Canada. En 2023, plus de 12 000 véhicules ont été volés dans la seule ville de Toronto.

Le vol de véhicules prend des proportions épidémiques dans ce pays. Chiffré, le vol de 12 000 voitures représente environ 790 millions de dollars, et c'est la valeur des véhicules volés rien qu'à Toronto l'année dernière. Nous parlons de 34 véhicules volés par jour, soit un toutes les 40 minutes.

Le mois dernier, une mère, dont les deux enfants étaient installés dans des sièges d'auto, s'est fait voler son véhicule sur le terrain de stationnement d'un supermarché. Deux jeunes délinquants ont roulé avec ces enfants à bord pendant 15 minutes. Ils sont maintenant en sécurité, mais cette activité criminelle traumatisante doit cesser.

Alors que les organisations criminelles s'enrichissent, les citoyens se sentent angoissés, effrayés et victimes d'actes criminels. Depuis 2018, la police de Toronto a récupéré plus de 46 % des véhicules volés, soit plus de 20 000 véhicules, et nous avons arrêté plus de 1 300 délinquants et porté plus de 5 000 accusations connexes.

Nous savons que, comme pour d'autres crimes commis par des réseaux de criminels organisés, les voleurs ne se soucient guère des frontières ou des secteurs. Un acte de piraterie routière violent commis à Toronto peut se terminer par une arrestation à Hamilton. Nous savons que les véhicules volés quittent souvent Toronto pour être revendus aux quatre coins du monde par des organisations criminelles. Le vol de voitures est lucratif. C'est de l'argent vite gagné avec une demande intarissable. Avec peu de compétences et peu de conséquences, ils peuvent voler un véhicule et obtenir de l'argent rapidement. Ce dont nous devons tous parler, c'est de l'escalade de la violence, des menaces et de l'intimidation où toutes sortes d'armes et d'armes à feu sont utilisées pour voler des véhicules.

Je suis également préoccupé par la capacité de l'appareil judiciaire de sanctionner des récidivistes. Qu'il s'agisse de piraterie routière, d'introduction par effraction ou de violation de domicile, les criminels font preuve de moins de scrupules dans les méthodes qu'ils emploient pour voler de véhicules et ils sèment dans la population de Toronto une peur et une anxiété incroyables. Les agents immobiliers nous disent que la demande de maisons avec garage augmente pour cette raison.

À Toronto, les cas d'invasions de domicile et d'introductions par effraction pour voler des voitures ont augmenté de plus de 400 % en 2023, avec un total de 202 incidents. Les actes de piraterie routière ont aussi considérablement augmenté à Toronto, avec 233 incidents signalés en 2023. Cela représente plus de 50 % des incidents signalés dans la région du Grand Toronto. En outre, depuis le début de l'année, nous avons enregistré 17 violations de domicile — soit le double de ce que nous avons enregistré à la même époque l'an dernier — et plus de 32 actes de piraterie routière, ce qui, là encore, est le double de ce que nous avons enregistré à la même époque l'an dernier.

C'est pourquoi nous faisons partie du groupe de travail provincial sur la piraterie routière, avec le soutien du gouvernement de l'Ontario, groupe codirigé par le Service de police de Toronto et la Police provinciale de l'Ontario. Ce groupe est un excellent exemple de la façon dont la collaboration avec d'autres services de police et des organismes gouvernementaux nous aide dans ces enquêtes complexes à empêcher ces activités criminelles.

Je pense que nous avons besoin d'une stratégie nationale pour enrayer la croissance du nombre de vols de voitures et lutter contre la violence grandissante. Il ne s'agit toutefois pas uniquement d'un problème d'application de la loi. Nous devons collaborer avec tous les paliers de gouvernement, ainsi qu'avec nos partenaires du secteur privé. Les constructeurs automobiles, les autorités portuaires et les sociétés de transport maritime doivent travailler avec nous pour qu'il soit plus difficile de voler et de faire transporter des véhicules. Nous devons travailler en coordination pour lutter contre le crime

organisé, mettre fin à la violence et assurer la sécurité de nos collectivités.

Nous saluons tous les efforts déployés par les fabricants pour mieux protéger les véhicules contre le vol, ainsi que le soutien apporté rapidement à nos enquêteurs pour que nous attrapions les délinquants et restituions les véhicules à leurs propriétaires. La police peut procéder aux arrestations et donner des conseils en matière de sécurité, mais il faut que d'autres fassent aussi leur part.

Le moment est venu de faire preuve d'audace en formant des partenariats avec les fabricants, les experts en ingénierie et d'autres encore, afin d'exploiter la technologie en constante évolution qui est au cœur de la solution. Avec des véhicules plus difficiles à voler et des ports plus difficiles à exploiter, il nous sera plus facile de réduire le nombre croissant d'actes de piraterie routière.

Le gouvernement fédéral joue déjà un rôle important dans le rapprochement des services de police et du secteur privé, comme nous l'avons vu au sommet fédéral organisé à Ottawa, il y a environ trois semaines.

J'estime, par ailleurs, que nous devons faire preuve d'audace dans les réformes de la justice et travailler dans tous les secteurs pour alourdir les peines des récidivistes et redonner un sentiment de sécurité à nos collectivités.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'exprimer aujourd'hui devant le Comité. Je me réjouis à l'idée de travailler en collaboration avec vous tous afin d'assurer la sécurité de nos collectivités.

• (1645)

Le président: Je vous remercie, monsieur Johnson.

Monsieur Weber, du Syndicat des Douanes et de l'Immigration, vous avez la parole.

M. Mark Weber (président national, Syndicat des Douanes et de l'Immigration): Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, en tant que président national du syndicat qui représente le personnel de l'ASFC, y compris les agents frontaliers qui travaillent dans les ports maritimes, je suis heureux d'avoir une fois de plus l'occasion de me présenter devant vous. J'espère vous aider dans votre étude sur le phénomène grandissant des vols de voiture au Canada. Les agents frontaliers sont rarement consultés par les cadres supérieurs de l'Agence, et je suis reconnaissant de représenter ici aujourd'hui les hommes et les femmes qui travaillent en première ligne.

Je serai bref. Quiconque prête attention aux médias depuis 10 ans sait que le problème des voitures volées exportées depuis les ports maritimes n'est pas nouveau. Sans surprise, l'accent est souvent mis sur l'aspect frontalier de la question. Pourtant, les ports maritimes d'où sont exportés les véhicules volés constituent la dernière étape du processus. Il faut, en premier lieu, en faire plus pour empêcher que des véhicules soient volés ou qu'ils arrivent dans les ports, et nous sommes heureux de constater que cela semble être le consensus à l'issue du récent Sommet pour lutter contre les vols de véhicules.

