



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la justice et des droits de la personne

JUST • NUMÉRO 005 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 4 décembre 2007

—
Président

M. Art Hanger

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent de la justice et des droits de la personne

Le mardi 4 décembre 2007

•(1105)

[Traduction]

Le président (M. Art Hanger (Calgary-Nord-Est, PCC)): Je déclare ouverte cette séance du Comité permanent de la justice et des droits de la personne.

Nous avons devant nous l'ordre du jour. Aujourd'hui, nous avons pour mandat d'examiner le projet de loi C-343, Loi modifiant le Code criminel (vol de véhicule à moteur). Le parrain de ce projet de loi d'initiative parlementaire, M. Andrew Scheer, est prêt à témoigner devant notre comité.

Andrew, la parole est à vous.

M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président, ainsi qu'à vous, chers collègues, de m'accorder quelques moments du précieux temps du comité pour que je puisse vous entretenir de mon projet de loi d'initiative parlementaire et, espérons-le, répondre à toute question que vous pourriez avoir.

Je croyais que ce serait un projet de loi de premier plan, et quand je suis sorti de cette enceinte, je pensais que les médias lui manifesteraient beaucoup d'intérêt mais, malheureusement, leur attention est ailleurs. Je me suis dit que si je faisais mon apparition menotté, nous arriverions peut-être à attirer quelques journalistes ici pour qu'ils prêtent attention à la question.

Je ne vais pas répéter tout ce que j'ai dit à la seconde lecture, car je crois que les membres ont déjà entendu mon allocution ou qu'ils ont accès, dans le hansard, au laïus que j'ai fait devant la Chambre. Mais j'aimerais traiter de quelques points, après quoi je serai heureux, bien sûr, d'avoir un échange cordial et utile avec mes collègues au sujet de tout élément particulier qu'ils pourront me signaler.

Je dois d'abord remercier le Bureau d'assurance du Canada, dont vous recevrez des représentants tout à l'heure, je pense. Cet organisme a fait un travail énorme: il a analysé et compilé les statistiques, évalué les tendances et fourni vraiment beaucoup de renseignements contextuels aux législateurs et aux responsables de l'application de la loi pour leur permettre de trouver de nouvelles façons de réduire le vol d'automobiles au Canada.

Mon projet de loi d'initiative parlementaire entraînerait quelques changements importants, que de nombreux intervenants réclament depuis des années. En premier lieu, il créerait une infraction distincte pour le vol de véhicules à moteur — automobile ou camion. Actuellement, l'individu qui vole un véhicule à moteur est normalement accusé d'un vol de plus de 5 000 \$. Bien sûr, si le véhicule volé vaut moins que ce montant, l'infraction et la peine sont moins sévères.

Cela soulève un bon point, que de nombreux responsables de l'application de la loi ainsi que le Bureau d'assurance du Canada ont soulevé par le passé — c'est-à-dire, pourquoi cela changerait-il quelque chose que la valeur du véhicule motorisé volé soit d'une

valeur supérieure ou inférieure à 5 000 \$? L'impact du vol est le même pour la famille qui subit cette perte. Qu'il s'agisse d'une Nissan Altima flambant neuve ou d'une Ford Windstar de 1993, cela reste un vol. Pourquoi appliquerait-on une peine plus lourde quand on vole aux riches que quand on vole aux pauvres de la classe ouvrière, qui n'ont pas les moyens d'avoir des véhicules de luxe?

Les responsables de l'application de la loi ont également plusieurs demandes. Je crois qu'on vous a remis quelques documents, dont la résolution adoptée par l'Association canadienne des chefs de police pour enjoindre le gouvernement du Canada d'adopter une loi créant une infraction distincte en vertu du Code criminel du Canada en ce qui a trait au vol de véhicules motorisés. La logique qui sous-tend ce changement ressemble à celle derrière la distinction entre une condamnation pour entrée par effraction et une condamnation pour vol. Dans vos documents, vous trouverez des explications quant à la raison pour laquelle on réclame cette disposition spéciale du projet de loi.

En second lieu, s'il est adopté, mon projet de loi aura pour effet d'établir des peines minimales pour une première ou une deuxième infraction et pour les infractions subséquentes. Selon le libellé actuel, à la première infraction, une condamnation donnera lieu à une amende d'au moins 1 000 \$ ou à une peine d'emprisonnement minimale de trois mois. La peine augmentera à la deuxième infraction. À la troisième, il y aura une peine minimale obligatoire de deux ans et une amende minimale de 10 000 \$. Je n'ai pas tiré ces chiffres du néant. Le Groupement des assureurs automobiles du Québec traite, dans ses documents, du problème relatif aux amendes, et déclare que celles prévues dans la loi actuellement sont insuffisantes pour décourager le crime organisé. Si un individu vole des véhicules motorisés dans le cadre d'activités liées aux gangs ou au crime organisé, et qu'il se fait prendre, certaines des amendes imposées sont tout simplement insuffisantes pour l'en décourager. Elles deviennent simplement des frais d'exploitation, et non un réel dissuasif.

