



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent de la sécurité publique et nationale

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 097

Le jeudi 29 février 2024

Président : M. Heath MacDonald



Comité permanent de la sécurité publique et nationale

Le jeudi 29 février 2024

• (0815)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 97^e réunion du Comité permanent de la sécurité publique et nationale de la Chambre des communes.

La réunion d'aujourd'hui se déroule en format hybride, conformément au Règlement. Les députés y participent en personne dans la salle et à distance à l'aide de l'application Zoom.

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

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

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

Nous recevons aujourd'hui deux groupes de témoins. Je voudrais maintenant souhaiter la bienvenue aux témoins du premier groupe. Nous accueillons Huw Williams, porte-parole national de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles. De la Canadian Vehicle Exporter's Association, nous recevons Damon Lyons, directeur exécutif; et des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, nous accueillons David Adams, président.

Les témoins auront jusqu'à cinq minutes pour faire leur déclaration préliminaire, après quoi nous passerons aux séries de questions.

Je vous souhaite à tous la bienvenue. J'invite maintenant M. Williams à faire sa déclaration préliminaire.

Avant que vous ne commenciez, monsieur Williams, j'accorde la parole à M. Shipley.

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

Je remercie les témoins de comparaître.

Je veux dire brièvement au Comité que je souhaite la bienvenue à M. Damien Kurek, député, qui est maintenant membre permanent du Comité. J'ai été quelque peu négligent en ne le faisant pas lundi. J'aurais dû le faire, et je tiens à lui souhaiter la bienvenue au sein de notre équipe.

Merci.

Le président: Félicitations.

Monsieur Williams, vous disposez de cinq minutes.

M. Huw Williams (porte-parole national, Corporation des associations de détaillants d'automobiles): Je vous remercie, monsieur le président. Les concessionnaires de l'Île-du-Prince-Édouard vous saluent. Je les ai informés que je témoignais devant votre comité aujourd'hui, et ils vous envoient leurs salutations.

Bonjour.

Au nom des 3 500 concessionnaires d'automobiles franchisés indépendants du pays, je tiens à remercier le Comité. Ce n'est pas une ouverture conventionnelle, merci. Je tiens à vous remercier de mener ces audiences et de faire avancer la lutte contre le vol d'automobiles. Tous les partis autour de la table ont insisté pour s'attaquer à ce problème, ce dont nous vous sommes reconnaissants. Nous avons également été sensibles à cette mobilisation lors du sommet national.

Madame O'Connell, nous vous avons vue là-bas et nous vous remercions de votre présence. Nous vous remercions également de la vôtre, madame Michaud.

Je pense que ces efforts envoient un signal très fort selon lequel tous les partis s'unissent pour s'attaquer au problème. En venant ici pour témoigner aujourd'hui, j'ai rencontré un député de Montréal qui tient une table ronde à ce sujet dans sa circonscription, à Montréal. La question suscite l'attention, mais ce comité est vraiment important, et ce, parce que le vol d'automobiles n'est pas un problème local: c'est un problème national et international qui touche non seulement les rues principales, mais aussi chaque maison et chaque entrée du pays.

Nos 160 000 employés et les plus de 4 millions de clients que nous servons chaque année sont les premières victimes du crime organisé. Interpol a indiqué sans détour qu'il s'agit d'un problème international et que le Canada était un important pays source pour l'exportation de véhicules volés. Nous exportons littéralement dans le monde entier des véhicules volés dans nos quartiers, nos entrées et nos maisons.

Les employés de nos concessionnaires se font voler des véhicules. Ils se font menacer et frapper avec des armes à feu, renverser par des véhicules et éjecter de véhicules sous la menace d'une arme à feu tous les jours. Chaque concessionnaire au pays a un plan de sécurité détaillé et des protocoles en cas de vol pour protéger ses produits et ses employés, allant jusqu'à embaucher d'anciens agents de sécurité pour essayer de protéger sa concession.

Si les réseaux criminels internationaux ne réussissent pas à voler dans les magasins locaux, ils vont tout bonnement voler directement dans les usines. Quelques jours avant la tenue du sommet sur l'automobile ici à Ottawa — que nous remercions de nouveau d'avoir organisé —, des voleurs ont volé pour 650 000 \$ de véhicules dans l'usine Ford d'Oakville. C'est le crime organisé à son meilleur.

Mais ce qui est le plus important, c'est que nos clients sont les victimes de ce crime. Les voleurs pénètrent dans des domiciles, armes au poing, pour accéder aux clés. Ils défoncent les portes au milieu de la nuit. Ils se faufilent dans des voitures avec des armes pour s'emparer des clés, alors qu'il y a des enfants dans la voiture. Ils tiennent nos clients sous la menace d'un fusil. Ils s'en prennent non seulement à des Canadiens ordinaires, mais aussi des vedettes de la LNH, à des vedettes du sport. C'est du Canada dont il est question ici, pas de l'Amérique centrale. Pareille chose ne devrait pas se produire dans notre pays.

Tout le monde ici connaît les statistiques dévoilées lors du sommet de l'automobile, mais le secteur de l'automobile les connaît bien depuis longtemps: les vols ont augmenté de 300 % depuis 2015 dans la région du Grand Toronto. Ce sont des chiffres choquants, mais le problème est que chaque organisme de maintien de l'ordre sait ce qui se passe et que cela coûte un milliard de dollars par année. La formule est simple: les voitures sont volées et elles sont envoyées, remorquées et expédiées par voie ferroviaire jusqu'au port de Montréal, d'où elles sont ensuite exportées sans inspection de l'ASFC. Elles sont envoyées en Afrique, en Europe de l'Est et ailleurs, où elles sont vendues par le crime international.

Le problème, c'est que cet argent sert à financer les armes à feu, la drogue, le fentanyl et la criminalité de rue au Canada. Ce n'est pas ce que pense l'association des concessionnaires d'automobiles. C'est ce que nous indiquent les policiers de première ligne. Ils savent tous ce qui se passe. C'est ce que les officiers supérieurs et les chefs de police nous disent. Ce sont les voitures qui sortent du pays qui constitue le vrai problème.

Il faut que le gouvernement fédéral prenne des mesures concrètes. Même si les annonces de financement sont bienvenues, il faut veiller à ce que des mesures soient prises rapidement à cet égard, car des voitures sont encore volées chaque jour et les crimes violents qui y sont associés se produisent quotidiennement. Il faut qu'un haut fonctionnaire soit nommé presque comme « tsar de l'auto » pour qu'il fasse en sorte que l'ASFC et d'autres ministères s'unissent pour faire les choses différemment. Ce n'est pas en faisant les choses à l'ancienne qu'on résoudra le problème. Dans le cadre de la solution, nous devons lutter contre le crime organisé d'une nouvelle manière.

Je vous dirai rapidement que la Corporation des associations de détaillants d'automobiles s'intéresse depuis longtemps à cette question. Nous sommes montés aux barricades quand nous avons vu nos taux de vols de véhicules dépasser ceux des États-Unis au début des années 2000, réclamant haut et fort un nouveau projet de loi à ce sujet. Il s'agissait du projet de loi S-9, adopté en 2010, qui a fait du vol d'automobile une infraction. Cette mesure a également permis de réduire le trafic de numéros d'identification de véhicule. Elle ciblait également les ateliers de démontage et faisait du trafic de pièces de véhicules volés une infraction.

• (0820)

Mais le plus important, c'est que le projet de loi S-9 adopté en 2010 conférerait à l'Agence des services frontaliers du Canada le droit de fouiller les conteneurs avant qu'ils ne quittent le pays. On a constaté une baisse spectaculaire. Ce que nous attendons, c'est une intensification continue des interventions de l'ASFC, ainsi que de celles de la GRC et des services de police provinciaux.

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

Le président: Merci, monsieur Williams.

J'invite maintenant M. Lyons à faire sa déclaration préliminaire.

M. Damon Lyons (directeur exécutif, Canadian Vehicle Exporter's Association): Je salue le président, les distingués membres du Comité et les autres témoins invités.

La Canadian Vehicle Exporter's Association, ou CVEA, voudrait vous remercier de l'avoir invitée à comparaître aujourd'hui concernant le sujet crucial du vol de véhicules au Canada. J'aimerais commencer par une citation:

La police a mis un frein au vol d'automobiles dans la région du Grand Toronto, et l'effet est si important que le chef de police de Toronto et les enquêteurs des compagnies assurances le remarquent.

C'est une citation que tout le monde au Canada espère voir dans les médias dans un avenir très proche. Cependant, elle date en fait de près de 12 ans et est parue dans un article de 2012 intitulé « How auto theft became an dying criminal art in Toronto ».

Bien entendu, cet article sous-entend qu'avant 2012, le Canada était aux prises avec un important problème de vol d'automobiles. Cependant, avec certains efforts, nous semblions avoir réussi à renverser la tendance au cours de cette période. Voilà qui nous amène à nous poser la question suivante: quel est l'historique du Canada en matière de vols de véhicules, quelles politiques et procédures ont mené à une réduction aussi spectaculaire dans le passé, qu'est-ce qui a mené au récent bond du nombre de vols de véhicules et comment pouvons-nous appliquer nos succès passés aux problèmes d'aujourd'hui?

Où en sommes-nous aujourd'hui? La mesure la plus pertinente pour évaluer les tendances en matière de vol de véhicules consiste à comparer les vols au nombre réel de véhicules immatriculés sur les routes canadiennes. En 2022, le taux de vols s'établissait à environ 404 vols par 100 000 véhicules enregistrés. Qu'en était-il par le passé? Il y a 22 ans, en 2001, ce taux était de 931 vols par 100 000 véhicules. Les taux de vols d'automobiles sont donc aujourd'hui plus de 50 % inférieurs à ce qu'ils étaient il y a 22 ans.

Comprenez-moi bien: cet aperçu ne vise nullement à minimiser le problème bien réel qui sévit actuellement. Tous les jours, nous voyons dans les médias des reportages sur des vols d'automobiles qui, de crimes contre les biens, sont récemment devenus des crimes violents prenant la forme d'introductions par effraction et de vols de voitures armées. La technologie, grâce aux caméras résidentielles, nous permet de voir instantanément de nos propres yeux des agresseurs masqués se tenir à nos portes à 3 heures du matin ou brandir une arme à feu en direction d'une victime terrifiée et sans méfiance. Le coût monétaire est, bien sûr, terriblement élevé, toutes les estimations indiquant que le chiffre est bien supérieur à 1 milliard de dollars en dommages.

Cet aperçu vise plutôt à attirer l'attention sur nos réussites passées pour tenter de comprendre les causes profondes du problème afin que nous puissions élaborer des solutions soigneusement réfléchies dans le cadre de la lutte actuelle. Dans le mémoire plus long que nous avons présenté au Comité, la CVEA a compilé un certain nombre de faits historiques à titre de référence pour montrer comment on peut réussir.

La montée récente du crime organisé constitue le facteur principal. Dans un rapport récent, le Service canadien de renseignements criminels a évalué que le nombre de groupes criminels organisés actifs sur le marché des véhicules volés avait augmenté de 62 % en une seule année, soit de 2022 à 2023. Ce n'est pas un hasard si l'augmentation du crime organisé coïncide avec l'augmentation récente du nombre de vols de véhicules.

Voilà qui entache la réputation de partenaire commercial du Canada. Interpol considère maintenant le Canada comme un pays source de véhicules volés. Cela ne devrait plaire à aucun d'entre nous. Le Canada est une nation axée sur le commerce. Notre réputation sur la scène internationale est essentielle à notre succès collectif. Dans l'industrie automobile, depuis plus de 40 ans, le Canada est reconnu dans le monde entier comme le pays auquel on fait le plus confiance pour faire des affaires et s'approvisionner en véhicules pour le marché international. Lorsque le crime organisé menace des citoyens et des entreprises du Canada, il incombe au gouvernement de contrer le crime organisé afin que le Canada puisse regagner le titre de chef de file fiable du commerce international qui lui revient.

Enfin, la CVEA tient à féliciter le gouvernement de s'être engagé à verser 28 millions de dollars à l'ASFC dans le cadre de ses efforts visant à moderniser ses systèmes de collecte de renseignements afin d'éliminer les marchandises illicites, tout en veillant à ce que la circulation des marchandises régulières ne soit pas involontairement touchée.

Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé.

La CVEA est impatiente de participer aux échanges d'aujourd'hui et aux travaux en cours, lesquels, j'en suis sûr, nous tiennent tous à cœur.

• (0825)

Le président: Je vous remercie, monsieur Lyons.

Monsieur Adams, vous pouvez faire votre déclaration préliminaire.

M. David Adams (président, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada): Merci, monsieur le président.

Je remercie les membres du Comité de m'avoir invité à comparaître devant eux aujourd'hui.

Je m'appelle David Adams. Je suis président et chef de la direction des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, une association commerciale nationale qui compte parmi ses membres 15 des constructeurs automobiles les plus reconnus au monde, lesquels représentent 25 marques différentes, y compris les deux plus grands fabricants de véhicules au Canada: Toyota et Honda.

Je tiens à remercier tout particulièrement la députée Michaud d'avoir présenté la motion visant à entreprendre cette importante étude.

Il importe de garder à l'esprit que ce dont nous parlons vraiment ici, c'est en fait du crime organisé au Canada, le vol d'automobile étant l'un de ses symptômes les plus visibles. Vu la nature complexe de cette question, les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada préconisent depuis un certain temps que le Comité entreprenne une étude sur cette question, et plaident en faveur d'un sommet national sur le vol d'automobiles réunissant tous les intervenants et experts pertinents, un sommet auquel nous avons participé au nom de nos membres plus tôt ce mois-ci.

Quand on pense à ce qui s'est passé au cours des deux dernières années et à la raison pour laquelle ce problème a pris de l'ampleur aussi rapidement, on constate clairement que le vol est devenu de plus en plus lucratif pour les groupes du crime organisé au pays. En effet, comme vous l'avez entendu, Interpol considère le Canada comme un pays source de véhicules volés.

Vous connaissez tous très bien les statistiques. Je n'en traiterai pas et je ne les répéterai pas. La réalité, c'est qu'un véhicule est volé toutes les cinq minutes au pays. Dans les régions les plus durement touchées du pays, soit l'Ontario et le Québec, de plus en plus de criminels recourent à des crimes violents comme le détournement de voiture et les invasions de domicile pour voler des véhicules.

Nous saluons les annonces récentes du gouvernement du Canada concernant l'augmentation du financement pour les ressources d'application de la loi, y compris pour l'ASFC dans les ports canadiens; son intention de commencer à s'attaquer aux outils de vol de voitures au Canada; et la nécessité d'assurer une meilleure coordination entre les divers organismes d'application de la loi, tant au pays qu'à l'étranger.

Nous constatons de nos propres yeux l'effet des 51 millions de dollars que le gouvernement de l'Ontario a accordés l'an dernier pour établir un groupe de travail provincial sur le vol d'automobiles en ce qui concerne les saisies et les récupérations, en soulignant que les ressources, même si ce n'est pas la seule solution, ont une incidence considérable.

Pour appuyer ce travail, nous pensons que le gouvernement du Canada devrait envisager de mettre sur pied un groupe de travail national sur le vol d'automobiles afin de coordonner ces efforts et de contribuer à éliminer les obstacles à la collaboration que posent les champs de compétences.