En ce qui concerne la frontière elle-même, au cours des dernières semaines, nous avons vu le gouvernement fédéral et l'opposition officielle proposer un certain nombre de solutions, dont certaines méritent d'être saluées, compte tenu de la nature peu fiable du système d'inspection dont disposent actuellement les agents. Cependant, personne n'a cherché à demander aux agents qui travaillent en première ligne ce dont ils ont besoin pour faciliter leurs vérifications. Si quelqu'un leur avait posé la question, ils lui auraient répondu que le manque d'espace est le principal facteur qui influe sur le volume des vérifications effectuées au port de Montréal. Bien que le syndicat ait fourni au Sommet pour lutter contre les vols de véhicules un court mémoire de dernière minute soulignant cet élément, il n'est pas certain qu'il en ait été tenu compte, car nous n'avons pas participé au sommet et n'y avons pas été invités.

Voici un autre exemple de ce que le Syndicat des Douanes et de l'Immigration souligne depuis longtemps: les agents qui font le travail au quotidien à la frontière doivent faire partie des solutions. Une fois de plus, nous voyons des solutions proposées par des personnes qui n'ont jamais fait le travail ou adoptées sur les conseils de personnes qui n'ont jamais fait le travail. Cette situation est unique dans le domaine de l'application de la loi parce que, dans la plupart des agences et organismes chargés de l'application de la loi, les cadres supérieurs ont au moins une certaine expérience en première ligne. Or, c'est rarement — pour ne pas dire presque jamais — le cas à l'ASFC. Il en résulte un décalage sans précédent entre la haute direction et la première ligne.

Pour conclure, je tiens à insister sur le fait que ce problème n'est en rien nouveau et que l'on aurait pu en faire plus bien avant. Même si le problème des véhicules volés exportés ne repose pas uniquement sur les épaules de l'ASFC, nous ne devrions pas être surpris que l'Agence soit quelque peu essoufflée, compte tenu des décisions politiques prises en 2014, dans le cadre du Plan d'action pour la réduction du déficit du gouvernement conservateur, qui se sont traduites par la suppression de 1 100 postes d'agent dont nous essayons encore de nous remettre.

Sous le gouvernement actuel, la situation n'est guère meilleure. Peu de choses ont été faites pour remédier activement à ce manque de personnel, l'accent étant plutôt mis sur des projets malavisés tels qu'ArriveCAN, mettant en évidence ce qui ne peut être qualifié que de volonté de transformer notre frontière en caisse d'épicerie libre-service.

Au fond, il est primordial pour le processus d'investir dans le personnel et les personnes. Même lorsque des problèmes de personnel ne sont pas le principal facteur, la capacité de l'Agence de protéger les Canadiens et de s'adapter aux nouveaux défis repose sur une première ligne dotée de suffisamment de personnel.

Je vous remercie. Je répondrai volontiers à vos questions.

• (1650)

Le président: Je vous remercie, monsieur Weber.

Nous allons passer à notre première série de questions.

Monsieur Shipley, vous avez la parole pour six minutes.

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

Je remercie tous les témoins de leur présence aujourd'hui.

Ma première question est pour les deux chefs qui sont des nôtres virtuellement.

Mon collègue, M. Hoback, a déposé récemment le projet de loi C-379 qui prévoit des sanctions plus lourdes dans tout le Canada pour les voleurs de voitures récidivistes et instaure une peine d'emprisonnement minimale obligatoire de trois ans pour ceux qui ont volé trois fois un véhicule automobile.

Pensez-vous que ce projet de loi, s'il est adopté, aidera vos agents à mettre et à garder derrière les barreaux les voleurs de voitures récidivistes?

Chef adjoint Robert Johnson: Je répondrai en premier, si vous le permettez, monsieur Milinovich.

Je peux vous dire, d'après notre expérience à Toronto et d'après les statistiques du groupe de travail provincial sur la piraterie routière, que près de 50 % des personnes impliquées dans ces actes que nous avons appréhendées sont des récidivistes. Dans un tiers des cas environ, il s'agit de jeunes délinquants. Il y a manifestement un problème si des personnes sont accusées et arrêtées à plusieurs reprises pour la même infraction. Par conséquent, je pense que cette loi aiderait.

Chef adjoint Nick Milinovich: Je dirai simplement que je suis du même avis. Je suis persuadé que l'examen de modifications législatives, notamment sur le nombre de fois qu'une personne peut commettre une infraction, aura des effets concrets.

Je pense que nous devons faire preuve de discernement dans la manière dont nous appliquons ces mesures, mais en fait, un grand pourcentage des actes de piratage routier commis dans notre région le sont par des personnes qui ont déjà un casier judiciaire pour des crimes avec violence. Ce projet de loi offre certainement une occasion de nous attaquer au problème.

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

Cette question est pour M. Weber.

La semaine dernière, vous avez déclaré que les 60 millions de dollars utilisés pour l'application ArriveCAN auraient pu servir à embaucher 600 agents frontaliers. Or, nous savons qu'au cours des huit dernières années, le gouvernement actuel n'a ajouté qu'environ 25 agents de première ligne à l'ASFC.

Pouvez-vous nous dire quel message cela envoie aux vaillants agents de l'ASFC, quand le gouvernement est prêt à gaspiller 60 millions de dollars pour une application, alors que nous manquons actuellement d'agents frontaliers?

• (1655)

M. Mark Weber: Merci pour cette question.

Je pense que cela envoie un message très négatif.

Dans l'ensemble, nous observons une dépendance excessive à l'égard des technologies, comme ArriveCAN, que vous avez évoquée. Nous avons des bornes d'inspection primaire dans les aéroports. Il y a d'autres technologies dont l'objectif semble être de remplacer les agents et d'automatiser notre frontière, au lieu d'aider les agents à intercepter.

M. Doug Shipley: Merci pour cette réponse.

Je reviens au chef adjoint Johnson.

Dans votre déclaration liminaire, vous avez parlé d'une flambée des vols de voitures au cours des dernières années et d'une épidémie dans ce pays. Ce sont là quelques-uns de vos propos. Vous avez parlé de 1 300 délinquants. Je ne sais pas très bien si c'est vous ou l'autre chef qui avez parlé des récidivistes.

Pourriez-vous nous dire ce qui alimente ce phénomène? Pourquoi le problème augmente-t-il autant?

Chef adjoint Robert Johnson: Depuis 2018, il y a eu 1 300 délinquants et plus de 5 000 inculpations.

Pour répondre à votre question précédente et réagir aux observations du chef adjoint Milinovich sur les personnes impliquées dans ce type d'infractions, comme je l'ai dit, près de 50 % sont des récidivistes, surtout pour les vols de voitures ou les détournements de véhicules, mais aussi pour d'autres infractions violentes. Nous observons ces caractéristiques démographiques.

Comme je l'ai dit également, environ un tiers de ces 50 % sont de jeunes récidivistes.

M. Doug Shipley: Je vous remercie.

Vous avez dit que nous avons vraiment besoin de retrouver un sentiment de sécurité dans les collectivités.

Selon vous, si nous mettons certains de ces récidivistes derrière les barreaux, retrouverons-nous un sentiment de sécurité dans nos collectivités?

Chef adjoint Robert Johnson: C'est un élément.

À mon avis, nous devrions envisager aussi d'autres stratégies qui ont déjà été évoquées cet après-midi.

M. Doug Shipley: Je vous remercie.

Monsieur Milinovich, vous avez également mentionné dans votre déclaration liminaire que nous avons besoin de sanctions plus sévères.