Un nombre considérable d'intervenants réclament ce type de mesures, ainsi que des peines plus sévères et des infractions distinctes pour le vol de véhicules motorisés. Le premier ministre du Manitoba l'a exprimé haut et fort. Tout récemment, il a conduit une délégation manitobaine ici en réclamant beaucoup de dispositions contenues dans mon projet de loi. De plus, vous verrez que des maires de villes comme Regina et Windsor sont aussi très intéressés à obtenir l'aide dont ils ont besoin pour lutter contre le vol d'automobiles.

•(1110)

Nombreuses sont les forces policières canadiennes qui essaient des solutions novatrices sur le plan local, comme l'utilisation de voitures-appâts et toutes sortes de stratégies pour réduire le vol d'automobiles, notamment le travail dans diverses communautés au moyen de programmes de sensibilisation afin que les gens, et surtout les jeunes, ne se tournent pas vers le crime pour financer leurs activités. Les forces policières ont également exprimé le besoin d'une aide du fédéral, particulièrement au chapitre du Code criminel. Elles peuvent faire beaucoup de choses de leur côté, mais elles ont besoin d'aide au niveau national.

Dans votre documentation, j'ai aussi inclus certaines statistiques sur la façon dont le vol de véhicules motorisés a explosé ces 10 dernières années. C'est devenu un problème majeur. Comme le Bureau d'assurance du Canada vous le dira plus tard, aujourd'hui, ce problème est de plus en plus lié au crime organisé. Le vol d'automobiles n'est plus l'apanage des jeunes désireux de faire une balade ou des toxicomanes qui volent votre voiture pour payer leur prochaine dose. Dans l'Est du Canada et dans le corridor Québec-Windsor, surtout, cela devient du vol à des fins d'exportation. Vous verrez que le taux de récupération au Québec a connu une forte baisse — on retrouve 56 p. 100 des voitures volées. On peut établir une comparaison avec le taux de récupération dans la région de Toronto, qui était de 75 p. 100 en 2002. Cela laisse entendre que de plus en plus de voitures ne sont pas retrouvées, car elles sont démantelées et envoyées à l'étranger.

J'ai ici une statistique à laquelle j'ai recouru en deuxième lecture. En 1996, la police polonaise a rapporté la saisie de 11 000 véhicules provenant de l'Amérique du Nord, dont 70 p. 100 étaient canadiens. Il est question d'un seul pays de l'Union européenne. C'est un nombre très important de véhicules volés qu'ils retrouvent, et 70 p. 100 d'entre eux viennent du Canada.

Nous voyons beaucoup d'exportation de véhicules volés. Je pense que ce projet de loi aurait pour effet de compliquer vraiment la tâche au crime organisé pour ce qui est de profiter de l'absence des gens pour voler leur automobile, car les voleurs resteraient en prison plus longtemps.

Je ne suis pas certain du temps qu'il me reste, monsieur le président, alors je vais tâcher de conclure relativement rapidement.

Je sais qu'on parle beaucoup, de nos jours, des minimums obligatoires. Je sais également que l'opposition a exprimé certaines réserves, et j'aimerais beaucoup avoir une plus ample discussion à ce sujet aujourd'hui.

À mon avis, parmi d'autres effets importants, ce projet de loi ciblera spécialement les criminels récidivistes, des gens qui correspondent au profil d'un jeune qui se trouve peut-être au premier échelon, si l'on peut dire, d'un gang ou d'un groupe criminel organisé. Il aurait un impact significatif pour ce qui est de dissuader les individus. Je le crois sincèrement. Ces gens ne seraient plus en mesure de compter sur cette activité, et s'ils étaient arrêtés, ils resteraient quelques jours à l'écart de leur cycle de criminalité.

Le Groupement des assureurs automobiles a également déclaré qu'au Québec, il faut plusieurs condamnations avant qu'une peine d'emprisonnement se concrétise. Comme je l'ai dit, pour eux, ces peines ne représentent que le coût des affaires. Les amendes légères et l'absence de peines d'emprisonnement font en sorte qu'il est relativement facile pour ces gens de continuer à se livrer à ce type d'activités.