Nous devons également veiller à ce que les politiques gouvernementales ne nuisent pas à nos efforts. Pendant que les constructeurs automobiles s'efforcent de rendre leurs véhicules de plus en plus sûrs, les défenseurs du « droit de réparer » nous demandent pour leur part de rendre un plus grand nombre de systèmes de véhicules accessibles à des tiers. Les mesures législatives comme le projet de loi C-244, dont le Sénat est actuellement saisi, feront en sorte qu'il sera plus facile pour les acteurs malveillants de trouver des façons de contourner les technologies que les constructeurs automobiles mettent constamment en place pour rendre le vol de véhicules plus difficile. Collectivement, nous devons être astucieux, coordonnés et exhaustifs.

Les constructeurs d'automobiles du Canada s'intéressent de près à cette question depuis des années et sont disposés à collaborer avec ceux qui partagent leur désir de réduire le vol d'automobiles.

Que faisons-nous à ce sujet? Les constructeurs automobiles renvoient et mettent à jour constamment les systèmes de sécurité de leurs véhicules, mais ils sont de plus en plus confrontés à des réseaux internationaux sophistiqués de crime organisé qui considèrent le Canada comme un marché prometteur pour leurs crimes. Les véhicules munis de systèmes de sécurité semblables dans d'autres pays ne posent pas autant de problèmes de vol.

Nous organisons des réunions mensuelles avec d'autres associations commerciales clés de l'industrie, des autorités policières et des groupes de travail sur le vol d'automobiles afin d'échanger des renseignements et de planifier des initiatives de mobilisation sur le vol d'automobiles afin de déterminer comment nous pouvons mieux assurer le lien entre les organismes d'application de la loi avec les constructeurs d'automobiles pour les aider à intercepter les véhicules immédiatement après le signalement de leur vol.

Nous sommes en train de concevoir un site Web, qui sera bientôt lancé, afin de sensibiliser les consommateurs au vol d'automobiles, de prévenir le vol d'automobiles et de fournir de l'aide et de l'information aux victimes de vol de véhicule.

Nous avons rencontré des représentants d'Amazon et d'autres plateformes en ligne pour discuter du fait qu'on accède facilement sur leurs plateformes à des outils et à des appareils apparemment sans but légitime, si ce n'est qu'ils facilitent le vol d'automobiles. D'autres pays, comme le Royaume-Uni, prennent déjà des mesures pour interdire de tels dispositifs.

Nous encourageons également tous nos membres à rencontrer les équipes de police lorsque des véhicules sont récupérés afin de mieux comprendre comment les voleurs s'y sont pris pour les voler afin que ces renseignements puissent être fournis aux équipes d'ingénieurs mondiales.

Nous n'avons pas toutes les réponses, loin de là, et le vol d'automobile est un problème très complexe pour lequel il n'existe pas de solution rapide ou miraculeuse. Nous croyons toutefois que des initiatives à court, à moyen et à long terme pourraient être entreprises pour régler le problème du vol d'automobiles qui sévit actuellement dans notre pays.

• (0830)

Nous serons heureux de travailler avec le Comité pour trouver et mettre en oeuvre les solutions.

Je vous remercie de m'avoir écouté.

Le président: Nous vous remercions pour vos déclarations préliminaires.

Nous allons maintenant passer aux questions des députés.

Monsieur Motz, vous disposez de six minutes. Allez-y.

M. Glen Motz (Medicine Hat—Cardston—Warner, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui. Je vous remercie de contribuer à la recherche d'une solution.

Comme nous l'avons entendu dans vos témoignages aujourd'hui et en lisant sur ce qui se passe, pour régler ce problème, il faut la participation de l'ensemble de l'industrie et de la société. Il faut faire de la prévention, qui passe par la sensibilisation des consommateurs, la modification du système de justice, la participation de la police et de l'ASFC, les technologies et l'assurance. Il y a de nom-

breuses facettes à la solution, y compris les politiques gouvernementales.

Vos derniers commentaires m'ont intéressé, monsieur Adams. Vous avez dit être préoccupé par les politiques gouvernementales qui pourraient en fait nuire au travail de prévention des vols de voitures. Je sais que vous avez parlé de l'aspect technologique, mais est-ce que cela comprend aussi l'approche laxiste du gouvernement actuel à l'égard de la criminalité? Cette approche a-t-elle une incidence sur la situation?

Vous pouvez tous les trois répondre à cette question.

Lundi, le Service de police de Toronto nous a dit que 50 % des voleurs qu'il arrête sont des récidivistes. J'aimerais donc savoir ce que vous en pensez.

M. David Adams: Selon ce que je comprends, dans la hiérarchie des activités du crime organisé, le vol de voitures arrive en troisième place, tout juste derrière le trafic de drogues et d'autres activités. Je crois qu'il faudrait songer à des dispositions qui entraîneraient des conséquences similaires à celles associées à la possession ou au trafic de drogues pour les vols de voitures.

M. Glen Motz: Allez-y, monsieur Williams.

M. Huw Williams: Nous avons eu des centaines de réunions avec les services de police. Nos concessionnaires rencontrent souvent les policiers dans leur communauté. Ce qui se dégage de ces rencontres et de nos réunions, c'est que notre système de justice est une porte tournante. Les délinquants sont arrêtés et remis en liberté le jour même. Les policiers sont très frustrés de cette situation.

Je sais que les responsables de la police vous en parlent, mais je peux vous dire que c'est ce qui frustré aussi les agents de première ligne.

Il y a aussi une formule que les policiers connaissent bien, et nous la voyons dans toutes les collectivités: le risque est faible, mais la récompense est élevée. Ce sont des biens très précieux qui sont vendus partout dans le monde. Les voleurs sont grassement récompensés pour avoir volé les véhicules; ils risquent peu de se faire prendre et d'être sévèrement punis. Cette équation est sans aucun doute l'une des causes du problème, et le crime organisé l'exploite.

M. Glen Motz: Je vous remercie pour vos commentaires.

Vous avez tous deux dit — tout comme les témoins que nous avons entendus lundi — que les détournements de voitures avaient augmenté, ce qui représente un risque accru pour les propriétaires. Il n'est pas seulement question de perdre sa voiture. C'est peut-être un membre de la famille, un passant ou le propriétaire qui peuvent perdre la vie. Est-ce exact?

Malheureusement, le gouvernement a choisi de réduire les sanctions pour les infractions impliquant des armes à feu. Je présume que vous êtes aussi d'avis que, dans ces cas, la sanction ne correspond pas à l'infraction qui a été commise.

• (0835)

M. Huw Williams: Je vais laisser les représentants des services policiers vous en parler, et vous allez les entendre, mais ce que je peux vous dire, c'est que les portes tournantes du système de justice sont une cause de frustration parmi les agents de première ligne, puisqu'il est très difficile d'empêcher les délinquants de récidiver.

Ce cycle est bien connu du crime organisé et les réseaux internationaux profitent de la façon dont fonctionne le système canadien.

M. Glen Motz: Exactement.

Les représentants de l'ASFC et du syndicat ont fait un commentaire à ce sujet ici.

Monsieur Williams, vous avez parlé de l'ASFC. Nous pouvons lui donner plus d'argent. Nous pouvons lui demander de mettre plus d'agents en poste dans les ports. Étant donné la demande et ce qui se passe dans les ports et sur les chemins de fer, est-ce qu'il y a une façon...? Lundi, on nous a dit que de nombreux véhicules quittaient Toronto par train aussi, alors que l'ASFC ne fait pas de vérifications sur les chemins de fer.

Est-ce un changement à la haute direction? Est-ce un changement d'orientation? Que se passe-t-il? On ne semble pas prendre de mesures concrètes dans les ports.

M. Damon Lyons: Je peux peut-être répondre à cette question. J'ai passé 22 ans dans le marché de l'exportation en tant que vendeur. Depuis 2020, l'ASFC a mis en place ce qu'on appelle le portail du SCDE, où tous ceux qui exportent un produit doivent le déclarer.

Depuis 2005, je crois, le numéro d'identification du véhicule fait partie de cette déclaration, mais le portail n'est en ligne que depuis 2020. Ce numéro doit être transmis pour chaque cargaison 48 heures avant l'exportation, et avant que la marchandise puisse être chargée sur un navire. Ce dont nous avons probablement besoin ici, c'est d'un investissement dans l'intelligence artificielle. Il y a de grandes quantités de données qui entrent dans ce portail de service, et il est tout simplement impossible pour cinq personnes — ou même une centaine de personnes — de les passer en revue.

Je sais que le CANAFE a récemment annoncé un investissement important dans l'intelligence artificielle pour analyser ses quantités massives de données. Si l'ASFC prend une partie de ces 28 millions de dollars et l'applique aux renseignements qui ciblent ces déclarations d'exportation, elle aura une idée des conteneurs à vérifier. Il y a trop de conteneurs pour les ouvrir tous, bien sûr, mais avec ces renseignements, nous saurions qui transporte les produits et si c'est bel et bien ce qui se trouve à l'intérieur des conteneurs. Il faut réunir tous ces renseignements pour savoir où cibler nos efforts.

M. Glen Motz: Monsieur Lyons, est-ce qu'il serait utile d'obliger la présentation du manifeste dans les 72 heures, comme le font les États-Unis, et d'interdire la modification...? Est-ce qu'un changement législatif de la part du gouvernement, pour renforcer la documentation du processus, nous aiderait à éliminer ne serait-ce qu'une petite partie des vols d'auto dans notre marché d'exportation?

M. Damon Lyons: En fait, nous avons déjà un système en place depuis 2005. À l'heure actuelle, nous avons une règle de 48 heures pour tout ce qui est transporté par navire. Le fait de passer à 72 heures pourrait certainement aider, et je pense qu'aucun commerçant légitime ne s'y opposerait.

Le processus des États-Unis ne consiste pas à examiner le véhicule ou le conteneur. Ils examinent un titre. On doit présenter un titre aux douanes américaines 72 heures avant qu'un conteneur puisse embarquer sur le bateau.

Le président: Merci, monsieur Lyons.

Merci, monsieur Motz. Je vous ai donné beaucoup de temps.

Monsieur Schiefke, vous disposez de six minutes. Allez-y.

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

Merci à nos témoins d'être ici aujourd'hui. C'est une question très préoccupante pour les gens de ma circonscription. Mon voisin s'est fait voler sa voiture dans son entrée il y a à peine quatre jours, et je pense que cela représente la grande majorité des vols de voitures. Elles sont volées directement dans l'entrée des gens.

Lorsque je discute avec les électeurs de ma circonscription, ils me disent avoir l'impression que les voitures sont plus faciles à voler aujourd'hui qu'elles ne l'étaient auparavant. Comme je n'avais pas de réponse à leur donner, j'ai commencé à faire des recherches et à examiner ce qui se passe, non seulement au Canada, mais partout dans le monde. Les vols de voitures ont augmenté de 59 % — je ne sais pas si c'est nouveau pour les conservateurs, qui pensent que c'est un problème propre au Canada — au Royaume-Uni d'une année à l'autre. Ils ont augmenté de 105 % aux États-Unis. Il y a un problème sous-jacent ici, peu importe où l'on se trouve dans le monde. Dans les pays en développement, le nombre de vols a augmenté également.

Je vais commencer par vous, monsieur Adams. Ford a enregistré des profits de 5,1 milliards de dollars l'an dernier. GM a réalisé des profits de 19,1 milliards de dollars. Toyota — et je possède un Toyota RAV4 — a réalisé 61 milliards de dollars de profits. Cela représente une augmentation importante des profits d'une année à l'autre. Quelle part de cet argent est consacrée à faire en sorte que ces voitures soient plus difficiles à voler qu'auparavant?

● (0840)

M. David Adams: Je ne peux pas vous donner de montant, mais ce que je dirais, c'est que les constructeurs automobiles améliorent constamment leurs systèmes pour lutter contre le vol de véhicules.

Bien honnêtement, je n'aime pas du tout que l'on prétende que nous avons mis en place les dispositifs antidémarrage en 2007 au Canada et que rien n'a été fait depuis. C'est absolument faux...

M. Peter Schiefke: Ce n'est pas ce que je dis. Je veux seulement savoir combien d'argent y est consacré, et si vous n'avez pas cette information...

M. David Adams: Je ne peux vous la donner.

M. Peter Schiefke: Pourriez-vous la transmettre au Comité? Est-ce que ce serait possible?

M. David Adams: Je ne peux obtenir les chiffres de Ford, de GM et de Chrysler, mais je peux voir ce que je peux faire pour les autres membres.

M. Peter Schiefke: Les efforts en ce sens nous aideraient à déterminer où nous devrions centrer nos efforts.

Monsieur Williams, ma prochaine question s'adresse à vous, puisque vous représentez tous les concessionnaires du Canada. Combien de lettres avez-vous envoyées aux concessionnaires et aux constructeurs automobiles pour leur demander d'en faire plus pour rendre les véhicules plus difficiles à voler au Canada?

M. Huw Williams: Nous travaillons à la sécurité des véhicules de façon quotidienne. L'un des défis, c'est...

M. Peter Schiefke: Ma question était: combien de lettres avez-vous envoyées pour leur demander d'en faire plus pour rendre les véhicules plus difficiles...

M. Huw Williams: Nous tenons des rencontres hebdomadaires avec eux et c'est un point à l'ordre du jour; nous le faisons donc en personne. Nous ne rédigeons pas de lettres.

M. Peter Schiefke: Savez-vous combien de lettres ont été rédigées par vos concessionnaires, par exemple, pour demander aux constructeurs de prendre des mesures pour qu'il soit plus difficile de voler les véhicules?

C'est le deuxième achat le plus important des gens, après une maison. On ne peut pas retirer une maison de son lot, mais on peut bel et bien voler le véhicule d'une personne. C'est la deuxième plus importante dépense des Canadiens. En des termes simples et concrets pour les gens qui nous regardent, quelles pressions exercez-vous sur les constructeurs automobiles afin qu'ils rendent les véhicules plus difficiles à voler?

M. Huw Williams: Les concessionnaires automobiles veulent que les voitures soient le plus difficile à voler possible. Ils pourraient créer une voiture qui serait impossible à voler; elle serait aussi toutefois impossible à conduire ou à réparer. Nous avons 26 millions de véhicules sur la route, et l'accès à ces véhicules...

M. Peter Schiefke: Excusez-moi. Pouvez-vous préciser votre réponse? Je ne comprends pas ce que vous voulez dire par « impossible à construire ou à réparer ». Qu'est-ce que cela veut dire?

M. Huw Williams: On pourrait l'enfermer dans le béton.

Il y a cinq jours, un véhicule a été volé à l'extérieur d'un restaurant très connu de Montréal. Il y avait un dispositif de blocage du volant et un dispositif de blocage de roue sur le véhicule, mais les voleurs l'ont tout simplement remorqué.

M. Peter Schiefke: Nous n'allons évidemment pas enfermer les voitures dans le béton. Je me souviens toutefois qu'il y a 20 ans, ma voiture démarrait avec une clé. Il me semble qu'il était plus difficile de voler les véhicules à cette époque qu'aujourd'hui. Avec toutes les technologies en place, c'est plus facile maintenant.

Quelles pressions exercez-vous sur les constructeurs automobiles — ceux qui vous vendent les véhicules — pour que les voitures soient plus difficiles à voler? Au bout du compte, la situation coûte des dizaines de milliards de dollars aux contribuables. On parle beaucoup de ce que le gouvernement doit faire... La situation est la même partout dans le monde.

M. Huw Williams: Oui, je crois que c'est là où...

M. Peter Schiefke: À mon avis, le facteur sous-jacent ici, monsieur, c'est que les constructeurs automobiles qui font 80 milliards de dollars de profits — et ce sont seulement trois entreprises — ne s'attaquent pas à ce problème et n'investissent pas les montants nécessaires pour protéger le deuxième plus important investissement des Canadiens.

Nous voulons des réponses.