Pourriez-vous préciser ce que vous entendez exactement par « sanctions plus sévères »?

Chef adjoint Nick Milinovich: Oui, je pense que nous devons examiner ce dont nous disposons en matière de mesures de répression et de dispositions législatives.

En règle générale, des personnes seront accusées de possession de biens volés de plus de 5 000 \$ ou de vol de plus de 5 000 \$. Ce sont les chefs d'accusation les plus courants par rapport aux vols de voitures, mais ils ne tiennent pas compte du danger et des préjudices que ces vols engendrent dans nos collectivités.

Comme nous l'entendons toujours dans nos conversations avec des procureurs de la Couronne, je préconiserais une loi fédérale très similaire à la Loi réglementant certaines drogues et autres substances, qui reprendrait certains de ces concepts et qui encadrerait ces actes criminels de manière très similaire à ce que nous faisons pour les drogues illégales.

L'importation et l'exportation de biens ou d'automobiles volés, si ces activités étaient prosrites à l'échelle fédérale, seraient alors soumises à cette compétence. Il serait ainsi plus facile pour la police de mener des enquêtes et de poursuivre les responsables. C'est l'élément du crime organisé qui est derrière tout cela et qui profite de cette situation.

M. Doug Shipley: Merci aux deux chefs adjoints. Je vais revenir à M. Weber.

Monsieur Weber, lors d'une récente comparution en comité, vous avez mentionné qu'en 2019, l'ASFC n'inspectait dans les faits qu'un millionième de l'ensemble du fret ferroviaire et que vos capacités opérationnelles dans le mode ferroviaire étaient pratiquement inexistantes.

Pouvez-vous nous expliquer en quoi ce manque de capacité opérationnelle a une incidence sur notre capacité à lutter contre la crise du vol de voitures?

M. Mark Weber: Je vous remercie.

Cela a un effet considérable. On ne sait pas ce que l'on n'attrape pas lorsqu'on ne regarde pas. En fait, nous ne nous intéressons pas du tout au transport ferroviaire, alors si vous me demandez de vous dire exactement combien de véhicules transitent par ce mode, nous ne le savons pas vraiment parce que ce n'est pas un mode auquel nous nous intéressons.

Lorsque nous examinons les exportations au port de Montréal, par exemple, c'est le même genre de situation. Nous ne pourrions examiner qu'un très faible pourcentage.

M. Doug Shipley: Je remercie tous les témoins d'être venus aujourd'hui.

Le président: Je vous remercie.

Nous cédon la parole à M. Gaheer, si vous le voulez bien, pour six minutes.

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

Je remercie les témoins de comparaître devant nous. Ma question s'adresse au représentant de la police de Peel.

Monsieur le chef adjoint, je suis heureux de vous voir.

Tout d'abord, je tiens évidemment à remercier chaleureusement la police de Peel pour tous les services qu'elle rend à la collectivité.

J'en viens au sujet des vols de voitures et à votre témoignage, monsieur le chef adjoint. Les vols de véhicules à Peel ont augmenté de 118 % au cours des cinq dernières années. Dans la plupart des régions, je pense que l'augmentation se chiffre en dizaines, mais à Peel, elle atteint la centaine.

Si nous ventilons les chiffres selon les 11 quartiers de Mississauga... Le quartier 5, où se trouve l'aéroport Pearson, recoupe en grande partie ma circonscription de Mississauga-Malton. C'est dans cette région que l'on a enregistré le plus grand nombre de vols de voitures en 2023, avec 1 030. Le quartier 5 représentait 42,2 % de tous les vols de voitures survenus à Mississauga. C'est un quartier sur 11, tandis que les 10 autres ont enregistré moins de 200 vols de voitures. Il y a vraiment une concentration dans ma région de Mississauga-Malton, malheureusement.

Dans votre témoignage et dans certaines de vos réponses, vous avez évoqué le crime organisé. L'une de mes questions porte sur ce point. Il est certain que le crime organisé a recruté des adolescents et de jeunes adultes pour commettre ces crimes. Les jeunes représentaient 21 des 49 personnes inculpées en 2023. En fait, c'est ce que vous avez dit.

Que fait la police de Peel pour lutter contre ce phénomène?

• (1700)

Chef adjoint Nick Milinovich: C'est pourquoi il est important d'adopter une approche non linéaire.

Nous sommes conscients du fait que certains de nos jeunes sont la cible de groupes criminels organisés qui souhaitent exploiter leurs vulnérabilités. Nous faisons appel à des fournisseurs de services, nous cherchons des possibilités d'intervenir avant qu'un jeune ne décide de participer à un détournement de voitures, nous mobilisons la collectivité et nous nous assurons que les projets d'enquête que nous menons tiennent compte du fait que nous devons mobiliser les bons organismes et les bonnes personnes pour soutenir nos jeunes, à qui ce soutien fait peut-être défaut, ce qui les rend vulnérables à la criminalité organisée. Ce ne sont là que quelques exemples des interventions de développement social, des mesures de prévention et de notre façon d'aborder nos jeunes.

Cependant, il est également très important d'équilibrer ces mesures avec la nécessité de comprendre la présence dans notre collectivité d'un élément qui est prêt à être incroyablement violent et qui en a fait la preuve. Cette année, nous avons eu un vol de voiture au cours duquel un étudiant étranger a perdu la vie. Cet événement a été associé et imputé à un jeune. C'est choquant.

Notre approche consiste à équilibrer notre stratégie et à essayer de la mettre en oeuvre dans les endroits les plus appropriés. L'idée est de sauver les gens quand nous le pouvons, mais malheureusement, certaines situations ont dégénéré.

M. Iqwinder Gaheer: Des données de la police régionale de Peel montrent qu'en moyenne, plus d'une voiture est volée chaque jour dans un stationnement de l'aéroport Pearson de Toronto. De janvier à novembre 2023, l'aéroport a signalé 410 véhicules volés dans ses garages. Malheureusement, nous savons que l'aéroport Pearson est devenu une plaque tournante pour ce genre de choses.

Que fait la police de Peel pour collaborer avec l'ASFC, ou avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto et d'autres partenaires pour faire en sorte que Pearson cesse d'être ce genre de plaque tournante?

Chef adjoint Nick Milinovich: Nous continuons à travailler avec l'Autorité aéroportuaire. Comme je l'ai dit, nous avons élargi notre unité de lutte contre la criminalité liée aux véhicules utilitaires et elle va se concentrer très largement sur Pearson.

Je vais vous donner d'autres statistiques. L'année dernière, plus de 7 000 véhicules ont été volés. Cela représente presque un véhicule par heure. Certains jours, on vole 1,5 véhicule par heure dans notre région. C'est sans aucun doute l'un des domaines auxquels nous prêtons attention et dans lequel nous nous assurons d'investir nos réflexions et nos efforts.

L'un des autres témoins a évoqué le transport ferroviaire intermodal. Nous avons une gare de triage ici à Peel. Il s'agit là encore d'une autre lacune. Notre service de police n'a pas compétence. La police du CN n'a pas compétence pour mener des inspections en rapport avec des activités criminelles. Les seules personnes qui ont compétence sont au sein de l'ASFC et leurs interventions sont encadrées par une loi fédérale. Nous plaïdons pour ce transport intermodal parce que nous pensons qu'il s'agit de la voie ou du corridor qui nous mènera au port de Montréal.