C'est pourquoi j'estime que ce projet de loi agit sur deux fronts. L'établissement d'une infraction distincte est une mesure que

l'Association canadienne des chefs de police réclame pour assister ses membres dans leur traque et leur analyse du crime. Il aide également, au bout du compte, à tenter des poursuites supplémentaires s'il est possible de ne pas simplement voir, dans un casier judiciaire, une condamnation générique pour vol d'un montant inférieur ou supérieur à 5 000 \$, mais plutôt une infraction particulière pour vol de véhicule motorisé, à laquelle sont assortis des peines plus sévères et des minimums obligatoires à la troisième infraction.

Je pense que ce projet de loi cible les récidivistes tout en permettant au juge d'utiliser son pouvoir discrétionnaire à la deuxième et à la troisième infraction. Il accorde bien plus de latitude. Dans le cas de jeunes qui en sont à leur première condamnation et qui, avec l'exubérance propre à la jeunesse, se baladent dans une voiture volée pour tenter d'impressionner leurs amis, le juge aura la capacité d'examiner les faits et de déterminer la sentence appropriée. Néanmoins, un message clair serait transmis aux récidivistes qui persistent à contrevenir à la loi en volant des voitures quant au fait que ce comportement les mènera en prison.

Je pense que le temps qui m'était alloué est écoulé. Je serai heureux de discuter plus amplement de la question avec mes collègues.

•(1115)

Le président: Merci, monsieur Scheer.

J'aimerais éclaircir un élément de votre projet de loi, le projet de loi C-343. J'ai remarqué que vous n'aviez indiqué aucune information ni référence en ce qui a trait au paragraphe proposé 334.1(5). Pourriez-vous expliquer ce paragraphe au comité?

M. Andrew Scheer: Oui. Je crois, d'après les discussions que j'ai eues avec le service juridique de la Chambre des communes, qui m'a aidé à rédiger le projet de loi, qu'il s'agit de vols multiples en un seul événement, pour ainsi dire. Alors, si quelqu'un commettait deux ou trois infractions au cours du même type d'incident, elles compteraient comme des infractions subséquentes.

Le président: Il s'agirait d'une, deux, trois, ou quatre infractions?

M. Andrew Scheer: D'après mon interprétation, elles compteraient comme des infractions distinctes et subséquentes.

Le président: Merci.

Monsieur Lee.

M. Derek Lee (Scarborough—Rouge River, Lib.): Monsieur Scheer, je vous félicite d'avoir franchi toutes ces étapes de présentation d'un projet de loi d'initiative parlementaire.

J'invoque le Règlement — cela ne devrait pas être retranché du temps qui m'est imparti, monsieur le président. L'affiche à l'avant de la salle indique que notre réunion est à huis clos.

Le président: Cela concerne le sous-comité qui se réunissait avant nous.

M. Derek Lee: Je signale au président maintenant que je demanderais à la greffière de s'en occuper. J'ai vérifié cela deux fois.

Le président: On s'en occupera.

M. Derek Lee: Pourrait-on, s'il vous plaît, enlever cette affiche qui indique que la présente séance a lieu à huis clos?

Le président: On le fera.

M. Derek Lee: Merci.

Maintenant, puis-je commencer à utiliser mon temps?

Monsieur Scheer, je vous félicite de vous concentrer sur le vol d'automobiles. Nous mettons bien l'accent sur le vol de bétail; il n'y a rien de mal à se concentrer sur le vol des automobiles. Donc, je suis tout à fait à l'aise avec cette partie du projet de loi.

En revanche, la détermination des peines me pose problème. À ce sujet, j'ai deux questions. Vous avez dit vous être concentré sur les peines. Vous n'avez pas tiré cela de nulle part. Je suis à peu près certain que vous n'êtes pas un spécialiste en matière de peines, et ici, vous avez jugé nécessaire de créer un régime de détermination des peines distinct de tout le reste des dispositions du Code criminel à cet égard. Il s'agit de dispositions distinctes de la partie du Code criminel portant sur les peines infligées au crime organisé. Je ne comprends pas pourquoi vous avez jugé bon de créer un régime de détermination des peines distinct pour les automobiles, particulièrement quand vous avez dit croire que le crime organisé était derrière une bonne partie du problème de vol de véhicules motorisés, qui touche l'ensemble du pays.

J'en déduis que vous croyez qu'en augmentant le montant d'une amende, on découragera le crime organisé; que si l'on hausse le montant d'une amende à 1 000 \$, le crime organisé reculera et décidera de voler autre chose. Croyez-vous vraiment que si nous établissons une amende minimale, ces gens oublieront la Porsche à 72 000 \$?