J'aimerais que vous nous fournissiez des données et que vous nous fassiez part des lettres que vous avez écrites aux constructeurs automobiles pour leur montrer que vous exercez des pressions sur eux afin qu'ils protègent le deuxième plus important investissement des Canadiens.

De plus, monsieur Adams, j'aimerais que vous nous montriez concrètement — en données — combien vous avez investi, année après année, au cours des 10 dernières années, pour rendre plus difficile le vol de véhicules au Canada.

Je cède le temps qu'il me reste à M. McKinnon.

Merci.

M. Huw Williams: Monsieur le président, est-ce que je peux répondre à la question?

Je vous remercie de l'avoir posée.

Je vous renverrais aux statistiques évoquées par mon collègue, M. Lyons. Il y avait plus de vols de véhicules lorsqu'il fallait les démarrer avec une clé; leur nombre a diminué depuis.

Ce que nous avons constaté, c'est que le taux de recouvrement avait lui aussi changé. Avant, il était plus facile de retrouver les voitures, parce que les réseaux de vols étaient locaux... Il y avait des ateliers de cannibalisation et autres choses du genre. La dynamique a changé. Les véhicules sont exportés par des groupes criminels internationaux qui tentent constamment de trouver des façons de déchiffrer les codes et d'entrer dans les véhicules.

M. Peter Schiefke: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Il vous reste 45 secondes.

M. Peter Schiefke: Merci, monsieur McKinnon.

Dans les faits, les Canadiens ne se soucient pas de ce qui arrive de leur véhicule après qu'il a été volé. Ils ne se soucient pas de savoir s'il est vendu à l'étranger ou s'il passe par un atelier de cannibalisation. Ils ne veulent tout simplement pas se faire voler leur voiture. À mon avis, il revient aux constructeurs automobiles de s'assurer qu'il soit le plus difficile possible de voler les véhicules. C'est vous contre le crime organisé.

• (0845)

M. Huw Williams: Tout à fait.

M. Peter Schiefke: S'ils ont les ressources nécessaires pour s'introduire dans ces véhicules plus facilement qu'auparavant, c'est votre travail, en tant que constructeurs, de contrer cela avec les 80 milliards de dollars de profits que vous avez réalisés et de vous assurer de leur rendre la tâche plus difficile.

Je trouve insultant que vous soyez ici et... J'ai lu le mémoire qui a été présenté. On y parle de 650 000 \$ pour l'usine d'assemblage de Ford à Oakville. Cela fait sept F-150. C'est 1 % du problème. Le vrai problème, c'est que 99 % des véhicules sont volés à même l'entrée des gens, qui se lèvent le matin pour aller travailler. Ils veulent des voitures plus difficiles à voler, pas plus faciles à voler. Vous devez faire mieux.

Le président: Merci, monsieur Schiefke.

La parole est maintenant à Mme Michaud pour six minutes.

[Français]

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

Je remercie les témoins de leur présence. Leur expertise nous sera fort utile.

Nous sommes au début de cette étude et déjà plusieurs intervenants nous ont dit que les constructeurs automobiles avaient un plus grand rôle à jouer pour résoudre cette crise. Évidemment, la police a aussi un rôle à jouer, tout comme l'Agence des services frontaliers du Canada...

[Traduction]

Le président: Donnez-moi un instant. Il n'y a pas d'interprétation.

Poursuivons.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui. Leur expertise nous sera très utile dans le cadre de cette étude.

Bien que nous soyons au début de l'étude, déjà quelques intervenants nous ont dit que les constructeurs automobiles pouvaient avoir un grand rôle à jouer pour résoudre cette crise. Évidemment, la police a une grande responsabilité aussi, de même que l'Agence des services frontaliers du Canada et l'Administration portuaire de Montréal.

D'ailleurs, j'ai parlé à des administrateurs du port qui disaient qu'on entendait beaucoup de dénigrement systématique du Québec relativement au port de Montréal. Je suis contre ce type de dénigrement, là n'est pas la question. Je pense cependant que les administrateurs du port ont aussi une responsabilité.

Je disais donc que les constructeurs automobiles ont un rôle à jouer. J'aimerais vous entendre nous parler d'une question abordée par M. Schiefke, soit l'avènement de certaines technologies. Selon ce que la représentante d'Équité Association nous disait, la majorité des véhicules volés sont neufs, c'est-à-dire qu'ils ont été fabriqués entre 2017 et aujourd'hui. Il semble en effet plus facile de voler un véhicule neuf, peut-être en raison de certaines nouvelles technologies. Par exemple, je peux démarrer mon véhicule ou le verrouiller au moyen de mon téléphone cellulaire. Quand je le gare dans le stationnement du Parlement et que j'arrive dans la salle de comité, j'ai une notification qui me dit où je l'ai stationné. Toute cette technologie a un effet négatif, car les criminels peuvent s'en servir à leurs fins.

C'est ce qui m'amène à me demander si, à l'étape de la conception du véhicule, vous pouvez faire mieux. Si j'ai une notification qui me dit à quel endroit mon véhicule est stationné, est-ce que je pourrais avoir une notification qui m'avertit que le véhicule a été déverrouillé ou démarré par une autre personne, c'est-à-dire par un autre moyen que ma clé ou qu'un signal provenant de mon téléphone? Je ne le sais pas. Les constructeurs automobiles ont-ils examiné ces éléments? Que pouvez-vous faire de plus pour aider à contrer ce phénomène?

Monsieur Williams, avez-vous une réponse?

M. Huw Williams: C'est M. Adams qui représente les constructeurs automobiles.

M. David Adams: Merci de la question.

[Traduction]

Ce que je dirais, c'est que les constructeurs automobiles travaillent continuellement à renforcer leurs véhicules. Je vais vous donner un exemple des mesures que certains constructeurs ont prises pour lutter contre le vol d'automobiles. Les clés électroniques sont considérées comme un des problèmes principaux contribuant au phénomène des vols de véhicules parce que le signal entre la maison et le véhicule peut être intercepté. Pour répondre à M. Schiefke, plusieurs constructeurs automobiles ont apporté des améliorations à leurs produits. Par exemple, il est désormais possible de couper le signal quand la clé est stationnaire ou encore d'intégrer des situations à la clé électronique de façon à interrompre la transmission du signal.

Pour répondre à votre question sur la technologie, plusieurs constructeurs automobiles utilisent la technologie pour ériger un périmètre virtuel autour du véhicule. Si votre véhicule est stationné dans votre entrée et il se retrouve à l'extérieur du périmètre établi autour de votre maison, vous recevez immédiatement une notification; vous savez que ce n'est pas vous qui avez déplacé le véhicule et qu'il se passe quelque chose. La technologie intégrée aux véhicules évolue constamment. Les véhicules sont continuellement améliorés et renforcés pour prévenir le vol. Aucun constructeur ne souhaite qu'une de ses voitures figure au palmarès des 10 véhicules les plus volés parce que cela nuit à sa réputation. Nous nous efforçons quotidiennement d'améliorer la technologie utilisée dans les véhicules.

• (0850)

[Français]

Mme Kristina Michaud: Voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Williams?

[Traduction]

M. Huw Williams: Par rapport au palmarès des 10 véhicules les plus volés, j'ajouterais que si vous regardez, par exemple, les Toyota qui figurent sur la liste — sans vouloir m'en prendre à une marque en particulier —, vous constaterez que le taux est 10 fois plus élevé au Canada. Il est six fois plus élevé au Canada qu'aux États-Unis. C'est un problème mondial. Nous comprenons que le crime organisé est partout, mais le Canada est particulièrement ciblé.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Je vous remercie.

Il y a quelques semaines, j'ai participé au Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules. Je vais vous faire part de trucs que j'ai entendus et qui m'ont sidérée.

Un des intervenants a dit qu'on recommandait aux gens de laisser leur voiture dans le garage et que, de cette façon, on pourrait éviter des vols de voitures. J'ai trouvé ça quand même impressionnant comme déclaration. D'abord, ce n'est pas tout le monde qui a un garage. Ensuite, on a vu des cas où des gens étaient entrés par effraction dans des garages de maisons pour aller voler des véhicules. Je trouvais donc que proposer cette solution n'était pas l'idée du siècle.

J'ai aussi entendu un intervenant dire que ce n'était pas la faute des autos, mais celle des criminels. Je le comprends bien, mais je me dis qu'il y a quand même des choses que les constructeurs peuvent faire, c'est certain.

Le but de ce sommet était d'asseoir tous les intervenants à la même table et de les entendre, car je pense qu'il y a un manque de collaboration entre les différents intervenants. C'est d'ailleurs ce qui est ressorti à plusieurs reprises.

Le gouvernement a pris l'initiative de tenir ce sommet. Cependant, dès les allocutions initiales, les ministres ont mis en avant des solutions. D'une certaine façon, c'est tant mieux. En même temps, je pensais qu'on allait attendre de consulter les intervenants avant de proposer des solutions.

Ce que le ministre Champagne a proposé, c'est d'interdire certains dispositifs qui permettent de reproduire le signal d'une clé pour voler un véhicule. Hier, dans *La Presse* et à Radio-Canada, des policiers et des experts en sécurité et en cybersécurité ont dit que c'était un coup d'épée dans l'eau, puisque certains dispositifs sont déjà interdits, mais sont quand même utilisés par des contrevenants. Des policiers ont dit que cette idée était manifestement sortie de nulle part et qu'on n'avait consulté personne.

J'aimerais savoir ce que chacun d'entre vous en pense.

[Traduction]

M. David Adams: Vous avez raison. La coordination, le réseautage et le dialogue entre l'ensemble des intervenants sont essentiels. Notre association déploie des efforts en ce sens auprès des services de police partout au pays depuis des mois.

Ce que les escouades spécialisées dans la lutte contre les vols d'automobiles nous disent, c'est que chaque fois qu'elles démantèlent un réseau de vols de véhicules, elles trouvent non seulement des véhicules, mais aussi des clés électroniques contrefaites et des dispositifs utilisés pour contrefaire les clés et pour démarrer les véhicules.

Serait-il utile d'interdire ce type de dispositifs? Cela ne pourrait pas nuire. Ce qui serait certainement utile, ce serait de faire en sorte qu'ils ne soient pas vendus librement sur des plateformes en ligne comme Amazon et Alibaba pour quelques centaines ou quelques milliers de dollars.

Le président: Merci, monsieur Adams.

Merci, madame Michaud.

Nous passons maintenant à M. Julian.

La parole est à vous pour six minutes.

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

Merci aux témoins.

Monsieur Adams, j'ai une question complémentaire très brève pour vous. Vous avez mentionné quelques façons de renforcer la protection des véhicules contre le vol. Avez-vous une idée du coût par véhicule que représentent les solutions que vous avez décrites?

Vous avez parlé, entre autres, de modifier les clés électroniques afin qu'elles ne transmettent pas de signal. Savez-vous dans quelle mesure de telles solutions augmentent le coût du véhicule?

M. David Adams: Non, mais je pense que cela renvoie au commentaire de M. Shipley.

Je peux essayer de déterminer ce montant pour vous. Je suppose que c'est lié à la question générale de l'abordabilité pour la population canadienne. C'est certain que ces solutions coûtent quelque chose.

M. Peter Julian: Absolument. Des préoccupations ont été soulevées par rapport au rôle joué par les constructeurs automobiles dans la prévention du vol de véhicules. C'est un problème complexe, comme vous l'avez tous dit. Il ne suffit pas que les constructeurs renforcent leurs véhicules à un coût qui pourrait être relativement bas — vos chiffres nous aideront à le déterminer. Le gouvernement a aussi un rôle à jouer.

Je veux revenir à vous, monsieur Williams. Vous avez mentionné, dans votre déclaration préliminaire, que les employés des

concessionnaires se font voler des voitures, qu'ils se font menacer et frapper par des armes à feu, qu'ils se font renverser par des véhicules et qu'ils se font tirer dessus. Avez-vous des chiffres à nous fournir sur l'ampleur de ce phénomène dans l'ensemble du pays?

Vous avez aussi parlé fort pertinemment, selon moi, du rôle de l'ASFC. Plus tôt cette semaine, nous avons reçu le témoignage de M. Weber, du Syndicat des Douanes et de l'Immigration. Il a très clairement pointé du doigt le gouvernement conservateur, qui a supprimé 1 100 postes d'agents en 2014. L'Agence ne s'est toujours pas remise de ces compressions, et le nouveau gouvernement n'a rien fait pour pallier leur ampleur. Par conséquent, selon M. Weber, il manque 3 000 agents frontaliers.

Avez-vous des chiffres à nous fournir sur le nombre d'actes de violence perpétrés contre les employés de concessionnaires d'automobiles? Aussi, dans quelle mesure les compressions — imposées par les conservateurs et maintenues par les libéraux — nuisent-elles à la capacité de l'ASFC à appliquer la loi?

• (0855)

M. Huw Williams: De mémoire, je ne peux pas vous fournir le nombre de véhicules volés auprès de concessionnaires, mais je peux certainement vérifier.

Les actes de violence dont j'ai parlé sont bien connus et documentés dans les médias. Des vendeurs se sont fait renverser après avoir été éjectés de véhicules durant des vols. Il y a un cas très connu en Colombie-Britannique: un policier a été tiré durant une intervention chez un concessionnaire Chrysler pendant un vol de véhicules à main armée. Tous les concessionnaires partout au pays peuvent vous donner des exemples de situations où quelqu'un s'est présenté pour faire un essai de conduite, s'est emparé de la clé, puis a pris la fuite.

Le problème est généralisé.

M. Peter Julian: Je comprends.

Les données réelles nous sont très utiles. Si votre association les recueille, elles serviront à tout le monde.

M. Huw Williams: Nous ne les recueillons pas, mais je vais voir ce que je peux faire pour vous fournir des détails précis.

Par rapport à la coordination, nous sommes plutôt perplexes parce que nous mettons ce dossier de l'avant auprès de tous les secteurs de compétence depuis 2022 environ. Entre 2018 et 2022, dans toutes les régions du Grand Toronto, le vol d'automobiles a augmenté de 200 %. Quand nous avons participé à des événements comme le sommet sur les vols d'automobiles de la région de Peel, l'ASFC s'est montrée réticente à prendre part à la discussion. Des chefs de police de toute la région étaient présents, ainsi que des représentants de la direction et des services d'application de la loi de la Police provinciale de l'Ontario. De son côté, la haute direction de l'ASFC a brillé par son absence. Cela nous laisse perplexes.

M. Peter Julian: À l'instar d'autres témoins, vous avez dit — et je suis certainement d'accord avec vous — que les organisations criminelles profitaient de l'incapacité de l'ASFC à intervenir. Les postes supprimés par les conservateurs en 2014 n'ont toujours pas été rétablis par les libéraux; par conséquent, il manque 3 000 agents.

Selon vous, est-ce une des raisons pour lesquelles nous n'arrivons pas à réprimer les réseaux criminels et à exercer les contrôles nécessaires pour empêcher l'expédition de véhicules à l'étranger?

M. Huw Williams: En ce qui concerne l'expédition à l'étranger, j'ai l'impression que l'ASFC ne sait pas trop sur quel pied danser. Je pense que le personnel et la formation sont des enjeux, mais l'approche générale est aussi un facteur. Je trouve que le syndicat l'a très bien expliqué dans le témoignage présenté cette semaine.