M. Iqwinder Gaheer: Nous avons également annoncé récemment 28 millions de dollars pour renforcer la capacité de l'ASFC à détecter des véhicules volés et à fouiller des conteneurs à leur recherche, de même que sa capacité à collaborer avec les corps policiers locaux. Nous savons aussi que la GRC a formé une équipe nationale de coordination et de soutien pour travailler avec les corps policiers locaux.

Ces mesures se sont-elles révélées utiles jusqu'à présent? Pensez-vous que nous devons y apporter des modifications, ou cette coordination est-elle utile?

Chef adjoint Nick Milinovich: Tout à fait. Tous les outils que nous obtenons et qui complètent nos efforts sont utiles. La GRC a été formidable. Ce sont d'excellents partenaires, et je sais qu'ils souhaitent commencer à coordonner nos efforts à l'échelle nationale. En ce qui concerne le financement et les ressources supplémentaires... et c'est la raison pour laquelle j'ai choisi cet élément comme l'un des quelques éléments sur lesquels je voulais me concentrer.

Nous devons veiller à doter nos ports d'un personnel suffisant et leur demander de prendre les mesures qui tiendraient compte des pressions que nous subissons. Il est très clair qu'à l'heure actuelle, l'un des problèmes que nous vivons — pas seulement à Peel, mais dans tout le pays — est l'exportation de voitures volées. Nous sommes encouragés par ces investissements et ces budgets. Nous sommes impatients de les voir être affectés directement là où ils peuvent être utiles.

• (1705)

M. Iqwinder Gaheer: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Gaheer.

C'est maintenant le tour de Mme Michaud, pour cinq minutes.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être parmi nous. J'avais particulièrement hâte de m'entretenir avec M. Weber. Comme il l'a mentionné, le Syndicat des douanes et de l'immigration n'a pas pu être invité au sommet national qui a eu lieu il y a quelques semaines, ce qui est dommage. Entendre les propos de Mme O'Gorman et le point de vue de l'organisation est intéressant, mais il est également intéressant d'entendre les travailleurs et de savoir comment les choses se passent sur le terrain. Comme vous l'avez mentionné, ce sont des travailleurs de première ligne.

Avez-vous l'impression que, pour l'Agence des services frontaliers, trouver des solutions et mettre en place des ressources pour contrer le fléau que sont les vols de voiture au pays est réellement une priorité? C'est une question assez simple.

Peut-être pourriez-vous aussi nous donner des clarifications sur une information qui a circulé dans les médias, à savoir que, à partir d'octobre 2023, il n'y avait eu que cinq agents au port de Montréal pour inspecter les conteneurs. Or cela semblait très peu, considérant le nombre de conteneurs qui sortent du port de Montréal chaque année.

Croyez-vous que, dans la situation actuelle — peut-être les choses ont-elles changé depuis le sommet et depuis qu'on parle davantage de cette situation dans les médias —, c'est une priorité pour l'Agence des services frontaliers?

[Traduction]

M. Mark Weber: L'ASFC a la tâche très difficile d'équilibrer les priorités. Si l'on considère ce qui est importé au Canada et ce que nous voulons évidemment empêcher d'y entrer, l'ASFC est confrontée à des contraintes de personnel. Les chiffres que vous venez de donner, à savoir cinq agents à temps plein, restent cinq agents à temps plein. Nous avons aussi trois agents en affectation, qui sont là depuis un certain temps, ce qui fait huit agents en tout.

Quand je parle des niveaux de dotation, il nous manque entre 2 000 et 3 000 agents dans tout le pays. Certains ports fonctionnent avec deux fois moins d'agents qu'il y a 10 ans. Nous ne voyons pas ces chiffres augmenter. Nous n'avons qu'un seul collège. Nous ne pouvons même pas diplômé ou former jusqu'à 600 nouveaux agents par an, ce qui ne compense même pas les départs naturels. Nous avons vraiment du mal. Quand je dis que nous manquons cruellement de personnel, c'est vrai.

Au port de Montréal, en particulier, outre la dotation en personnel, le principal problème est l'espace. L'installation dans laquelle nous effectuons les inspections dispose de six places de stationnement. Lorsque nous trouvons six véhicules volés, nous devons parfois attendre des jours pour qu'on vienne les récupérer afin que nous puissions en inspecter d'autres. Avec les agents en fonction, nous examinons au maximum quatre conteneurs par jour, qui peuvent potentiellement contenir huit voitures.

Nous sommes vraiment limités en ce qui concerne l'espace alloué aux exportations. Il faut comprendre que cette installation sert également à l'inspection des importations. Il ne s'agit pas seulement d'un manque de personnel. Même si nous voulions intensifier nos activités et ajouter des agents au port de Montréal, il n'y a pas vraiment d'endroit où ils pourraient faire plus d'inspections qu'ils n'en font actuellement.

[Français]

Mme Kristina Michaud: C'est intéressant, parce que lorsqu'on entend parler des sommes qui ont été investies ou qui seront investies par le gouvernement, c'est comme si on s'attendait à ce que, par magie, il y ait maintenant plus d'agents des services frontaliers et que tout le problème soit réglé. Or, ce que vous dites, c'est que, dans les faits, il y a un manque d'équipement, d'espace et de formation. Cette information se base sur un rapport d'audit que l'Agence a elle-même publié récemment. J'y reviendrai plus tard.

Je ne veux pas nécessairement faire de politique, mais j'ai trouvé intéressant d'entendre mes collègues conservateurs dire que, pour eux, la solution était assez facile. Ils proposent d'acheter 24 dispositifs de balayage qui permettraient d'inspecter 154 conteneurs par heure, soit 1 million de conteneurs par année. Dans les faits, le nombre de conteneurs qui sortent chaque année du port de Montréal se situe, au plus, entre 500 000 et 800 000.

A-t-on sorti ces chiffres d'un chapeau? Est-il réaliste de penser que 24 dispositifs de balayage vont régler le problème? Le Parti conservateur a parlé de 75 nouveaux agents, dont une trentaine au port de Montréal, et du fait que tout ce qui sort du port pourrait être balayé, ce qui réglerait le problème. Est-ce réaliste?

Il faut en outre considérer que des voitures qui n'ont pas nécessairement été volées et qui sont destinées à l'exportation pourraient se retrouver dans des conteneurs. Comment peut-on démêler tout cela et proposer des solutions sérieuses?

[Traduction]

M. Mark Weber: Compte tenu de ce dont nous disposons, on ne devrait pas s'attendre à ce que nous puissions effectuer un tel volume d'inspections. Cela dit, tout investissement dans l'infrastructure est évidemment utile — avec, en parallèle, l'espace, les agents supplémentaires et la capacité d'utiliser réellement l'équipement. Nous comprenons l'importance des véhicules volés et des exportations.