• (1120)

M. Andrew Scheer: Je pense qu'en ce qui concerne la première infraction, le fait d'avoir une amende fixée à ce niveau... bien sûr, il s'agit d'une amende minimale.

Je suis navré; laissez-moi vérifier cela. Je vais m'assurer que je ne suis pas... Oui, « minimale de mille de dollars ».

Cela permettrait certainement au juge... si la poursuite peut présenter une preuve attestant que le crime organisé est impliqué, ce montant serait assurément plus élevé. Cette disposition vise davantage ceux qui en sont à leur première infraction, et qui songent peut-être à faire de cette activité leur carrière en voyant ce qu'ils peuvent obtenir pour une voiture démantelée. Une amende plus sévère que celle prévue en ce moment serait un facteur de dissuasion pour les individus, qui penseront peut-être que le jeu n'en vaut pas la chandelle.

Je comprends votre argument.

L'autre difficulté pour les organismes d'application de la loi, en ce qui a trait au crime organisé, c'est bien sûr d'apporter des preuves. Les condamnations aux termes de nombreuses lois relatives au crime organisé... il est difficile de les atteindre.

M. Derek Lee: Certes, mais pour des affaires liées au crime organisé, des peines importantes de dix ou de sept ans, et même des peines à vie sont prévues, ce qui ne semble pas tellement décourager le crime organisé. Or, vous croyez qu'en ayant une amende minimale... pour reprendre vos propos, vous avez dit être convaincu que cela aura un certain effet dissuasif.

M. Andrew Scheer: Absolument. Le plus de dissuasion possible, n'est-ce pas?

M. Derek Lee: Vous êtes optimiste. C'est bien.

J'aimerais vous interroger à propos d'un type qui gère un stationnement, ou d'un conducteur de dépanneuse. Les deux seront passibles de ces mêmes amendes minimales quand ils remorqueront illégalement une voiture d'un stationnement. C'est votre...

M. Andrew Scheer: Ce n'est pas du vol.

M. Derek Lee: Ça le serait s'ils détenaient le véhicule d'une personne. C'est clairement du vol. Ils veulent partir avec l'automobile; on leur a demandé de la remorquer. Ils l'emmènent et, plus tard, on découvre qu'il y a des irrégularités de procédure.

M. Andrew Scheer: Actuellement, quand ils font cela, on ne les accuse pas d'un vol d'un montant supérieur ou inférieur à 5 000 \$. Vous avez peut-être raison. Le principe derrière le...

M. Derek Lee: Oh, oui, on porte des accusations contre eux. J'ai l'un de ces cas dans un dossier.

Quoi qu'il en soit, si vous n'avez pas prévu ce cas, ce n'est pas grave.

Dans ma dernière question, j'ai simplement tenté de dissiper une ambiguïté potentielle. Dans le paragraphe proposé 334.1(1), on dit: « Quiconque commet un vol de véhicule à moteur est coupable d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par mise en accusation ou par procédure sommaire », puis on poursuit en citant les peines.

Ensuite, dans le paragraphe proposé 334.1(2), à la page suivante, on dit: « Quiconque commet un vol de véhicule à moteur est, pour chaque récidive subséquente, coupable d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité et est passible... », blablabla, une fois déclaré coupable, d'une certaine peine.

Il y a donc là une ambiguïté. À la première phrase du paragraphe, on dit: « coupable d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par mise en accusation ou par procédure sommaire, et au paragraphe suivant, le paragraphe proposé 334.1(2): « Quiconque commet un vol de véhicule à moteur est, pour chaque récidive subséquente, coupable d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par mise en accusation ». Je crois comprendre l'intention, mais apparemment, il y a là une ambiguïté qui pourrait poser problème.

M. Andrew Scheer: Oui, je vois ce que vous voulez dire.

Bien entendu, l'objet de ce paragraphe est de préciser en toutes lettres que la troisième infraction entraînera une condamnation pour une infraction punissable par mise en accusation. Je comprends votre remarque quant à la manière dont cette disposition est rédigée maintenant. La virgule est peut-être au mauvais endroit, et contredit peut-être le premier paragraphe, où l'on dit: « d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par mise en accusation ou par procédure sommaire ».

C'est un élément que le comité devra peut-être examiner, en vue de clarifier la formulation utilisée. C'est là ma première faille en ce qui concerne un projet de loi d'initiative parlementaire.

M. Derek Lee: Jusqu'ici, monsieur Scheer, vous avez une assez bonne moyenne au bâton.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Lee.