M. Peter Julian: Merci.

Vous avez mentionné la Colombie-Britannique. Je souligne pour tout le monde que la Colombie-Britannique fait exception: partout au pays, les vols de véhicules sont à la hausse, surtout en Ontario; cependant, en Colombie-Britannique, le nombre de véhicules volés a baissé en 2022. Des actes de violence isolés sont perpétrés; je n'en doute pas. La Colombie-Britannique fait partie du corridor commercial qui mène vers le Moyen-Orient. À de nombreux égards, il est même plus facile d'expédier des marchandises au Moyen-Orient à partir de la Colombie-Britannique que depuis l'Est du Canada. Cela dit, selon certains, si la Colombie-Britannique fait exception, c'est notamment grâce à l'intégration des opérations d'application de la loi. C'est aussi là que se trouve ce qu'on a appelé le plus important programme de voitures-appâts au monde.

Au sujet du programme de voitures-appâts, je sais que le service de police de New Westminster fait de l'excellent travail. Les détachements de la GRC de Burnaby et de partout dans le Lower Mainland collaborent avec les services de police locaux. Le programme de voitures-appâts est un grand succès. Ailleurs, les taux augmentent. En Colombie-Britannique, ils sont demeurés stables en 2022; en fait, ils ont même diminué, comme je viens de le dire.

Les stratégies utilisées en Colombie-Britannique devraient-elles être mises en place dans d'autres régions du pays afin de réduire les taux de vols de véhicules?

M. Damon Lyons: Je vais répondre à la question.

En Ontario, quand le taux était extrêmement élevé, au début des années 2000, une équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles a été mise sur pied. Comme nous l'avons vu, la situation s'était tellement améliorée en 2012 qu'en 2015, l'équipe a été dissoute. C'est à ce moment-là que le nombre de vols a recommencé à grimper petit à petit.

Bien entendu, en Colombie-Britannique, il y a aussi l'équipe IM-PACT, qui a été active pendant toute cette période.

Il est absolument essentiel de rétablir les ressources qui ont été supprimées. L'Ontario a investi 51 millions de dollars dans la Police provinciale de l'Ontario pour lutter contre le vol d'automobiles. Le service de police de Toronto a publié une donnée récemment: en janvier dernier, le nombre de véhicules volés a diminué pour la première fois comparativement à janvier de l'année précédente. On parle seulement d'un mois, mais les fonds alloués portent peut-être déjà des fruits. Investir dans les services de police sur le terrain peut faire partie de la solution.

• (0900)

Le président: Merci, monsieur Julian.

Merci, monsieur Lyons.

Nous passons maintenant à la deuxième série de questions.

Monsieur Kurek, vous disposez de cinq minutes.

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

Je trouve très intéressant de voir la direction qu'a prise la réunion. Par leur inaction, les libéraux ont transformé le système judiciaire en porte tournante, et ils semblent désespérément chercher à en jeter le blâme sur quiconque.

Monsieur Williams, il existe certainement de grands réseaux de concessionnaires qui sont propriétaires de plusieurs détaillants, mais beaucoup de vos membres... Je sais que dans ma circonscription, par exemple, les concessionnaires sont de petites entreprises. Ils sont situés dans de petites collectivités et ils comptent entre 20 et 30 employés.

Pouvez-vous nous parler des mesures que vos membres doivent prendre pour combler les lacunes créées par la porte tournante du système judiciaire afin de freiner la hausse fulgurante du taux de véhicules volés au Canada?

M. Huw Williams: Je vous remercie pour votre commentaire.

Les concessionnaires indépendants qui sont aussi des entreprises familiales sont de réelles victimes. L'observation du député de Vaudreuil est juste: c'est vrai que nos clients sont les plus grandes victimes. Toutefois, nous devons mener une lutte incessante contre le crime organisé pour essayer de protéger nos biens. Un concessionnaire qui a une centaine de véhicules sur son terrain doit prendre des mesures de sécurité rigoureuses.

Je ne vais pas décrire les mesures que nous prenons parce que je ne veux pas montrer notre jeu au crime organisé, mais je peux dire qu'il faut les renforcer continuellement. Tous les concessionnaires ont des protocoles en constante évolution.

Ce qui a changé ces cinq dernières années, c'est que les concessionnaires doivent maintenant embaucher d'anciens agents de sécurité pour les aider à protéger leurs biens et leurs employés. Nous avons aussi tout vu durant des vols commis la nuit: les voleurs s'introduisent par effraction, ils retirent des barrières physiques, ils volent des véhicules à plateau, ils vont même jusqu'à défoncer les murs des salles d'exposition.

M. Damien Kurek: La question peut paraître évidente, mais ces mesures engendrent-elles des coûts?

M. Huw Williams: Oui. Il va sans dire que les coûts sont énormes, et ils augmentent aussi sous l'effet de la pression exercée par les compagnies d'assurances. Puisque les concessionnaires sont constamment victimes de vols d'automobiles, tout comme les Canadiens moyens, les frais d'assurances augmentent aussi.

M. Damien Kurek: Souvent, ce sont les propriétaires de petites entreprises qui assument ces coûts. C'est certainement le cas des concessionnaires d'automobiles que je représente. La hausse est ensuite répercutée sur les consommateurs. Tout le monde — les concessionnaires comme les particuliers — paye plus cher. D'après vous, conviendrait-il, surtout dans le cas des récidivistes...

Récemment, j'ai entendu dire qu'en Alberta, plusieurs centaines d'individus sont responsables de milliers de crimes. Il arrive que la police consacre des ressources et des dizaines de milliers d'heures à arrêter la même personne encore et encore pour des vols de véhicules et des activités criminelles connexes.

D'après vous, conviendrait-il qu'un individu qui semble déterminé à enfreindre continuellement la loi s'expose à une peine à la hauteur de ses crimes? S'agirait-il d'un moyen efficace de lutter contre les vols de véhicules?

M. Huw Williams: Je pense que la solution réside dans une approche multidimensionnelle. Il faut des peines spécifiques pour les vols de véhicules, et ces peines doivent être appliquées.

Nous devrions tous être indignés par le fait que dans certains cas, des organisations criminelles internationales exploitent des jeunes Canadiens en leur offrant des sommes exorbitantes pour participer à des activités criminelles. C'est la tragédie qui sous-tend ce phénomène. De grandes organisations internationales exploitent des Canadiens; elles leur offrent de l'argent et des avantages pour les encourager à intégrer leurs réseaux criminels.

M. Damien Kurek: Allez-y.

M. Damon Lyons: Pour ajouter à cela, l'an dernier, le service de police de Toronto a annoncé qu'il avait arrêté des centaines d'individus lors d'une rafle. On a demandé à la police si elle avait arrêté les personnes dans la rue ou les dirigeants du groupe criminel; je pense que c'est le chef qui a répondu qu'on n'avait pas mis la main sur la tête dirigeante.

Le fond du problème est là. Prenez le système de justice pénale. Est-ce qu'on veut mettre des jeunes derrière les barreaux pendant trois ans ou est-ce qu'on veut essayer de mettre le grappin sur les têtes dirigeantes du crime organisé?

Selon un rapport publié il y a quelques années, 86 % des affaires de blanchiment d'argent ne font jamais l'objet de procès. C'est énorme. Le Canada a adopté la Loi sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes, mais on y a rarement recours. La raison...

• (0905)

M. Damien Kurek: Mon temps est écoulé, mais je vais conclure en disant qu'au lieu d'envoyer des lettres, il faudrait peut-être poser des gestes concrets.

Le président: Merci, monsieur Kurek.

Monsieur Bittle, vous avez cinq minutes.

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

Je vais d'abord m'adresser à M. Williams. Je dois vous dire que je suis un peu déçu. Les témoins que nous avons entendus jusqu'à maintenant nous ont parlé d'une approche à plusieurs niveaux et du rôle que nous avons tous à jouer relativement aux problèmes touchant l'ASFC, l'application de la loi, l'industrie et les assurances. Voilà pourtant que vous vous limitez à nous dire que votre organisation préconise la désignation d'un grand manitou pour le secteur de l'automobile, une solution pour le moins nébuleuse qui, en outre, ne tient pas vraiment compte des questions de compétence.

Pourquoi les détaillants semblent-ils croire que l'industrie automobile n'a pas un rôle à jouer en la matière?

M. Huw Williams: Je veux qu'une chose soit bien claire. Les concessionnaires d'automobiles ne souhaitent pas que les véhicules soient volés. Nous ne voulons pas que nos clients se fassent voler leur voiture. Je pense qu'il convient de faire montre d'objectivité.

Lorsque des clients se présentent chez un concessionnaire pour rendre les clés de leur véhicule parce qu'il fait partie des 10 modèles les plus souvent volés et qu'ils craignent de voir leur femme ou un de leurs proches être victime de piraterie routière, nous avons un problème.

M. Chris Bittle: Je comprends tout à fait.

Pourquoi ne réclamez-vous pas alors de vos constructeurs qu'ils fassent en sorte qu'il soit plus difficile de voler les voitures, ou pourquoi ne demandez-vous pas au gouvernement d'intervenir en adoptant une réglementation plus stricte concernant l'industrie automobile et en prenant les mesures nécessaires pour sévir contre l'industrie si elle refuse d'agir?

M. Huw Williams: Je tiens à préciser que nous exerçons effectivement des pressions sur les constructeurs pour qu'ils essaient de produire des voitures... et nous travaillons en collaboration avec eux dans le but de lutter plus efficacement contre le crime organisé. Avec tout le respect que je vous dois, nous ne nous contentons pas de leur envoyer des lettres.

M. Chris Bittle: Je ne vous ai pas demandé d'écrire des lettres. Vous êtes venu témoigner ici en tant qu'expert. Vous n'avez rien dit à ce sujet, si ce n'est que votre seule solution serait que l'on nomme un grand manitou de l'automobile.

Je vais passer à autre chose.

Vous avez indiqué que les taux de vols de voitures sont moins élevés aux États-Unis. Pour être tout à fait juste envers vous, vous parliez alors d'une marque de véhicule en particulier. Est-ce que votre affirmation s'applique uniquement aux véhicules de cette marque? Lors de notre dernière réunion, la représentante d'Équité Association nous a dit que les taux de vols d'automobiles aux États-Unis et au Canada sont très semblables.

Avez-vous des preuves ou des données différentes à fournir au Comité pour montrer que les taux de vols de voitures sont en fait plus élevés au Canada?

M. Huw Williams: Oui. Je me ferai un plaisir de transmettre ces données au Comité. Je dirais que les taux de vols d'automobiles, avec correction en fonction de la population, ont toujours été plus élevés au Canada qu'aux États-Unis. Sur une période de 30 ans, c'est l'un des rares domaines...

M. Chris Bittle: Vous allez nous fournir ces données, et je dois comprendre qu'Équité Association faisait fausse route lors de son récent témoignage.

M. Huw Williams: Non, je ne dirais pas qu'Équité Association a tort. Ce que je dirais, c'est que nous avons certainement constaté, au cours des deux dernières années, des flambées des vols de voitures aux États-Unis également.

M. David Adams: Si je peux intervenir et répondre à votre question...

M. Chris Bittle: Je vous prierais d'être très bref, monsieur Adams, car je vais manquer de temps.

M. David Adams: Bien sûr.

Vous vouliez une base de comparaison. Le National Insurance Crime Bureau des États-Unis a indiqué que les taux de vols pour l'assurance automobile ont augmenté de 10,4 % entre 2021 et 2022. Statistique Canada a signalé une augmentation de 24 % pour la même période. Si l'on en croit donc les chiffres fournis par Statistique Canada et le National Insurance Crime Bureau, il y a eu deux fois plus de vols de voitures au Canada qu'aux États-Unis pour des véhicules semblables.

M. Chris Bittle: Vous avez adhéré au point de vue des conservateurs en ce qui concerne leur approche de répression de la criminalité. Pour ce qui est de la similitude entre les taux, et je suppose que nous pouvons toujours en discuter... Je concède que l'augmentation est peut-être plus marquée, mais les taux sont probablement toujours les mêmes ou très semblables. Pourquoi pensez-vous que des taux d'incarcération plus élevés et des peines plus lourdes, comme c'est le cas aux États-Unis, et une plus forte prévalence des peines minimales obligatoires...? Pourquoi une telle approche qui ne fonctionne pas aux États-Unis fonctionnerait-elle au Canada?

M. Huw Williams: Est-ce que c'est à moi que vous posez la question?

M. Chris Bittle: Oui, car c'est vous qui en avez parlé.

M. Huw Williams: Je suis ravi de pouvoir vous répondre.

J'ai été nommé par un député libéral, un ministre libéral en fait, pour siéger au Conseil national de prévention du crime sous la direction du ministre Rock. Nous avons alors analysé les divers déterminants sociaux pouvant permettre de réduire la criminalité au Canada. Je tiens à ce que ce soit bien clair. Nous ne sommes pas en train de dire que nous allons nous en remettre à un système à l'américaine.

Cependant, les représentants des forces de l'ordre nous expriment toute leur frustration d'avoir à appréhender sans cesse les mêmes individus. Je pense que nous devrions tous être outrés de voir le crime organisé profiter des jeunes et les payer très cher pour voler des voitures et commettre des cambriolages. Le Canada se distingue du fait, particulièrement au Québec et en Ontario — encore une fois, selon ce que nous disent les forces de l'ordre —, que le port de Montréal sert de véritable entonnoir pour les véhicules volés. Je pense que le portrait est un peu différent sur la côte Ouest, bien que le groupe de travail sur la criminalité n'en poursuive pas moins son travail.

Je tiens par ailleurs à souligner que les chefs de police de l'Ontario m'ont dit personnellement qu'ils étaient préoccupés par l'émergence du port de Hamilton dans ce contexte. Est-ce que ce port pourrait devenir le prochain point d'entrée que le crime organisé pourra exploiter?

• (0910)

M. Chris Bittle: Merci, mais je n'ai plus de temps.

Le président: Merci, monsieur Bittle.

Nous allons maintenant passer à Mme Michaud.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Merci, monsieur le président.

Comme on l'a mentionné tout à l'heure, il ne s'agit pas d'un problème qu'on rencontre uniquement au Canada. En effet, on observe une augmentation des vols de véhicules ailleurs dans le monde, notamment aux États-Unis et en Europe.

En début de semaine, la présidente d'Équité Association nous disait que des technologies de prévention du vol avaient été mises en place par les manufacturiers au Royaume-Uni. Ceux-ci auraient été incités à aller de l'avant après que des assureurs auraient cessé d'assurer les marques de véhicules qui sont fréquemment volés. C'est la raison pour laquelle ils ont mis au point de telles technologies.

Monsieur Adams, pouvez-vous nous parler de ces technologies? Je ne sais pas si vous connaissez bien ces technologies mises au

point au Royaume-Uni. Comme vous représentez les constructeurs mondiaux d'automobiles, j'ose penser que oui.

Je me demande si, au Canada, on devra attendre que certains assureurs décident de ne plus assurer certaines marques de véhicules avant que les manufacturiers décident d'aller de l'avant. Ne peut-on pas aller de l'avant et prendre exemple sur le Royaume-Uni?

[Traduction]

M. David Adams: Je dirais que les constructeurs automobiles prennent déjà des mesures proactives pour renforcer et protéger leurs véhicules. Pour ce qui est de l'initiative mise de l'avant au Royaume-Uni, j'en ai un peu entendu parler, mais je constate surtout que chaque solution a des conséquences imprévues. Dans le cas de la solution proposée au Royaume-Uni, je sais qu'elle a notamment eu pour conséquence d'inciter des fabricants d'automobiles à conclure qu'il ne valait pas la peine d'investir dans cette technologie, du moins pour certains modèles. C'est ainsi qu'un moins grand nombre de modèles sont désormais disponibles.