Comme je l'ai dit, l'ASFC a tendance à se concentrer principalement sur les importations. Nous pouvons en comprendre la raison, compte tenu de ce qui entre dans le pays et ce que nous voulons empêcher d'entrer. Je le répète, il manque tout simplement de personnel. Il est possible de tenter de résoudre le problème à grands coups d'argent et d'ajouter de l'équipement. Dans l'ensemble, nous essayons essentiellement de combler 100 trous avec 50 chevilles en permanence. Tant que nous n'aurons pas atteint le niveau de dotation nécessaire, la tâche sera ardue. Au port de Montréal en particulier, nous avons également besoin d'espace pour effectuer le travail, ce qui représente un défi supplémentaire.

• (1710)

[Français]

Mme Kristina Michaud: Merci.

Le rapport dont j'ai fait mention tout à l'heure a été publié par CBC, mais il a été repris par *Le Journal de Québec*. On y disait ceci:

Aucun des enquêteurs de l'Agence des services frontaliers responsables de la sécurité dans nos ports et à nos frontières n'avait terminé la formation nécessaire à son travail en date de 2021.

Un enquêteur témoignait en disant qu'il était en poste depuis trois ans, mais qu'il commençait à peine à suivre la formation de base. Cela semble être le cas de plusieurs enquêteurs ou agents de l'Agence des services frontaliers du Canada. L'Agence a dit vouloir rectifier la situation. Le cœur du problème, c'est qu'il faut trouver des gens et les former dans un délai raisonnable, afin qu'ils puissent faire leur travail.

Avez-vous quelque chose à ajouter à cet égard? Vous avez mentionné qu'il s'agit d'un problème. On a beau faire des investissements, cela ne réglera pas tout.

[Traduction]

M. Mark Weber: C'est un problème récurrent pour beaucoup de nos formations. L'une des autres difficultés que nous éprouvons, c'est qu'en raison du manque de personnel de première ligne, il est difficile de libérer des agents en première ligne pour qu'ils puissent participer à la formation. Cela vous donne une idée de notre manque de personnel. Nous n'avons tout simplement pas la capacité de rattraper le retard et de dispenser la formation à temps pour produire chaque année suffisamment d'agents pour faire le travail. C'est un point sur lequel nous devons vraiment travailler.

Encore une fois, nous parlons... et j'ai participé à quelques-uns de ces sous-comités où nous parlons de l'argent octroyé à l'ASFC. On ne peut pas tout mettre dans le même panier. Le syndicat estime que très concrètement, il faut embaucher des agents et les faire travailler en première ligne. Le problème ne se réglera pas grâce à l'équipement ou à la technologie. Nous avons désespérément besoin de plus de personnel.

Le président: Merci, monsieur Weber.

Merci, madame Michaud.

Monsieur Garrison, vous disposez de six minutes. Allez-y, je vous en prie.

M. Randall Garrison (Esquimalt—Saanich—Sooke, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

C'est un plaisir d'être de retour au comité de la sécurité publique. J'y ai passé de nombreuses années. J'étais ici lorsque les compressions ont été imposées à l'ASFC et je ne peux m'empêcher de dire: « Je vous l'avais bien dit. » Lorsque le gouvernement conservateur a supprimé 1 100 emplois, nous avons parlé des conséquences inévitables de cette réduction de personnel. Je suis désolé, mais je ne peux pas m'empêcher de le dire.

L'autre chose à laquelle je ne peux jamais résister, comme ancien chargé de cours en justice pénale, c'est lorsque les gens parlent de dissuasion. Nous savons que la répression est la première ligne de dissuasion. Le problème des vols de voitures que nous vivons n'est pas dû au fait qu'une bande de jeunes s'est levée le matin et a décidé de faire une virée en voiture volée. Il y a ici un effort organisé pour faire de l'argent avec le vol de voitures, et l'un des moyens d'y parvenir est de les exporter. Je comprends que la police soit en première ligne pour lutter contre le vol de voitures, mais si nous pouvons agir sur la facilité d'exporter, nous réduirons ce marché. Ainsi, nous pourrions réduire le nombre de vols de voitures dans ce pays.

Mes questions s'adressent en fait à M. Weber, que je remercie pour sa présence. Je pense que personne n'est mieux placé pour parler de la manière d'améliorer le travail que ceux qui le font. En ce qui concerne la formation, c'est un peu le dilemme de la charrue et des boeufs, comme vous nous l'avez dit. Vous avez dit que nous ne pouvions pas libérer le personnel de première ligne pour la formation, mais que nous ne faisons pas assez de formation pour obtenir plus de personnel. De l'avis du syndicat, par où devons-nous commencer?

M. Mark Weber: Je pense que nous devons commencer par investir dans l'ouverture d'un deuxième collège. Pour l'instant, nous n'avons qu'un seul établissement. Je le répète, nous ne pouvons même pas diplômé 600 nouveaux agents chaque année, ce qui ne compense même pas les départs naturels, donc avec les ressources en place, il est tout simplement impossible de rattraper le retard.

M. Randall Garrison: Je suis désolé. Pensez-vous qu'un deuxième établissement soit nécessaire ou qu'un agrandissement est nécessaire?

M. Mark Weber: Je pense que nous avons besoin d'un deuxième établissement. Le maximum avec l'unique établissement actuel n'atteint pas 600 agents par an, ce qui ne nous permet tout simplement pas de rattraper notre retard.

M. Randall Garrison: Vous mettriez en place cet établissement dans une autre région du pays.

M. Mark Weber: C'est ce que je pense. Différents sites ont été envisagés, mais je pense que nous avons vraiment besoin d'un deuxième site.

M. Randall Garrison: Ensuite, une fois que cet établissement est opérationnel, qu'en est-il du problème de savoir qui fera partie du personnel de ces collèges? Je pose la question en tant qu'ancien chargé de cours au niveau collégial.

M. Mark Weber: Il ne manque pas de candidats. C'est simplement un problème d'espace et de possibilités pour eux de devenir agents de l'ASFC. Le programme dure 18 semaines. Il s'accompagne d'un stage en cours d'emploi d'une durée d'un an.

C'est un long processus pour être parfaitement formé afin d'être en mesure d'accomplir pleinement le travail. Cela dit, il faut investir dès maintenant pour être en mesure de faire le travail plus tard.

M. Randall Garrison: Si nous faisons ce genre d'investissement pour ramener les niveaux à ce qu'ils étaient, comme il y a

10 ans, cela aiderait non seulement à résoudre le problème de l'exportation des voitures volées, mais je suppose que cela aiderait aussi à résoudre des problèmes comme l'importation de fentanyl et d'autres substances dangereuses transitant par les ports.

• (1715)

M. Mark Weber: Cela aiderait dans tous les domaines.

L'une des principales préoccupations du syndicat est... Comme d'autres, j'ai mentionné ArriveCAN tout à l'heure. L'un des points forts d'ArriveCAN, une application créée à l'origine pour recueillir des données de santé publique, est qu'elle est utilisée comme un nouveau type de technologie frontalière, où nous voyons l'ASFC proposer des systèmes sur lesquels elle travaille pour permettre aux gens de produire une autodéclaration, de sorte qu'il y a moins d'agents à la frontière et qu'on y trouve même des portes électroniques permettant aux gens d'entrer dans le pays sans voir un agent.