Cela ne veut pas dire que nous ne devrions pas nous pencher sur la technologie en question, mais si on pense à la technologie d'une manière générale, je dirais simplement que notre association a vivement préconisé la tenue des présentes audiences. Nous voulons aller au fond des choses en ce qui concerne le vol d'automobiles. Nous savons que nous faisons partie de la solution, mais nous ne voulons pas devenir le bouc émissaire en permettant aux gens d'affirmer que c'est un problème qui concerne uniquement les constructeurs automobiles. Je pense que le gouvernement fédéral a souligné à la suite du sommet sur le vol de véhicules que nous allons devoir nous poser des questions sur notre système de justice.

Pour sa part, l'ASFC a besoin de ressources, notamment pour mettre en œuvre la technologie nécessaire, comme le soulignait M. Lyons. En outre, nous n'avons pas respecté nos obligations internationales en matière de transport des marchandises en ce qui a trait à la mise en œuvre de traités pour le déploiement de technologies permettant d'empêcher l'exportation de véhicules volés. C'est un problème qui touche la société dans son ensemble, et nous pouvons certes considérer les différentes technologies pouvant nous permettre de rectifier le tir, mais cela n'empêchera pas les vols de voiture de se poursuivre dans l'immédiat au Canada. Si nous décidons de nous en remettre à une norme technologique, il faudra un certain temps pour en assurer la mise en œuvre avec les logiciels, le matériel et les fournisseurs nécessaires. Nous sommes heureux de pouvoir nous pencher sur la question, mais cela ne contribuera aucunement à régler le problème à court terme.

Le président: Merci.

Monsieur Julian, vous serez le dernier à poser des questions à ce groupe de témoins.

M. Peter Julian: Merci.

J'ai une très brève question pour vous, monsieur Adams. Vous avez dit qu'il y avait moins de modèles disponibles sur le marché britannique. Si vous aviez des détails sur l'ampleur de cette réduction — s'agit-il de 3 ou de 30 modèles en moins? —, je pense que cela nous serait utile.

Je reviens à vous, monsieur Lyons.

Lorsque le président a interrompu ma série de questions précédente, je m'apprêtais à poursuivre dans cette veine. Vous avez dit qu'en 2018, il y avait une unité intégrée de lutte contre la criminalité en Ontario et qu'on l'a démantelée...?

M. Damon Lyons: Je crois que c'était aux environs de 2015. L'équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles existait en Ontario depuis le début des années 2000. Les efforts des divers services de police ontariens ont ainsi été coordonnés pour lutter contre les vols de voitures. C'est ce que nous avons pu observer pendant cette période.

M. Peter Julian: Et tout cela a été démantelé en 2018.

• (0915)

M. Damon Lyons: Je dirais aux alentours de 2015. Il n'est pas facile de savoir exactement quand tout cela a commencé et s'est terminé, mais c'était pendant cette période — si je me souviens bien, en tout cas.

M. Peter Julian: Merci.

Si vous avez plus d'information à ce propos, cela nous serait utile.

M. Damon Lyons: Je pense qu'il y a aussi des indications à ce sujet dans notre mémoire.

M. Peter Julian: Merci.

En ce qui concerne le blanchiment d'argent, vous avez dit que 86 % des cas ne se rendent pas à l'étape d'un procès devant notre appareil judiciaire.

M. Damon Lyons: Nous citons dans notre mémoire un article traitant de ce problème majeur. C'est vraiment le crime organisé qui est en cause. Nous pouvons envisager l'incarcération de tous ces adolescents et de tous ces jeunes de 20 ans pendant trois ans. Est-ce que nous les emprisonnons pour les mettre hors d'état de nuire ou pour les réadapter? Comment pouvons-nous nous attaquer au crime organisé?

Nous pouvons compter sur la Loi sur les produits de la criminalité, mais d'anciens agents de la GRC nous disent à quel point il est coûteux, long et compliqué d'en assurer la mise en œuvre. Habituellement, ils abandonnent ces affaires et essaient d'obtenir une forme quelconque de confiscation civile. C'est très bien et cela enlève de l'argent au crime organisé dans l'immédiat, mais il va finir par récupérer cet argent.

Nous devons vraiment adopter une approche globale. Nous devons mettre les délinquants hors d'état de nuire. Encore une fois, essayons-nous de les réhabiliter pour qu'ils aient une meilleure vie à l'avenir, ou cherchons-nous à nous en prendre aux têtes dirigeantes?

M. Peter Julian: La question de la criminalité financière a été soulevée à maintes reprises. Nous avons vu à quel point l'ancien gouvernement conservateur était déficient en la matière. Malheureusement, le gouvernement libéral n'a pas vraiment pris les initiatives qui s'imposaient à cet égard, y compris la mise en place d'un registre de la propriété effective accessible au public pour contribuer à la lutte contre le blanchiment d'argent.

Diriez-vous que c'est un élément clé? La répression des crimes financiers et du blanchiment d'argent ne devrait-elle pas être une composante importante d'une approche multidimensionnelle à l'égard du vol d'automobiles?

M. Damon Lyons: Tout à fait, oui.

M. Peter Julian: Absolument.

Le président: Monsieur Julian, votre temps est écoulé.

Mme Jennifer O'Connell (Pickering—Uxbridge, Lib.): Monsieur le président, j'aimerais demander une précision. En réponse à

la question de M. Bittle, M. Adams a parlé des taux d'assurance et de Statistique Canada.

Est-ce exact, ou s'agissait-il des taux de vols? Quoi qu'il en soit, vous engagez-vous...

M. David Adams: Je parlais des vols de voitures.

Mme Jennifer O'Connell: Ce sont donc les taux de vols. Vous engagez-vous à nous transmettre ces chiffres?

M. David Adams: Certainement.

Mme Jennifer O'Connell: Merci.

Le président: Merci.

Voilà qui met fin à la première partie de notre séance. Je vous remercie d'avoir été des nôtres aujourd'hui. Nous avons eu une excellente discussion sur cet enjeu très important.

Nous allons suspendre la séance pour reprendre dans environ cinq minutes.

• (0915)

(Pause)

• (0920)

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

Nous accueillons M. Dan Service, directeur, VIN Verification Services Inc. Nous recevons également deux témoins par vidéoconférence, soit M. Pierre Brochet, président de l'Association des directeurs de police du Québec; et M. Thomas Carrique, commissaire de l'Association canadienne des chefs de police.

Un maximum de cinq minutes sera accordé pour les déclarations liminaires, après quoi nous passerons aux questions des députés.

Bienvenue à tous. J'invite maintenant M. Service à nous faire part de ses observations préliminaires.

À vous la parole.

M. Dan Service (directeur, VIN Verification Services Inc.): Mesdames et messieurs les membres du Comité, monsieur le président, bonjour.

Je vous remercie de m'accueillir aujourd'hui pour discuter du problème des vols de voitures qui sévit actuellement au Canada.

Je m'appelle Dan Service; je suis le fondateur et le PDG de VIN Verification Services Inc. J'ai fondé cette entreprise après une carrière de 25 ans au Service de police d'Edmonton, notamment à titre de responsable des divisions de la criminalité économique et du vol d'automobiles. Après mon départ à la retraite, j'ai passé trois années au Bureau d'assurance du Canada pour finir à titre de directeur national des enquêtes.

Depuis six ans, VIN Verification Services Inc. est le fournisseur exclusif du ministère des Transports de l'Alberta pour les services d'examen des véhicules et de délivrance des numéros d'identification des véhicules, ou NIV. Nous sommes en outre depuis 2020 le fournisseur exclusif de services pour la Société d'assurances du gouvernement de la Saskatchewan. En fait, nous sommes la seule entreprise au Canada à avoir été mandatée par un gouvernement pour délivrer des NIV et en assurer le contrôle. À ce titre, nous avons réalisé plus de 21 000 vérifications en Alberta et en Saskatchewan depuis 2018, ce qui a permis de récupérer des véhicules volés dont la valeur dépasse le million de dollars.

Le fait est, comme vous avez pu l'entendre devant ce comité, que les véhicules volés peuvent connaître trois sorts distincts. Premièrement, ils peuvent se retrouver dans des ports, une perspective dont vous avez abondamment discuté. Deuxièmement, on peut les démonter pour en récupérer les pièces. Et troisièmement, et c'est probablement le plus inquiétant, certains se voient attribuer un nouveau numéro d'identification, sont réimmatriculés et inscrits légitimement dans les registres des gouvernements provinciaux, avant d'être revendus partout au Canada à des consommateurs qui n'ont aucune idée de ce qui s'est passé.

On peut dire que les gouvernements provinciaux et fédéral ont la responsabilité de s'attaquer au problème des vols de véhicules en exerçant leurs pouvoirs légitimes de surveillance. La responsabilité de l'exportation de véhicules volés transitant par les ports incombe à l'Agence des services frontaliers du Canada, mais la légitimité du programme d'immatriculation des véhicules et de délivrance des NIV est l'affaire des provinces. Et bien que chaque gouvernement provincial ait l'obligation de délivrer des NIV dans le cadre de son processus d'immatriculation des véhicules, toutes les provinces ne font pas les choses avec la même rigueur et la même attention.

Le NIV est l'élément essentiel permettant de redonner sa légitimité à un véhicule volé en l'immatriculant de nouveau pour le remettre sur le marché. D'après notre expérience de l'administration de ce programme, il y a des NIV problématiques pour environ 1 à 2 % des véhicules immatriculés annuellement.

En Alberta et en Saskatchewan, nous effectuons environ 4 000 examens de véhicules par année, pour une population de cinq millions d'habitants et un total de quelque 140 000 véhicules immatriculés. La province de l'Ontario immatricule à peu près un million de véhicules par année, pour une population de 14 millions de personnes. Cependant, il n'y a ni processus de contrôle ni organisme chargé d'effectuer ces vérifications en Ontario. Pour bien des provinces, il n'y a tout simplement aucun responsable vers qui on peut se tourner.

Sur les 1 à 2 % de NIV problématiques anticipés en Ontario, nous estimons que l'on peut faire immatriculer chaque année entre 10 000 et 20 000 véhicules qui, dans d'autres provinces, devraient faire l'objet d'un contrôle obligatoire. C'est ainsi que des véhicules volés sont dissimulés, immatriculés de nouveau et reconnus comme étant légitimes par nos gouvernements provinciaux.

Bien sûr, l'efficacité d'un programme rigoureux d'attribution de NIV dépend de la capacité des autorités en place à exiger et à effectuer les vérifications requises. Pour endiguer le flux de véhicules volés au Canada, il est essentiel de pouvoir compter sur un programme rigoureux d'attribution de NIV faisant appel à des vérificateurs professionnels capables de confirmer l'identité d'un véhicule au point d'immatriculation et de délivrer des NIV pour les véhicules qui remplissent les conditions requises. En rendant les véhicules volés plus difficiles à vendre et en augmentant les risques de se faire prendre, on réduit d'autant la motivation des voleurs.

Pour commencer, tout véhicule pour lequel on demande un numéro d'identification devrait faire l'objet d'un contrôle. Il en va de même de tout véhicule dont le VIN est problématique. Par ailleurs, tout véhicule immatriculé dans une province qui ne s'est pas dotée d'un programme rigoureux d'attribution de numéros d'identification devrait aussi être soumis à un contrôle. Enfin, si la liste des 10 véhicules les plus volés fournie chaque année par le secteur de l'assurance est digne de foi, les trois ou les cinq premiers véhicules figurant sur cette liste devraient automatiquement faire l'objet d'un

contrôle du NIV avant tout renouvellement ou changement de propriétaire.

Depuis 2020, nos interactions avec le gouvernement de l'Ontario ont été concentrées sur la façon dont la province est devenue un terreau propice à ce type d'activité criminelle de réimmatriculation, ainsi que sur la nécessité de mettre à jour ses processus d'attribution et de vérification des NIV pour donner à son registre toute la crédibilité nécessaire. Notre message aux autres provinces qui n'ont pas de programme d'attribution de NIV est le même.

Selon nous, la solution est on ne peut plus évidente. Un programme d'attribution de NIV peut donner de la crédibilité aux systèmes d'immatriculation des véhicules au Canada, mieux protéger les consommateurs canadiens, bénéficier aux forces de l'ordre en réduisant le nombre d'interventions requises, profiter aux compagnies d'assurances en permettant de retracer des véhicules volés et de diminuer les indemnités à verser, et devenir un moyen de dissuasion pour la revente de véhicules volés.

Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé, et je serai ravi de répondre aux questions des membres du Comité.

• (0925)

Le président: Merci, monsieur Service.

Nous passons à M. Brochet, qui témoigne par vidéoconférence.

[Français]

M. Pierre Brochet (président, Association des directeurs de police du Québec): Monsieur le président, honorables membres du Comité, l'Association des directeurs de police du Québec, soit l'ADPQ, tient à vous remercier de lui avoir donné l'occasion de vous faire part de ses réflexions dans le dossier des vols de voitures au Canada.

Il n'y a pas si longtemps, le vol de voitures était relégué au rang d'incident mineur, presque anodin. Cependant, comme nous le savons, les temps ont changé. Le vol de véhicules rime maintenant avec violence et groupes criminels.

En effet, nous savons maintenant que les vols de véhicules sont commis par des réseaux organisés, prêts à recourir à la violence pour échapper à toute forme de justice. De plus, ces réseaux exploitent les failles dans la sécurité du transport maritime, le port de Montréal étant l'une de leurs cibles privilégiées.

En 2023, c'est plus de 15 000 véhicules qui ont été volés au Québec, ce qui représente une augmentation de 57,9 % sur trois ans.

Ces vols, au risque de me répéter, s'accompagnent maintenant d'une escalade de violence, qui constitue une menace bien réelle pour nos citoyens et nos forces de l'ordre. Les récentes attaques contre des policiers sont particulièrement préoccupantes.

Il est donc désormais évident, chers membres du Comité, que le vol de voitures ne se limite plus à un simple préjudice matériel. Il porte atteinte à la quiétude de nos concitoyens et de nos policiers ainsi qu'à la sécurité de nos villes et de nos routes. Ce dossier devient donc la responsabilité de tout un pays.

Face à cette menace grandissante, le gouvernement fédéral a convoqué le récent Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules, où a émergé la volonté collective de mettre en place une riposte vigoureuse pour contrer ces crimes et démanteler les réseaux criminels. Certes, ce sommet a marqué une étape cruciale, soit celle d'un dialogue ouvert et inclusif avec toutes les parties prenantes. Toutefois, il est évident que cette étape n'est que le début d'un processus qui requiert notre engagement total et la mise en œuvre d'un plan d'action concret.

Par conséquent, l'Association des directeurs de police du Québec recommande plusieurs mesures pour lutter sérieusement contre les vols de voitures.

Premièrement, il est impératif de renforcer les normes législatives actuelles sur quatre plans.

Nous sommes tous conscients des défis auxquels nous faisons face en matière de sécurité publique. Le phénomène des vols d'automobiles met en lumière l'intégrité même des ports au Canada, qui représentent des infrastructures essentielles dans notre pays. Nous devons revoir en profondeur la sécurité de nos ports, comprendre les stratagèmes des criminels et agir de façon rigoureuse et déterminée. Nous devons contrer l'infiltration du crime organisé dans nos ports.

Par exemple, il nous faut aborder de front la question cruciale de l'embauche des employés des ports canadiens, de leur accréditation de sécurité et de la réglementation qui l'entoure. Il est donc temps de prendre des mesures fermes et d'adopter de nouvelles normes législatives pour remédier à cette situation.

C'est pourquoi nous proposons des mesures concrètes qui visent à assurer l'intégrité de nos ports, particulièrement le processus de sélection et le système d'accréditation de sécurité de tous les employés des ports canadiens, et ce, en plus de revoir la réglementation qui les entoure.

Dans ce contexte, nous devons également aller plus loin en confiant aux services policiers ces tâches cruciales d'accréditation de sécurité des employés des ports canadiens. Ainsi, nous pourrions garantir une vérification rigoureuse et impartiale des antécédents.

Deuxièmement, il faut obliger les transporteurs à s'assurer que le contenu qu'ils transportent correspond au manifeste du conteneur, c'est-à-dire qu'ils deviennent garants de ce contenu.

Troisièmement, il faut obliger l'Agence des services frontaliers du Canada, soit l'ASFC, à faire un certain pourcentage d'inspections aléatoires des conteneurs. À ce sujet, permettez-moi de souligner les engagements financiers du gouvernement envers cette agence, dont le rôle est essentiel dans la lutte contre les vols de véhicules. Toutefois, permettez-moi de préciser qu'au besoin, en fonction des nouvelles demandes envers l'ASFC, il serait intéressant d'envisager une restructuration.

Enfin, il faut également renforcer les normes législatives à l'endroit des constructeurs automobiles. Il faut, en effet, les obliger à améliorer les dispositifs de sécurité intégrés aux véhicules. Cela pourrait être, par exemple, l'obligation de mettre en place un système antidémarrreur personnalisé sur tous les nouveaux véhicules et d'instaurer un délai d'une heure ou plus avant qu'une clé puisse être reprogrammée.

Cela étant dit, il est important de reconnaître que renforcer nos normes législatives ne suffira pas. Il faudra également reconnaître

l'importance cruciale du travail d'enquête et de renseignement des forces de l'ordre en formant des équipes mixtes payées à même des enveloppes budgétaires fédérales, déployer sur nos axes routiers des systèmes de repérage et des réseaux de surveillance efficaces inspirés des pratiques observées aux États-Unis, de même que continuer à sensibiliser la population aux mesures de prévention.

● (0930)

Chers membres du Comité, l'ADPQ recommande la mise en œuvre de ces mesures robustes dans les plus brefs délais.

Nous sommes fermement convaincus qu'en unissant nos efforts et en adoptant une approche multidimensionnelle, nous pourrions véritablement mettre un frein à cette hémorragie qu'est le vol de voitures. Dans cette optique, l'ADPQ tient à insister sur l'importance d'une collaboration étroite entre les autorités compétentes, les industries concernées et la société civile pour garantir l'efficacité et la pérennité des mesures envisagées. Ensemble, nous pouvons créer un environnement plus sûr pour nos communautés et dissuader les actes délictueux.

Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Brochet.

J'invite le commissaire Carrique à prendre la parole.

Commissaire Thomas Carrique (secrétaire-trésorier, Association canadienne des chefs de police): Merci.

Monsieur le président, madame la vice-présidente, monsieur le vice-président et mesdames et messieurs les députés, au nom de l'Association canadienne des chefs de police, je vous remercie de m'avoir invité à discuter de la hausse spectaculaire des vols de véhicules au Canada et des moyens de lutter contre cette tendance inquiétante qui menace la sécurité du public et des policiers.

Je suis heureux d'avoir participé, il y a quelques semaines, au Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules présenté par le gouvernement fédéral le 8 février dernier. Le sommet a permis à la police de collaborer avec les fonctionnaires et les joueurs de l'industrie pour s'attaquer à la complexité du vol d'automobiles, notamment le rôle du crime organisé dans ce marché illicite en pleine expansion. Le sommet national s'est avéré une excellente première étape. L'Association canadienne des chefs de police se réjouit à l'idée de collaborer avec les nombreux partenaires qui se sont engagés à trouver et à mettre en œuvre ensemble des solutions au cours du sommet.

Je connais les statistiques alarmantes et les préoccupations en matière de sécurité publique dont ont fait part au Comité plus tôt cette semaine les membres des forces policières qui ont comparu le 26 février. Pour décrire plus précisément le contexte actuel, plus de 3 000 automobiles ont été volées au Canada depuis le sommet national du 8 février.

Le vol de véhicules automobiles n'est pas un phénomène nouveau sur le marché de la criminalité au Canada. Des cas impliquant des groupes du crime organisé qui font passer en contrebande des véhicules volés dans des conteneurs expédiés à l'étranger sont documentés depuis les années 1990. De manière générale, les vols d'automobiles ont considérablement diminué au cours de la période qui a précédé — et sans aucun doute dans la période qui a suivi — l'adoption, en 2007, d'un règlement de Transports Canada qui obligeait tous les constructeurs automobiles à intégrer aux nouveaux véhicules un immobilisateur antivol.

Malgré ces avancées, les criminels ont trouvé des moyens technologiques pour déjouer et vaincre ces technologies. Le crime organisé s'est employé à contrecarrer les progrès des technologies antivol, et en parallèle, à tirer avantage de la perturbation de la chaîne d'approvisionnement mondiale causée par la pandémie de COVID-19. La pénurie d'automobiles et de pièces d'automobiles causée par ces perturbations a eu une incidence considérable sur l'offre et la demande et a fait augmenter de façon spectaculaire le prix des véhicules usagés.

Aujourd'hui, le crime organisé exerce une forte emprise sur le marché illicite du vol d'automobiles transnational. Une proportion estimée de 80 % des véhicules de ce marché est exportée. Les véhicules formant les deux 10 % restants sont respectivement vendus au Canada avec un numéro d'identification modifié et démantelés pour la vente de pièces. Le marché international lucratif des véhicules volés canadiens a bondi en raison de la facilité à se procurer au Canada bon nombre de modèles prisés. Ces modèles sont très coûteux à l'étranger ou introuvables dans les pays où ils sont exportés. En échange de profits substantiels, les réseaux criminels exploitent et exportent les véhicules volés qu'ils vendent à des acheteurs étrangers dont la plupart se trouvent en Afrique ou au Moyen-Orient.

Comme l'ont dit mes collègues, les dirigeants des forces policières, les policiers, leur famille et le public sont tous très inquiets de la hausse de la violence associée au vol d'automobiles. Des délinquants dangereux, dont la plupart ont déjà été condamnés pour vol, vol d'automobile et infraction commise avec une arme à feu, ou qui sont en liberté sous caution pour des délits similaires se livrent à des actes violents comme des détournements de véhicules et des violations de domicile pour avoir accès à des modèles convoités. Ces individus mettent en danger la vie du public et des policiers. Malheureusement, on assiste à une multiplication des cas de propriétaires de véhicules victimes de vols sous la menace d'une arme à feu et de policiers ou de véhicules de police qui se font frapper ou balayer de la route par des délinquants violents qui tentent de fuir dans des véhicules volés.

Pour répondre aux préoccupations liées à la sécurité du public et des policiers et pour neutraliser le marché transnational contrôlé par les réseaux du crime organisé, dont les profits financent souvent d'autres activités criminelles telles que le trafic de drogues et d'armes, la traite de personnes et le terrorisme international, les dirigeants des services de police au Canada réclament le renforcement de la sécurité portuaire et des mécanismes de surveillance, notamment la tenue d'inspections et l'utilisation des technologies, afin d'entraver l'exportation illégale de véhicules volés.

• (0935)

Nous appelons à une réglementation des technologies antivol avancées qui permettent d'immobiliser, de localiser et de récupérer les véhicules volés, de même qu'à la restriction de la vente d'outils

qui permettent de déjouer les systèmes antivol. Nous appelons également à la vérification de l'immatriculation des véhicules par des tiers, à l'inspection physique des numéros d'identification de véhicule problématiques pendant le processus d'immatriculation et à la mise sur pied d'un système national d'immatriculation des véhicules.

Concernant le vol de véhicules à moteur en particulier, nous demandons des peines minimales plus sévères pour les récidivistes, l'entrée en vigueur de nouvelles infractions liées au trafic et à l'exportation de véhicules volés et l'application de l'ensemble des sanctions prévues au Code criminel.

En conclusion, nous avons l'occasion de nous attaquer au problème collectivement en travaillant en collaboration avec le gouvernement et les joueurs de l'industrie. En fait, nous avons la responsabilité de mieux servir les Canadiens en prenant les mesures nécessaires pour contrer et démanteler les réseaux du crime organisé impliqués dans le vol d'automobiles et pour améliorer par le fait même...

• (0940)

Le président: Merci, monsieur Carrique.

Nous allons passer directement aux questions avec M. Shipley. Vous avez la parole pour six minutes, monsieur Shipley.

M. Doug Shipley: Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins d'être venus témoigner aujourd'hui.

Je vais commencer avec M. Carrique. Vous vous trouvez à deux pas de chez moi. La région a reçu plus d'un pied de neige la nuit dernière. Je suis content de voir que vous vous êtes bien rendu.

Vous avez dit récemment que le vol d'automobiles était très lucratif et comportait peu de risques. En Ontario, 68 % des individus reconnus coupables de ce crime purgent une peine de six mois ou moins. Vous dites qu'il faut imposer des peines plus sévères et mettre en place des mesures dissuasives pour prévenir ces crimes.

Pourriez-vous expliquer au Comité quelle serait l'incidence des peines plus sévères sur votre capacité à juguler la crise des vols d'automobiles?

Comm. Thomas Carrique: Oui. Merci de la question.

La mise en place de peines plus sévères aurait des effets dissuasifs sur deux fronts.

Premièrement, les conséquences importantes de ces infractions dissuaderaient les délinquants de commettre ces crimes.

Deuxièmement, bon nombre de ces délinquants sont des récidivistes. En les mettant derrière les barreaux pendant des périodes prolongées, le système les empêcherait de retourner dans la rue et de commettre à répétition les mêmes crimes qui font des victimes parmi les Canadiens innocents.

M. Doug Shipley: Merci de votre réponse, monsieur le commissaire.

Dans la même veine, vous avez dit également que vous vouliez stopper le phénomène des portes tournantes qui permet aux individus de retourner dans la rue et de récidiver. Vous avez ajouté que vous vouliez mettre ces délinquants derrière les barreaux.

Les conservateurs ont présenté le projet de loi d'initiative parlementaire C-379 qui mettrait en place une peine minimale d'emprisonnement de trois ans pour les individus qui ont commis trois vols de véhicule à moteur. La semaine dernière, le chef adjoint du service de police de Toronto et le chef adjoint du service de police de Peel étaient tous deux d'avis que le projet de loi aurait un grand effet dissuasif.

Selon vous, le projet de loi C-379 aurait-il un effet dissuasif sur le vol d'automobiles et permettrait-il d'endiguer le phénomène des portes tournantes?

Comm. Thomas Carrique: Je pense que l'augmentation des peines minimales aurait un effet dissuasif. Actuellement, la peine minimale pour une troisième infraction est de six mois. Elle n'est pas assez sévère. L'augmentation de la peine minimale comporte énormément d'avantages, et le projet de loi dont vous parlez serait un bon moyen d'amorcer la discussion.

M. Doug Shipley: Merci.

Rapidement, j'aurais une question pour M. Brochet. Vous avez mentionné récemment dans une entrevue radiophonique que le service de police de Laval procédait souvent à des arrestations de criminels pour vols de véhicules, mais que les individus en question étaient libérés sous caution quelques heures après leur arrestation.

Les politiques de libération sous caution du gouvernement nuisent-elles aux efforts que vous déployez pour juguler la crise des vols d'automobiles et pour mettre ces criminels derrière les barreaux?

[Français]

M. Pierre Brochet: Merci de la question.

Comme je l'ai dit dans mon allocution, le vol de véhicules est un crime qui a beaucoup évolué. Par exemple, les individus qui volent des véhicules sont de plus en plus violents et peuvent même aller jusqu'à foncer sur des policiers. Ils vont même s'attaquer aux citoyens lorsque ceux-ci localisent leur véhicule. Le crime organisé de haut niveau coordonne tous ces réseaux. Il y a de plus en plus de cas où les jeunes qui sont arrêtés à bord d'un véhicule volé sont armés.

Dans ce contexte, on ne peut qu'être favorable à des peines plus sévères. Surtout, lorsqu'on a l'obligation de libérer au bout de quelques minutes ou de quelques heures une personne qu'on vient d'arrêter pour un vol de véhicule, ça envoie un très mauvais message. On a pu voir récemment dans l'actualité des jeunes ridiculiser les services policiers en expliquant qu'ils s'étaient fait arrêter et qu'ils avaient été libérés au bout de quelques minutes seulement sur promesse de comparaître. Évidemment, lorsque les autres jeunes voleurs voient ces messages, ils se disent qu'il n'y a pratiquement aucune conséquence à voler des véhicules.

● (0945)

[Traduction]

M. Doug Shipley: Merci de votre réponse.

Je vais revenir au commissaire Carrique.

Monsieur le commissaire, pendant la première heure de la réunion d'aujourd'hui, un témoin a mentionné que le nombre d'organisations criminelles avait connu une hausse de 62 %. Ma question semblera peut-être un peu nébuleuse, mais elle est mûrement réfléchie. Est-ce le vol d'automobiles qui a fait augmenter le nombre de

groupes du crime organisé, ou cette expansion est-elle plutôt due à une volonté de mieux financer le vol d'automobiles?

Comm. Thomas Carrique: Le crime organisé est un casse-tête pour les forces de l'ordre depuis des lunes. Les organisations criminelles s'adaptent constamment aux marchés illicites lucratifs.

Comme je l'ai mentionné, la pandémie mondiale a provoqué une pénurie de l'offre et une augmentation de la demande. Le crime organisé exploite la situation tout en trouvant des moyens de déjouer les technologies. Aujourd'hui, c'est le vol d'automobiles. Les réseaux criminels avancés vont s'adapter à n'importe quel marché payant. Voilà pourquoi nous devons mettre en place une approche globale qui permettrait de bloquer et de limiter les possibilités pour les organisations criminelles de tirer profit de la conjoncture et de voler des automobiles de simples citoyens innocents.

M. Doug Shipley: Mon temps est presque écoulé, monsieur le commissaire. J'ai une dernière petite question pour vous.

Pourriez-vous parler de la présence des mineurs dans les réseaux de vol d'automobiles? Quelles difficultés cela pose-t-il pour la détermination de la peine et les mesures dissuasives liées à ce crime en particulier?

Comm. Thomas Carrique: Le taux de participation de jeunes contrevenants est assez élevé, et ce, non seulement dans le repérage de véhicules, mais aussi dans les vols en tant que tels. Ces jeunes s'exposent à des risques. Dans la région du Grand Toronto, bon nombre d'entre eux sont armés, ce qui pose un danger pour le public et pour les policiers. Les peines n'ont pas d'effet dissuasif sur eux en raison de l'argent que leur rapporte le vol de voitures. Les mesures dissuasives doivent donc être renforcées.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Shipley.

Nous passons à M. Gaheer.

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

Merci aux témoins de consacrer du temps au Comité.

Mes questions s'adressent à M. Carrique, mais j'aimerais revenir un peu au commentaire de M. Shipley sur la durée des peines. Le projet de loi C-75 des libéraux a fait passer la peine maximale sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire de 18 mois à 2 ans moins 1 jour. Les conservateurs ont voté contre le projet de loi. Une peine minimale obligatoire de six mois s'applique aux récidivistes coupables de vol de véhicules à moteur. Ces individus qui ont commis des vols à répétition ne sont pas admissibles à la détention à domicile ou aux peines avec sursis, puisqu'ils sont assujettis à la peine minimale obligatoire de six mois.

Question de revenir au commentaire de M. Shipley sur la longueur des peines, je voudrais vous parler d'un article très intéressant publié en décembre dernier dans le *New York Times*. Intitulé « Police Departments Nationwide Are Struggling to Solve Crimes », cet article traite de la difficulté des services de police aux États-Unis à résoudre les crimes. Je vous en cite un extrait:

La détermination de la peine et la réforme judiciaire constituent habituellement l'essentiel des politiques de lutte contre la criminalité et de maintien de l'ordre, mais de nouvelles données laissent entendre que les décideurs partout au pays devraient plutôt avoir comme priorité d'augmenter la part des crimes résolus, surtout les crimes violents.