Lorsque nous parlons de fentanyl, d'armes à feu, de gangs et de toutes les choses qui entrent au Canada et que nous voulons empêcher d'entrer, personne ne va jamais déclarer qu'il ou elle possède ces choses. La technologie peut être très utile à un agent, mais il faut que l'agent soit présent. Nous ne pourrions jamais arriver au point où les gens pourront simplement produire une autodéclaration et entrer dans le pays.

M. Randall Garrison: Je pense que vous soulevez un point important, à savoir que c'est le risque perçu de se faire prendre qui pousse les gens à ne pas faire certaines choses, et non le fait qu'ils aient feuilleté le Code criminel pour voir quelle est la peine encourue.

Lorsque vous parlez d'équipement, je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire qu'on peut dépenser tout ce qu'on veut en équipement, mais sans le personnel nécessaire pour le faire fonctionner, cela ne donne rien. J'ai été assez choqué par certaines choses que j'ai vues concernant le manque de scanners et d'équipement. Pouvez-vous nous en dire plus sur la situation avec laquelle nous composons à cet égard?

M. Mark Weber: Oui, nous sommes en manque. Nous manquons de personnel pour faire fonctionner l'équipement et pour l'entretenir. Je pourrais vous donner un exemple.

Au port de Montréal, le grand appareil à rayons X HCVM utilisé actuellement a été emprunté à Windsor parce que celui de Montréal ne fonctionnait pas. D'autres régions du pays vivent sporadiquement le même genre de situation, où il nous est très difficile de maintenir l'équipement en état de marche, ou bien les agents sont tout simplement déchargés des tâches liées aux rayons X parce qu'il n'y a pas d'agents disponibles pour travailler sur la ligne de front et traiter les voyageurs.

M. Randall Garrison: À l'époque où les compressions ont été effectuées, il y a presque 10 ans, on a prétendu que la police prendrait le relais. Je pense que la police et vous-même nous avez dit que les responsabilités sont différentes. Il ne s'agit pas simplement que quelqu'un prenne le relais de quelqu'un d'autre.

Pouvez-vous nous parler un peu des différents rôles liés à la compétence des services de police et de l'ASFC?

M. Mark Weber: Oui. Pour simplifier, si c'est à la frontière et cela concerne la Loi sur les douanes ou la Loi sur l'immigration, c'est l'ASFC qui s'en occupe.

En ce qui concerne les vols de voitures, je comprends ce qu'on a dit à propos du travail intermodal, de la coopération et des agences qui travaillent ensemble. Nous avons entendu parler de la récente saisie — il s'agissait de 36 véhicules, je crois, — que différents corps policiers et l'ASFC ont faite à Montréal. Il reste encore du travail à faire, mais c'est un bon exemple. Lorsque l'on voit les effectifs qui ont été affectés à la saisie de 36 voitures, si l'ASFC disposait de ces effectifs en permanence, nous pourrions faire la même chose. Nous n'avons tout simplement pas les effectifs nécessaires.

M. Randall Garrison: Je pense que je n'ai plus de questions pour ce tour de parole.

Le président: Merci, monsieur Garrison.

Nous allons passer au deuxième tour en donnant la parole à M. Motz pour cinq minutes.

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

Merci beaucoup, monsieur Weber et messieurs les chefs adjoints de votre présence.

Je vais adresser mes questions aux chefs adjoints. Vous avez tous les deux cité des chiffres provenant de différentes régions concernant le nombre de vols que vous avez constatés. Connaissez-vous ou avez-vous une idée de la différence entre le nombre de ces voitures volées qui sont exportées et le nombre de celles qui sont revendues avec un NIV cloné ou en pièces détachées?

Chef adjoint Robert Johnson: Nous tenons ces statistiques. Je ne les ai pas sous la main, mais nous les tenons.

M. Glen Motz: Très bien.

Chef adjoint Nick Milinovich: Sans prétendre à l'exactitude... Je pourrais bien sûr vous donner une approximation. Nous pensons qu'environ 60 % sont volés pour l'exportation et 40 % reçoivent un NIV cloné et sont expédiés à la grandeur du pays ou revendus dans le cadre d'une autre activité malveillante. Un pourcentage important est destiné à l'exportation.

M. Glen Motz: Je soupçonne que les chiffres pour Toronto seraient similaires.

Chef adjoint Robert Johnson: C'est exact.

M. Glen Motz: Merci beaucoup.

Monsieur Weber, vous avez fait un commentaire au début de votre déclaration sur le déphasage entre la haute direction de l'ASFC et le personnel sur le terrain. Ce n'est pas la première fois que je l'entends à propos de l'ASFC. Quel est le problème et comment le régler?

M. Mark Weber: Je pense qu'il faut consulter les personnes qui travaillent en première ligne. Je pense que l'ASFC devrait envisager des promotions internes afin que les personnes qui ont déjà travaillé à la frontière occupent des postes qui leur permettent de prendre des décisions sur le fonctionnement de la frontière. Ce n'est pas le cas actuellement à l'ASFC, et ce, depuis aussi longtemps que j'y travaille. Ma carrière a commencé en 2002 au sein de l'Agence. Il y a longtemps que nous fonctionnons ainsi.

Lorsque je rencontre des représentants d'autres corps policiers et d'autres syndicats, j'ai l'impression qu'il s'agit d'un problème propre à l'ASFC. En règle générale, dans d'autres organismes, les personnes qui occupent des postes d'autorité et qui prennent des décisions ont travaillé en première ligne et ont gravi les échelons. Ce n'est tout simplement pas le cas à l'ASFC.

• (1720)

M. Glen Motz: Très bien. J'étais naïf. Je pensais en fait que... La planification de la relève existe au sein des corps policiers et fonctionne bien, en général. Ce n'est pas ce qu'on voit à l'ASFC?

Les personnes qui occupent actuellement des postes de direction n'ont pas la moindre idée de ce qui se passe sur le terrain.

M. Mark Weber: L'expression « n'ont pas la moindre idée » est peut-être un peu dure, dans certains cas.

M. Glen Motz: Je ne mâche pas mes mots la plupart du temps.

M. Mark Weber: Pour ce qui est de l'élaboration des politiques, non, les cadres supérieurs de l'ASFC ne viennent pas de la première ligne. Ce sont généralement les cadres subalternes ou intermédiaires qui viennent de la première ligne.

M. Glen Motz: C'est dommage. Je dirais qu'il y a là une piste de solution. Il s'agit de modifier vos propres politiques, à l'interne.

Merci.

Je m'adresse maintenant aux chefs adjoints; je sais par expérience qu'au début de votre formation... On nous a signalé l'importance de la prévention de la criminalité. Je ne m'occupe pas de sécurité publique depuis aussi longtemps que M. Garrison, mais je siège depuis plusieurs années au Comité de la sécurité publique. Il y a quelques années, nous avons réalisé une étude sur les contrôles d'identité aléatoires, ce que vous appelez en Ontario le « cartage ». Dans l'Ouest, on parle de « contrôle de rue ». Cet enjeu a beaucoup fait la manchette. On enlevait aux patrouilleurs un moyen de prévenir la criminalité ou de vérifier l'identité d'individus qui trempent dans la criminalité. Nous y recourions très efficacement, tout comme d'autres agences je crois.