Les études sur les crimes et les peines qui y sont associées ont démontré que la capacité des forces policières à résoudre les crimes a un effet dissuasif plus grand que la sévérité des peines.

Monsieur Carrique, que pensez-vous de cet extrait?

Comm. Thomas Carrique: Comme je l'ai mentionné un peu plus tôt, nous devons adopter une approche globale. Pour résoudre les crimes, les services de police doivent disposer des ressources et du financement nécessaires à leurs enquêtes.

Les services de police au pays font du travail formidable dans la lutte contre le vol d'automobiles. Ils récupèrent les véhicules et portent des accusations. Les services de police de Toronto et de Peel vous ont fait part de quelques-uns de leurs succès plus tôt cette semaine. Il faut toutefois infliger des conséquences. Les arrestations doivent être assorties de peines appropriées. Or, le Comité a l'occasion en ce moment de contribuer à renforcer la sécurité au Canada.

M. Iqwinder Gaheer: Mon commentaire portait précisément sur le poids relatif des mesures dissuasives. Pensez-vous que la capacité de la police à résoudre les crimes a des effets dissuasifs plus grands que la sévérité des peines?

Comm. Thomas Carrique: Les deux ont le même poids. Si la police est incapable de résoudre le crime et de porter des accusations, il n'y aura pas de conséquences. À l'inverse, si la police résout le crime et porte des accusations et que la peine est plutôt légère, le temps et les efforts auront été gaspillés et les délinquants auront le champ libre pour poursuivre leurs activités criminelles.

M. Iqwinder Gaheer: Comme je l'ai souligné au début de mon intervention lorsque j'ai énuméré les peines déjà inscrites dans le Code criminel, il existe déjà des peines minimales obligatoires.

Ma prochaine question s'adresse à M. Brochet. Des représentants des services de police de Peel ont témoigné devant le Comité lundi. Je viens de la région de Peel. Les automobiles qui ont été volées à Mississauga et qui terminent leur parcours au port de Montréal ont traversé le territoire de plusieurs services de police.

Qu'arrive-t-il lorsque plusieurs services de police sont concernés? Comment les enquêtes en partenariat sont-elles menées?

• (0950)

[Français]

M. Pierre Brochet: M. Carrique aussi pourrait répondre à cette question, en ce qui concerne la mise en place de travaux.

[Traduction]

Comm. Thomas Carrique: Merci, monsieur Brochet.

Je peux parler de cet aspect du point de vue de l'Ontario, mais aussi du point de vue national. Au niveau provincial, il y a d'une part, le groupe de travail mixte chargé de combattre le détournement de véhicules, et d'autre part, l'équipe de lutte contre le vol d'automobiles. Plus de 20 services de police municipaux travaillent en collaboration à l'échelle de la province. Dans la région du Grand Toronto, tous les services de police sont membres d'un groupe de travail sur le détournement de véhicules. Nous conduisons aussi des opérations policières conjointes avec la Sûreté du Québec, le Service de police de la Ville de Montréal et l'Agence des services frontaliers du Canada. Il se fait énormément de travail collaboratif.

Les frontières entre les différents services de police qui existaient dans le passé n'existent plus. La collaboration règne en permanence.

M. Iqwinder Gaheer: Excellent.

Monsieur Brochet, dans votre déclaration liminaire, vous avez parlé de restructurer l'Agence des services frontaliers du Canada. Pourriez-vous nous en dire plus?

[Français]

M. Pierre Brochet: En fait, les directeurs de police du Québec croient qu'il faut s'attaquer au marché du vol d'autos. S'il demeure extrêmement payant de voler des véhicules et de les exporter, ce sera extrêmement difficile de contrer le phénomène.

Devant cette situation, nous croyons que l'une des mesures à entreprendre est d'intensifier considérablement les vérifications de ce qui sort des ports canadiens. De notre côté, évidemment, nous connaissons mieux ce qui se passe au port de Montréal. Pour ce faire, il faudra apporter des changements à la structure de fonctionnement de l'ASFC. Selon ce que nous comprenons, l'ASFC est beaucoup plus portée à vérifier ce qui entre au pays que ce qui en sort. Si vous acceptez d'aller de l'avant et d'adopter une mesure exigeant un pourcentage minimal de conteneurs qui devront faire l'objet d'une vérification dans les ports canadiens, par exemple, je crois bien humblement que ça demandera une refonte de l'ASFC. Pour parvenir à répondre aux exigences d'une nouvelle disposition législative de ce type, il faudra effectivement un accroissement des ressources, mais ça impliquera aussi, possiblement, de revoir les façons de faire au sein de l'ASFC.

[Traduction]

M. Iqwinder Gaheer: Si je comprends bien, l'Agence des services frontaliers conduit déjà des activités de vérification. En quoi votre approche serait-elle différente? Feriez-vous seulement augmenter le nombre de conteneurs qui feront l'objet d'une vérification?

[Français]

M. Pierre Brochet: Selon ce que nous comprenons, l'ASFC vérifie 100 % des conteneurs au sujet desquels elle reçoit de l'information. Autrement dit, lorsqu'elle a de l'information selon laquelle de la marchandise illégale pourrait se trouver dans un certain conteneur, elle vérifie celui-ci. Cependant, du moins c'était le cas jusqu'à tout récemment, il n'y a pas de vérification systématique d'un certain nombre de conteneurs qui quittent le pays. C'est un problème. Ce n'est pas une critique envers l'ASFC; c'est tout simplement qu'elle mène ses activités de cette façon, en fonction de certaines priorités.

Nous croyons qu'en obligeant un certain nombre d'inspections systématiques de conteneurs qui quittent le pays et en donnant la capacité à l'ASFC de réaliser ce mandat, on ferait une avancée importante pour contrer non seulement le vol d'automobiles, mais aussi le trafic de produits illégaux dans son ensemble.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Brochet.

Merci, monsieur Gaheer.

Madame Michaud, la parole est à vous.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de votre présence, messieurs les témoins. C'est un plaisir de vous compter parmi nous.

Je vais continuer sur la même lancée, monsieur Brochet.

Je tiens d'abord à vous remercier des recommandations présentées dans votre allocution d'ouverture. Je pense que, jusqu'à maintenant, vous êtes le témoin qui nous a donné le plus de recommandations ou de solutions à ce grand problème.

Vous parliez d'une possible restructuration de l'Agence des services frontaliers du Canada. Je suis d'accord sur le fait que la priorité a peut-être toujours été accordée à la vérification de ce qui entre au pays plutôt que de ce qui en sort. Pour régler cette crise, ce fléau des vols de voitures, il faudrait peut-être changer cette façon de faire les choses, du moins en partie.

Vous avez aussi parlé de renforcer la loi. Or, ce qui m'intéresse particulièrement, c'est de revoir la sécurité dans les ports.

Vous parlez de la nécessité de contrer l'infiltration du crime organisé dans les ports et de revoir le processus d'embauche dans les ports, la sélection des employés et l'accréditation de sécurité de ceux-ci.

Vous êtes policier à Laval, donc on peut conclure que vous connaissez bien la situation au port de Montréal. Avez-vous de l'information selon laquelle le crime organisé est bien infiltré et présent au port de Montréal et que c'est ce qui facilite l'exportation des véhicules volés? Bien entendu, je suis bien consciente du fait que vous ne pouvez pas divulguer d'informations sur des enquêtes précises. Quoi qu'il en soit, il y a un grand coup de barre à donner au port de Montréal. Les gens n'osent pas le dire, mais nous le savons tous un peu. Aux dires de l'administration portuaire, elle fait tout en son pouvoir, elle a des agents de sécurité, mais ceux-ci ne peuvent pas ouvrir les conteneurs scellés. Ça fait partie du travail des policiers, qui doivent avoir un mandat pour les ouvrir, par exemple.

À votre avis, quelles mesures doit-on prendre dans les divers ports canadiens, mais plus particulièrement au port de Montréal, où, de toute évidence, il semble facile de faire entrer un conteneur sans que personne en connaisse le contenu? Je vais revenir plus tard sur les numéros d'identification de véhicules.

Je vous laisse nous expliquer davantage quelles solutions pourraient être mises en place dans les ports, selon vous.

● (0955)

M. Pierre Brochet: En fait, je peux vous faire part de la réflexion de l'Association des directeurs de police du Québec à ce sujet. La recommandation vise les ports canadiens, mais attardons-nous à l'exemple du port de Montréal. Si on peut facilement exporter outre-mer des milliers d'automobiles à partir du port de Montréal, on peut facilement imaginer à quel point de multiples marchés illégaux peuvent avoir cours au port de Montréal.

Cela dit, nous croyons qu'il faut voir bien au-delà du vol d'automobiles. Les ports canadiens sont des infrastructures stratégiques et névralgiques pour le pays. C'est souvent dans les ports canadiens que se fera l'exportation ou l'importation de produits illégaux de toute nature, y compris les véhicules. À plusieurs reprises par le passé, il a été question de l'infiltration du crime organisé dans les ports canadiens. Il y a régulièrement des informations qui ressortent quant à la présence du crime organisé. Même si on prend une série de mesures, il ne faut pas oublier cet aspect. S'il se trouve à l'intérieur même du port des individus criminels ayant des liens avec le crime organisé, ce sera difficile de contrer le phénomène de vol d'autos ainsi que les autres phénomènes d'exportation ou d'importation illégale.

Mme Kristina Michaud: Je vous remercie.

J'aimerais maintenant revenir sur un stratagème qui semble fréquemment utilisé par les voleurs de véhicules, soit la modification du numéro d'identification du véhicule lorsqu'on remplit la déclaration d'exportation. Le bureau d'enquête du *Journal de Montréal* a examiné 74 000 déclarations d'exportation d'un véhicule à partir du port de Montréal entre le mois de janvier et la mi-septembre 2023. De ce nombre, 4 125 sont reliées à des numéros de série de véhicules qui ont été déclarés exportés à plus d'une reprise. Ça correspond à 5,5 % de tous les véhicules qui ont quitté le port. Par exemple, une voiture du modèle Touareg de Volkswagen a été exportée cinq fois plutôt qu'une vers le Togo, selon ces déclarations d'exportation. Il y a plein d'autres exemples comme celui-là dans l'enquête du *Journal de Montréal*.

Selon l'Agence des services frontaliers du Canada, son algorithme ne repérait pas les numéros qui revenaient à plusieurs reprises et n'était donc pas en mesure de sonner l'alarme. C'est peut-être en raison d'un point qui était inclus ou d'un numéro de série qui était écrit de façon différente. Pour sa part, *Le Journal de Montréal* a été en mesure, à l'aide d'un fichier Excel, de détecter les numéros qui revenaient à plusieurs reprises.

Comment se fait-il que l'Agence des services frontaliers du Canada ne soit pas capable de détecter ça? Si le mécanisme était le moins bien, pensez-vous que ça aurait un impact positif?

Par ailleurs, les policiers peuvent-ils avoir une responsabilité à cet égard? Je pense à l'échange d'information entre les provinces, surtout, mais aussi entre les différents intervenants. On lance souvent la pierre à l'Agence des services frontaliers du Canada, et je crois que c'est avec raison dans ce cas-ci. Cela dit, les policiers peuvent-ils agir aussi en ce qui a trait aux numéros d'identification des véhicules?

M. Pierre Brochet: Certainement.

Cela dit, ce n'est pas une seule solution qui contribuera à régler le problème. Je ne suis ni un expert ni un membre de l'ASFC, mais je présume qu'il devient difficile pour cette dernière de détecter des numéros de série de véhicules qui sont falsifiés. Personnellement, je peux bien comprendre ça.

Les services de police ont des experts dans le domaine de la falsification des numéros d'identification des véhicules. Qu'il s'agisse d'assister l'ASFC ou de mener nos propres enquêtes, nous sommes en mesure de faire les vérifications nécessaires pour confirmer qu'un véhicule a été volé ou non. Cependant, pour ce faire, il faut avoir accès à ces véhicules, il faut les localiser et il faut avoir l'information qui nous permet de commencer une enquête. L'expertise est là, mais il faut trouver les moyens de localiser ces véhicules pour entreprendre ces vérifications. C'est vraiment un travail qui doit être fait en partenariat.

● (1000)

[Traduction]

Le président: Merci.

Nous passons à M. Julian.

Allez-y.

[Français]

M. Peter Julian: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins.

Je vais d'abord m'adresser à M. Brochet.

Vous avez fait des recommandations extrêmement importantes au Comité. Par exemple, vous avez mentionné qu'il faudrait augmenter la sécurité portuaire, obliger les transporteurs à s'assurer que le contenu qu'ils transportent correspond au manifeste et obliger l'Agence des services frontaliers du Canada à faire plus d'inspections. Ça m'amène à rappeler les compressions budgétaires faites à l'Agence des services frontaliers du Canada, qui ont été entreprises par les conservateurs et poursuivies par les libéraux. Il faut que ça change. Vous avez aussi recommandé de renforcer les normes législatives à l'endroit des constructeurs automobiles et de faire en sorte que les forces de l'ordre travaillent ensemble en formant des équipes mixtes payées par une enveloppe budgétaire fédérale. Je vous remercie de ces recommandations.

À votre avis, à combien devrait s'élever l'enveloppe budgétaire fédérale qui permettrait de mettre en place ces équipes mixtes en vue de contrer l'augmentation des vols d'autos?

M. Pierre Brochet: Effectivement, nous croyons beaucoup au partenariat entre les différents services policiers canadiens. M. Carrique en a d'ailleurs parlé tout à l'heure. Dans le dossier dont il est question ici, la Sûreté du Québec et la Police provinciale de l'Ontario travaillent en très étroite collaboration.

C'est difficile de dire à combien devrait se chiffrer le financement, mais ça prend certainement un financement important.

Quand des situations posent problème, les services de police sont en mesure d'y faire face lorsqu'il y a une volonté de changer les choses et que des investissements sont faits. On l'a vu en matière de violence armée au Québec. Après qu'on a constaté une importante hausse de ce type de violence, des investissements importants ont été faits et ont permis de réduire la violence et le nombre de fusillades dans les lieux publics.

Il serait difficile pour moi de vous donner un chiffre exact en ce qui concerne le financement. La question mériterait une étude plus approfondie. Quoi qu'il en soit, il s'agirait certainement d'investissements importants.

M. Peter Julian: Le budget fédéral sera bientôt déposé, alors il faudrait savoir si on parle d'un financement de 50 millions ou de 100 millions de dollars.

On sait que ces équipes mixtes pourraient vraiment améliorer la situation. Ça a été le cas en Colombie-Britannique, où on n'a pas observé d'augmentation de vols d'autos, contrairement à ailleurs au Canada.

Si vous aviez un chiffre à nous donner dans les jours à venir, ce serait vraiment une information importante et utile, surtout dans le contexte où le budget sera déposé bientôt. Je pense que tous les partis comprennent l'importance de passer à l'action.

Je vous remercie, monsieur Brochet.

[Traduction]

Je vais m'adresser à présent à M. Service.

Je suis stupéfait par les chiffres que vous nous avez présentés. Si je comprends bien, 10 000 ou 20 000 voitures immatriculées en Ontario sont peut-être des véhicules volés ou des voitures dont le numéro d'identification de véhicule a été falsifié, et ce, parce que le gouvernement provincial n'a pas instauré de processus de contrôle.

M. Dan Service: C'est exact. En plus, ces chiffres ne tiennent pas compte des véhicules pour lesquels un nouveau numéro d'identification de véhicule a été délivré par la province. La province en délivre 20 000 par année.

M. Peter Julian: Quant aux provinces qui ont déjà mis en place un service de vérification des numéros d'identification de véhicule, que faudrait-il pour que le gouvernement sévisse? C'est une faille majeure.

M. Dan Service: Je me ferai un plaisir de répondre à cette question, monsieur.

Si vous le permettez, j'aimerais faire une autre déclaration avant de répondre à la question. La police nous a dit que 80 % des marchandises transitent par les ports. Le Bureau d'assurance du Canada dit que c'est 60 % et Équité dit que c'est 50 %. En fait, quel que soit le chiffre exact, dès que vous bloquez l'accès aux ports, l'attribution de faux numéros d'identification, la duplication des numéros d'identification et le clonage vont augmenter au Canada.

En ce qui concerne ce qu'il faut à l'Ontario pour faire la différence, il suffit de mettre en place un programme de numéros d'identification des véhicules, ou NIV, qui ne coûte rien au gouvernement. Les responsables peuvent cibler les normes selon lesquelles le travail doit être effectué. C'est la même chose en Alberta et en Saskatchewan. Ce programme pourrait être mis en place en quelques mois.

• (1005)

M. Peter Julian: Le gouvernement n'a rien à déboursier parce que c'est un système de paiement par l'utilisateur?

M. Dan Service: C'est un modèle de paiement par le consommateur, oui.

M. Peter Julian: Combien le consommateur paierait-il?

M. Dan Service: Pour une remorque à essieux tandem — dont le coût varie entre 10 000 et 100 000 \$, en fonction de ce que l'on a — ou pour tout ce qui est équipé d'un moteur, c'est 500 \$. Pour une remorque à essieu simple, c'est 150 \$.

M. Peter Julian: Cela permettrait d'éviter que ces 20 000 véhicules volés soient blanchis illégalement.

M. Dan Service: Tout à fait.

Voici ce qui se passe: il y a des NIV problématiques. Les NIV problématiques peuvent être n'importe quoi. Il peut s'agir de doublons. Ils peuvent n'avoir aucun historique. Bien entendu, si un véhicule a plus de deux, trois ou quatre ans, il faut savoir qui était son propriétaire avant qu'il soit remis en vente. Ils peuvent être non conformes. Il y a un algorithme qui décrit exactement quand un NIV est correctement appliqué ou non. Il y a un chiffre de vérification qui est erroné s'il ne s'agit pas d'un NIV correct. Ils peuvent être illisibles ou manquants.

Il y a toutes sortes de raisons pour lesquelles les numéros d'identification des véhicules peuvent poser problème. Cependant, dans chacun de ces cas, le véhicule doit être identifié. Imaginez qu'un fabricant délivre un NIV pour un véhicule dont il est responsable et qu'il ne cherche jamais à savoir de quoi il s'agit. C'est ce qui se passe à l'heure actuelle.

M. Peter Julian: Je suis stupéfait de savoir qu'il y a du blanchiment de véhicules volés légalisé au Canada. Nous connaissons les ateliers de cannibalisation, mais il est tout à fait stupéfiant qu'un gouvernement provincial comme le gouvernement Ford n'agisse pas.

Combien de gouvernements au Canada disposent d'un processus officiel de vérification du NIV parmi les 10 provinces?

Le président: Répondez rapidement, monsieur Service.

M. Dan Service: L'Alberta et la Saskatchewan en ont. La Colombie-Britannique fait un assez bon travail, parce qu'elle délivre les numéros par l'entremise de ses bureaux ICB. L'Île-du-Prince-Édouard fait un travail remarquable. Ses inspecteurs de véhicules commerciaux délivrent les NIV.

Le Manitoba, l'Ontario et le Québec n'en ont pas.

Le président: Je suis ravi de l'avoir laissé répondre, monsieur Julian.

M. Peter Julian: J'allais dire que la Colombie-Britannique a un excellent gouvernement.

Le président: Nous en sommes à la dernière série de questions. Il ne nous reste que neuf minutes environ, soit deux minutes et demie pour chaque personne.

Monsieur Lloyd, allez-y, je vous prie.

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

Je vais commencer avec le commissaire Carrique.

Je vous remercie de votre témoignage. Je sais que mes collègues libéraux qui siègent au Comité aiment citer ce qui se passe aux États-Unis, dans les journaux américains, mais nous sommes au Canada. Je veux parler de ce qui se passe au Canada à l'heure actuelle.

Récemment, la police régionale de York a signalé qu'un homme est sorti d'un tribunal de Newmarket après avoir été libéré sous caution et a immédiatement tenté une piraterie routière avant de voler un camion et de percuter plusieurs véhicules de police.

Commissaire, le statu quo de notre système judiciaire, pour ce qui est de la mise en liberté sous caution et de la détermination de la peine, crée-t-il des dangers pour vos policiers dans la rue?

Comm. Thomas Carrique: Je vous remercie de la question.

Il est certain que la prévalence des vols de voitures et des récidivistes violents qui ne sont pas incarcérés représente un danger pour mes agents et pour les agents de tout le pays. Le projet de loi C-48 offre d'importantes améliorations, et il y a une période de cinq ans pour l'évaluer. Nous sommes impatients de voir quelles seront ces améliorations.

Toutefois, nous pouvons absolument faire plus, comme je l'ai souligné dans mes recommandations.

M. Dane Lloyd: Merci, commissaire.

Je vais m'adresser à M. Service. Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais nous savons que des pièces de véhicules et des numéros d'identification clonés proviennent des parcs à ferrailles.

L'Alberta avait une politique qui obligeait essentiellement les parcs à ferrailles à consigner l'identité des vendeurs et leurs renseignements. Cette politique a été jugée inconstitutionnelle en novembre de l'année dernière parce que le tribunal a déclaré qu'il s'agissait d'une compétence fédérale qui relève du Code criminel.

D'après vous, le gouvernement fédéral doit-il faire plus pour veiller à ce que nos parcs à ferrailles ne deviennent pas une source de pièces volés et de numéros d'identification de véhicules volés?

M. Dan Service: Avec l'avènement de la technologie, il est devenu exceptionnellement facile de vendre des pièces de véhicules de partout dans le monde. Je pense qu'il est essentiel de réglementer la manière dont ces pièces peuvent être dispersées et les registres à conserver. S'ils ne bénéficient pas du niveau de réglementation nécessaire à l'attribution et à la délivrance des numéros d'identification des véhicules, le processus se poursuivra certainement.

M. Dane Lloyd: C'est une bonne chose de voir les provinces prendre l'initiative, mais il est décourageant de voir un tribunal décider que la conservation de ces renseignements relève de la compétence fédérale. Il est clair que le gouvernement fédéral a un rôle très important à jouer et qu'il doit le jouer. N'êtes-vous pas d'accord?

• (1010)

M. Dan Service: Je suis d'accord.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Lloyd.

Nous allons passer à M. McKinnon, s'il vous plaît.

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

Mes questions s'adressent à M. Service. J'aimerais revenir sur les questions à propos des NIV. J'avais l'impression que les NIV étaient établis par le fabricant. Vous nous dites que ce n'est pas le cas et que, de façon générale, ce sont les instances individuelles qui attribuent les numéros d'identification.

M. Dan Service: Cela se fait dans les deux sens. Les fabricants, s'ils en font la demande, s'adressent à ce qu'on appelle un code d'identification mondial, un identifiant du fabricant, qui correspond aux trois premiers chiffres d'un numéro d'identification à 17 chiffres. Ces identifiants permettent d'identifier le fabricant.

Dans les cas où la province doit attribuer un numéro d'identification — je prendrai l'exemple de l'Alberta —, elle dispose d'un code d'identification du fabricant délivré par Transports Canada pour tous les numéros d'identification qu'elle délivre. Il s'agit d'une variété de choses. Il peut s'agir d'une remorque construite à la maison ou d'un véhicule construit à partir de trois autres véhicules, et le numéro d'identification qui figure sur le véhicule ne décrit plus exactement ce qu'il est. Dans chaque province, il existe des circonstances où il est nécessaire qu'un numéro d'identification soit délivré par la province elle-même.

M. Ron McKinnon: D'accord.

Au Canada, nous avons 13 instances provinciales et territoriales. Y a-t-il une interopérabilité entre ces systèmes d'immatriculation des véhicules afin qu'ils échangent des données? Si on nous dit que ce véhicule vient de la Nouvelle-Écosse, pourrions-nous vérifier?

M. Dan Service: Je suis content que vous ayez posé cette question. Absolument. Nous effectuons régulièrement des vérifications dans tout le Canada. Toutefois, lorsque quelqu'un transporte un véhicule volé d'une province à l'autre, il est dans un bureau d'immatriculation très fréquenté. La personne derrière le comptoir devra faire une première recherche, puis une recherche transnationale et enfin une vérification de l'historique du véhicule. Elle devrait peut-être même faire quelques appels pour connaître l'historique du véhicule et savoir s'il est légitimement en vente dans la province où elle se trouve.

Ces questions deviennent inutiles si vous n'avez personne que vous pouvez envoyer pour valider ce qu'on vous dit. C'est ce qui se passe actuellement. Vous voyez une file d'attente de 20 ou 30 personnes dans un bureau d'immatriculation et un employé qui, sans formation ni expérience pour valider légitimement un véhicule qui se trouve devant lui, appuie simplement sur un bouton et dit, « D'accord, nous allons procéder à l'immatriculation maintenant ».

Le fait est que, monsieur...

M. Ron McKinnon: Je vais vous interrompre parce qu'il ne reste que 12 secondes.

Est-ce une bonne idée, et est-ce possible, que ces validations soient faites à l'interne dans le logiciel de chaque province, de manière à ce que pour les véhicules immatriculés, le logiciel vérifie automatiquement...

M. Dan Service: C'est la question à laquelle j'allais répondre. Ces véhicules ne peuvent être validés sans une inspection physique. Ce n'est pas possible.

Le président: Je vous remercie.

Merci, monsieur McKinnon.

Madame Michaud.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Merci, monsieur le président.

Monsieur Service, je vais vous poser une question semblable à celle que j'ai posée à M. Brochet tout à l'heure sur les numéros de série.

Les exportateurs mal intentionnés prendraient des numéros de série de voitures accidentées ou vendues dans des encans en ligne. Même si des numéros de série reviennent à plusieurs reprises dans des déclarations d'exportation, l'Agence des services frontaliers du Canada n'est pas en mesure de le détecter.

Selon vos connaissances, comment l'Agence pourrait-elle améliorer ses procédures pour détecter les numéros d'identification des véhicules automobiles qui sont frauduleux? M. Brochet semblait dire que c'était extrêmement difficile à faire. Savez-vous de quelle façon l'Agence pourrait procéder?

[Traduction]

M. Dan Service: Il y a certainement des personnes mieux qualifiées que moi pour parler des pratiques et des politiques de l'ASFC.

Je peux simplement dire que, dans tous les cas, les NIV sont uniques. Il ne peut pas y en avoir plus d'un qui représente fidèlement un véhicule, de sorte que si vous avez un doublon, l'un deux est faux.

[Français]

Mme Kristina Michaud: Justement, comment fait-on pour savoir qu'il s'agit d'un faux numéro d'identification du véhicule?

[Traduction]

M. Dan Service: On le sait grâce à une inspection physique. Si vous en avez deux à deux endroits différents, vous devez littéralement les examiner tous les deux pour déterminer lequel est faux. Franchement, les personnes qui pratiquent le clonage et la cannibalisation sont très douées pour cela. Vous avez besoin d'un expert.

[Français]

Mme Kristina Michaud: J'en déduis que la collaboration est de mise.

Les policiers disent qu'il faut avoir une bonne raison de croire qu'un véhicule volé se trouve dans un certain conteneur, ou qu'il faut qu'une opération de vol de véhicules soit en cours, avant qu'ils puissent aller identifier les véhicules pour voir si les voleurs ont utilisé des numéros de série falsifiés.

Donc, s'il y avait une meilleure mise en commun des connaissances et une meilleure collaboration entre l'Agence des services frontaliers du Canada, les policiers et les administrations portuaires, notamment, pensez-vous que ce serait déjà un bon pas en avant?

• (1015)

[Traduction]

M. Dan Service: Absolument. Je pense que l'échange de renseignements, sous les auspices de la légitimité et de l'autorité, est essentiel pour avoir une incidence sur ce type de criminalité.

Le président: Merci.

Merci, madame Michaud.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Je vous remercie, monsieur le président.

J'aimerais m'adresser à vous, commissaire Carrique.

Nous avons beaucoup entendu parler des crimes financiers, du recours au blanchiment d'argent par ces organisations criminelles. Pouvez-vous nous parler des ressources dont disposent les corps policiers dans tout le pays pour s'attaquer aux gros poissons, aux organisations criminelles qui peuvent blanchir de l'argent en toute impunité?

Le fait qu'un si grand nombre de ces crimes restent impunis... De quels types d'outils et de ressources les chefs de police de tout le pays et les forces de l'ordre en général ont-ils besoin pour lutter contre les organisations criminelles et les crimes financiers à grande échelle?

Comm. Thomas Carrique: Je suis ravi que vous ayez posé cette question. Je vous en remercie, monsieur.

Un investissement est certainement nécessaire pour accroître, au niveau national, notre capacité de lutter contre les crimes financiers. Le vol de voitures est un excellent exemple de blanchiment d'argent. Comme je l'ai mentionné, ces véhicules sont vendus et le produit de la vente est détourné vers le trafic d'armes et d'autres crimes très graves.

De nombreuses instances disposent d'une certaine capacité. En Ontario, il y a l'Unité provinciale de confiscation d'actifs criminels, qui est intégrée à toutes les enquêtes sur les vols de voitures, mais à l'échelle nationale, il y a certainement un besoin et une possibilité d'investir dans des capacités accrues.

M. Peter Julian: C'est très semblable à la question que j'ai posée à M. Brochet: Avez-vous une idée des investissements requis?

Nous allons présenter un budget au printemps. C'est un problème de taille, en particulier dans l'Est du Canada. Quelles sont l'importance et l'ampleur des ressources à investir pour que, dans un an, la situation soit différente pour ce qui est des crimes financiers, du blanchiment d'argent et des vols de voitures?

Comm. Thomas Carrique: Je peux très facilement vous répondre à ce sujet dans les plus brefs délais. Un certain nombre de propositions ont été formulées par divers services de police pour envisager un modèle national. Il serait très facile d'assurer le suivi avec vous et avec ce comité en ce qui concerne les ressources nécessaires. Je n'ai pas ces renseignements avec moi aujourd'hui, mais je me ferai un plaisir de vous les communiquer dans le cadre d'un suivi.

M. Peter Julian: Je vous en serais très reconnaissant, car nos recommandations devraient être présentées bientôt, si tout va bien, c'est-à-dire avant un budget, et ces chiffres seraient donc très importants. L'ancien gouvernement conservateur s'est montré incroyablement laxiste en matière de crimes financiers. Le gouvernement actuel n'a pas agi non plus. Il est temps que cela change.

Je vous remercie de vos observations.

Le président: Merci, monsieur Julian.

Merci à tous les témoins qui sont ici aujourd'hui.

Avant de poursuivre, mercredi, le greffier a distribué le projet de budget de 39 700 \$ pour l'étude du phénomène grandissant des vols de voiture au Canada. Y a-t-il des questions ou des observations? S'il n'y en a pas, le Comité souhaite-t-il l'adopter?

Des députés: D'accord.

Le président: Très bien. Le Comité est-il d'accord pour ajourner la réunion?

Des députés: D'accord.

Le président: 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>