Vous avez parlé des mesures que les services policiers peuvent ou devraient prendre pour mieux prévenir le crime. Est-ce que quelque chose du genre...? Nous avons parlé des outils qui pourraient vous aider à faire votre travail policier, au-delà de l'argent et des effectifs. C'est toujours un outil nécessaire. Quels sont, selon vous, les outils qui pourraient contribuer à prévenir...? Après le vol, dans le système judiciaire, nous parlons de tout ce qu'on peut et qu'on doit corriger, comme modifier la législation.

Comment pouvons-nous empêcher au départ ces vols de se produire, du strict point de vue de la police et non de celui du fabricant ou du consommateur?

Chef adjoint Nick Milinovich: J'interviendrai rapidement, après quoi le chef adjoint Johnson pourra compléter.

La prévention, sans aucun doute; elle est cruciale et essentielle à notre travail. J'y vois une occasion de mieux maintenir l'ordre et de sensibiliser les gens, du point de vue de la prévention. L'année dernière, les services policiers de la région du Grand Toronto et de la région de Peel ont tenu le premier sommet sur les vols d'automobile de la région du Grand Toronto, pour discuter du problème. Ensuite, nous avons commencé à conscientiser la population à cet enjeu. Un peu moins d'un an plus tard, nous tenons aujourd'hui cette conversation au niveau national.

Le volet sensibilisation est essentiel. Ce qu'il nous a amené, c'est que les consommateurs posent maintenant un regard différent sur leur véhicule. Ils ne se contentent pas de poser des questions sur le confort et la performance, ils se renseignent également sur la sécurité. Que peut faire ce véhicule pour empêcher qu'il soit volé? N'oublions pas qu'un véhicule est le deuxième achat en importance qu'une personne fera dans sa vie, après l'achat d'une résidence. Les gens sont très conscients, en particulier ici dans la région du Grand Toronto, du risque qui pèse sur ces véhicules et ces investissements. Ils prêtent maintenant attention à des choses différentes.

La sensibilisation est là. Je pense que c'est essentiel à la prévention des vols de voitures. C'est grâce à l'action des consommateurs.

Le président: Merci, monsieur Milinovich.

Merci, monsieur Motz.

Nous passons maintenant à M. Schiefke, qui est en ligne.

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

Je commencerai par M. Weber.

Tout d'abord, j'aimerais vous remercier, vous et les membres de votre syndicat, pour les inlassables et incessants efforts que vous déployez pour protéger la population canadienne. Comme vous le savez peut-être, c'est la ville de Rigaud, située dans ma municipalité régionale de Vaudreuil-Soulanges, qui a le privilège d'abriter le centre de formation de l'Agence des services frontaliers du Canada, qui, comme vous l'avez dit, peut diplômer 600 agents par année.

Au fil des ans, monsieur Weber, je me suis fait un devoir de leur rendre visite et de leur demander pourquoi ils avaient décidé de postuler à l'ASFC. Parmi les facteurs cités, il y a le désir de faire partie d'une famille qui chaque jour va travailler pour améliorer la vie des Canadiens, pour assurer leur sécurité et pour combattre directement le crime organisé. On ne peut surestimer l'importance de leur travail, vous en conviendrez avec moi. Les décisions que nous prenons au gouvernement fédéral pour soutenir ou non leur travail sont lourdes de conséquences.

Comme vous pouvez l'imaginer, l'abolition de 1 100 de ces emplois par le précédent gouvernement conservateur a été un choc pour moi et pour ma communauté. Cette décision n'a pas seulement touché les personnes qui ont perdu leur emploi, elle a impacté la santé mentale de tous les autres agents, qui perdaient une grande partie de leur famille élargie. En 2012, l'ex-président de votre syndicat, Jean-Pierre Fortin, commentait ces suppressions d'emplois en affirmant qu'elles représentaient une « attaque directe à notre sécurité nationale et à la sécurité publique ».

Les compressions budgétaires proposées ont eu un effet direct et réel sur les Canadiens et nos communautés partout au pays: davantage de pornographie juvénile qui entre au pays, davantage d'armes, de drogues illégales qui traversent nos frontières, sans parler des terroristes, des prédateurs sexuels et des criminels endurcis. [...]

Pour permettre aux Canadiens qui nous regardent de mieux comprendre, et en termes simples, pouvez-vous commenter les propos de votre ancien collègue sur la façon dont les compressions imposées à l'ASFC par le précédent gouvernement conservateur ont affecté vos membres ainsi que l'entrée et la sortie à la frontière de biens de contrebande et volés?

• (1725)

M. Mark Weber: Oui, je pense que la citation est exacte. Je pense qu'elle est toujours d'actualité. Ces réductions sont survenues

en 2013-2014, mais nos effectifs n'ont pas vraiment augmenté depuis. Ni le collège ni l'ASFC ne sont en mesure de ramener les effectifs à ce qu'ils doivent être.

En réalité, chaque non-interaction avec un voyageur entrant au Canada est une occasion perdue. Quelque chose d'interdit pourrait entrer au Canada. Encore une fois, j'ai parlé d'ArriveCAN, mais quand on voit l'accent placé sur la facilitation, sur la pré-déclaration et sur la possibilité d'entrer au pays sans jamais parler à un agent de l'ASFC, je pense qu'on est en droit d'affirmer qu'il s'agit d'une menace à la sécurité nationale. Tout ce que vous avez dit est vrai. Beaucoup d'individus indésirables entrent au pays sans contrôle.

M. Peter Schiefke: Merci, monsieur Weber.

Depuis 2015, depuis l'élection du premier ministre Justin Trudeau, combien d'emplois ont été supprimés à l'ASFC?

M. Mark Weber: À ma connaissance, aucun emploi n'a été supprimé. Nos effectifs n'ont pas augmenté, mais aucun poste n'a été aboli.

M. Peter Schiefke: Merci, monsieur Weber.

Notre comité souhaite que cette étude trouve et présente des solutions concrètes. Vous avez mentionné qu'une meilleure communication avec vous et avec vos membres aurait permis d'échanger des solutions et que les agents de l'ASFC sont effectivement les personnes les mieux placées pour indiquer ce dont elles ont besoin pour mieux faire leur travail. Je suis entièrement d'accord avec vous.

Dans votre exposé, vous avez mentionné avoir besoin de plus d'espace, un enjeu souligné par vos membres. Récemment, le ministre de la Sécurité publique a annoncé un nouveau financement qui permettrait d'obtenir encore plus de ressources pour acquérir de nouvelles technologies dont l'emploi ne nécessite pas autant d'espace. Quelle est l'importance de ce type de financement pour ce qui est de soutenir vos membres et le travail qu'ils accomplissent? Que pourrait-on faire d'autre pour les aider à accomplir leur précieux travail?

M. Mark Weber: Tout financement est le bienvenu. Les technologies sont utiles, mais elles ne peuvent être utiles que s'il y a des agents pour les utiliser. Au port de Montréal en particulier, le problème actuel est le manque d'espace. J'espère qu'on accordera des fonds pour chercher de nouvelles installations et pour nous donner plus d'espace pour vraiment inspecter ces exportations. Comme je l'ai dit plus tôt, les exportations et les importations sont toutes inspectées au même endroit; l'équilibre est difficile à trouver.

M. Peter Schiefke: Ma dernière question concerne vos commentaires sur la nécessité d'augmenter les ressources disponibles pour la formation des agents. À votre connaissance, est-il possible d'agrandir les installations existantes? Est-ce que cela répondrait aux besoins de l'ASFC, ou bien faudrait-il envisager de construire une nouvelle installation ailleurs?

M. Mark Weber: D'après ce que je sais de l'aménagement actuel du collège — je m'y rends assez souvent et j'y rencontre toutes les nouvelles recrues —, je ne vois pas vraiment où on pourrait l'agrandir. J'ignore où on pourrait implanter un nouvel établissement. Ce qui est certain, c'est que nous avons besoin d'une plus grande capacité pour pouvoir former chaque année plus de 600 agents.

M. Peter Schiefke: Je vous remercie, et au nom du Comité je vous prie de transmettre nos remerciements à tous vos membres pour leur travail précieux.

Le président: Merci, monsieur Schiefke.

Madame Michaud, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Merci, monsieur le président.

Monsieur Weber, je veux revenir à la responsabilité des ports, notamment le Port de Montréal, ainsi que sur celle des douaniers. On entend dire que les ports ont leurs propres agents de sécurité sur leur territoire, mais qu'ils ne peuvent pas ouvrir les conteneurs scellés. Les policiers ne font pas de patrouille dans les ports, mais eux, ils peuvent ouvrir les conteneurs, lorsqu'ils ont un mandat et donc une raison sérieuse de croire qu'ils pourraient contenir un objet volé, par exemple.

La collaboration entre toutes ces personnes semble un peu difficile. Il y a peut-être un manque de communication. Je ne sais pas comment on pourrait améliorer cette collaboration ou le partage d'information. Avez-vous des commentaires à faire là-dessus?

Par ailleurs, je me questionne sur la procédure douanière. Devrait-on la modifier? Comme vous l'avez mentionné un peu plus tôt, on porte une attention particulière à ce qui arrive au pays plutôt qu'à ce qui en sort. Cela m'apparaît assez normal, mais l'Agence des services frontaliers est responsable du transit au pays. Devrait-on changer cela?

Vous me direz que vous n'avez pas les ressources nécessaires, mais supposons que nous vivons dans un monde idéal et qu'on a tous les agents nécessaires pour faire le travail. Devrait-on modifier un peu le mandat de l'Agence des services frontaliers pour porter une attention particulière à ce fléau qu'est le vol de voitures, ou ne veut-on pas emprunter cette voie? Qu'en pensez-vous?

• (1730)

[Traduction]

M. Mark Weber: Je crois comprendre qu'une partie de l'argent qui a été affecté est versée à des groupes de concertation, pour assurer la collaboration avec d'autres services policiers. Dans le cas précis du port de Montréal, je pense qu'il existe généralement une excellente collaboration entre les différents organismes qui opèrent sur place. Évidemment, une fois de plus, c'est le manque d'espace qui complique les inspections.

Si vous parlez de l'éventualité de revoir la Loi sur les douanes et la procédure douanière, alors ce serait vraiment utile pour l'ASFC de pouvoir patrouiller entre les ports d'entrée. À l'heure actuelle, nous ne sommes habilités à opérer qu'aux points d'entrée. Lorsqu'il s'agit de la frontière avec les États-Unis et de tout ce qui la sépare des points d'entrée, nous ne sommes pas toujours très sûrs de ce qui s'y passe. Pour ce qui est d'empêcher l'entrée au pays de choses interdites, par exemple les armes à feu et le fentanyl, c'est une autre grande lacune.

Comme je l'ai mentionné, il y a le transport ferroviaire, et il y a maintenant le transport maritime. C'est beaucoup. Dans un monde idéal, comme vous l'avez dit, nous aurions suffisamment d'effectifs pour faire tout ce travail. Effectivement, je pense qu'il faudrait absolument se pencher sur cette question.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Merci.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie.

Merci, madame Michaud.

Monsieur Garrison, à vous la parole.

M. Randall Garrison: Merci, monsieur le président.

Je vais essayer de poser deux questions rapides.

Monsieur Weber, on vous a posé une question sur l'absence de réductions depuis 2015. Pouvez-vous nous parler de la hausse du nombre de voyageurs et du trafic dans les ports durant cette période? L'absence de réductions peut sembler une bonne chose, mais le volume s'est grandement accru, si je comprends bien.

M. Mark Weber: Je n'ai pas les chiffres exacts. Nous pourrions vous les fournir.

Il est certain que l'activité s'intensifie. C'est ce que me disent les agents. À mesure que les effectifs diminuent, les files d'attente s'allongent. Nous avons tous vu ce qui s'est passé durant la pandémie et avec ArriveCAN, les grandes files d'attente qui se formaient à certaines périodes de l'année. Les voyageurs arrivent aux grands aéroports et doivent attendre une ou deux heures pour passer la douane.

Encore une fois, quel est l'impact pour nos agents? Comme indiqué précédemment, ce sont des individus dévoués, qui veulent faire du bon travail et protéger le Canada. C'est la raison pour laquelle ils ont choisi cette profession. Dans les conditions de travail actuelles, en situation de sous-dotation, il est souvent désolant pour eux de ne pas pouvoir faire le travail pour lequel ils ont été engagés.

M. Randall Garrison: Merci beaucoup.

J'ai une question rapide pour la police régionale de Peel.

Il me semble que les fabricants devraient pouvoir faire plus avec les dispositifs antivol. Après m'avoir déposé à l'aéroport, mon partenaire a pris ma voiture, et une demi-heure plus tard la voiture m'envoyait un courriel m'informant qu'elle se trouvait au McDonald's de Saanich.

Si la voiture est en mesure de faire cela, ce que je ne souhaite pas vraiment, est-ce que les fabricants peuvent en faire plus avec les dispositifs antivol et de pistage pour aider la police?

Chef adjoint Nick Milinovich: Oui, certainement. C'est pourquoi c'est si important. Même si j'ai plutôt insisté ici sur quelques points essentiels, je tiens à rassurer tous les députés: nous comprenons que tout le monde a un rôle à jouer, y compris les intervenants de l'industrie, absolument, qui doivent examiner et corriger les lacunes et les défaillances de leurs systèmes de sécurité.

Nous avons des groupes de travail et nous partageons avec l'industrie les plus récentes tendances que nous observons. Cependant, ce doit être un processus d'amélioration continue, car les criminels apprennent rapidement.

M. Randall Garrison: Merci.

Le président: Merci, monsieur Garrison.

Merci à tous les témoins; nous vous remercions sincèrement de votre travail.

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>