Monsieur Ménard.

[Français]

M. Réal Ménard (Hochelaga, BQ): Merci, monsieur le président.

Félicitations. Je sais que lorsqu'on présente un projet de loi et que c'est notre tour d'être considéré, on souhaite évidemment que les collègues appuient le projet de loi que l'on présente.

Vous avez choisi un problème important dans plusieurs communautés du Canada, cela ne fait aucun doute. Je suis ouvert — et je pense que mon caucus pourrait l'être aussi — à 50 p. 100 de votre projet de loi. L'idée qu'il puisse y avoir une infraction spécifique pour le vol de véhicules à moteur est tout à fait défendable.

En revanche, seriez-vous ouvert à l'idée qu'il n'y ait pas de peine minimale, mais une peine maximale? À plusieurs reprises, ce comité s'est fait expliquer par des gens qui avaient examiné cette question que les peines minimales obligatoires n'ont pas de vertu dissuasive.

Ce qui est dissuasif, c'est la présence de policiers sur le terrain, la capacité de mener des enquêtes et la capacité de porter réellement des accusations. Vous avez vous-même commencé votre exposé en disant que, finalement, peu de véhicules étaient retrouvés et que cela ne donnait pas lieu à autant de condamnations que vous le souhaiteriez. Évidemment, on peut comprendre cela.

Si on appuie l'idée d'avoir un régime d'infractions spécifiques pour le vol de véhicules à moteur, y compris les automobiles, seriez-vous, en revanche, ouvert à l'idée qu'il n'y aura pas de peine minimale, mais une peine maximale? J'ajoute comme argument qu'il est toujours souhaitable de laisser une certaine discrétion judiciaire aux juges.

Le Bloc québécois n'est pas à l'aise face à l'idée d'une peine minimale.

• (1125)

[Traduction]

M. Andrew Scheer: Eh bien, je comprends qu'il existe des divergences d'opinion en ce qui a trait aux minimums obligatoires. Je ne pense pas vous faire changer d'idée à propos des mérites des minimums obligatoires à ce stade-ci. Je peux seulement vous rapporter ce que m'ont dit les policiers, les organisations policières et les assureurs, à savoir que l'actuel système de pénalités ne semble pas efficace pour ce type d'activité.

Si vous discutez avec des policiers de Regina, ils pourront vous raconter au passage des cas qu'ils connaissent de gens reconnus coupables de multiples — et parfois de plus de douze — vols de véhicules à moteur, sans avoir encore écopé d'une peine de prison. Parfois, il y a des peines liées à une période d'emprisonnement, mais très rarement une peine d'emprisonnement additionnelle, d'après les conversations que j'ai eues.

Je crois que vous avez raison de parler des efforts à l'échelle locale. Je ne vais en aucun cas prétendre qu'on peut modifier le Code criminel et obtenir un effet magique à tous les égards. J'estime qu'une approche à plusieurs volets est nécessaire. Il faut des investissements au niveau local. Il faut que les forces policières mettent à l'essai des solutions innovantes.

Comme je l'ai déjà dit, je crois que la ville de Vancouver utilise des voitures-appâts pour attraper les criminels. La police de Regina a appliqué une stratégie sur plusieurs fronts, qui a produit certains résultats positifs.

Je pense qu'il y a aussi beaucoup de travail à faire en ce qui a trait aux toxicomanes, aux toxicomanies etc., car dans bien des cas...

[Français]

M. Réal Ménard: Je comprends votre point de vue, mais ce n'est pas de cela qu'il est question. Vous ne seriez pas à l'aise face à l'idée d'avoir des peines maximales et non des peines minimales. Évidemment, je respecte votre point de vue à titre de parrain du projet de loi.

Je me suis beaucoup intéressé à la question du crime organisé. Le président se rappellera qu'il y a même eu un sous-comité sur le crime organisé à l'époque où on étudiait les projets de loi C-95, C-24 et C-36. De quelles informations disposez-vous sur les liens qui existent entre le crime organisé et le vol de véhicules automobiles?

[Traduction]

M. Andrew Scheer: Je peux vous dire ce que montrent les données. Je pense que dans les documents que je vous ai remis, surtout en ce qui a trait au Québec, il existe de nombreux liens entre le crime organisé et les voleurs de voitures. Selon la façon dont diverses autorités policières m'ont présenté la situation, un groupe embauchera des gens en vertu d'un contrat pour voler des voitures.

[Français]

M. Réal Ménard: De qui parle-t-on? Lorsqu'on parle du crime organisé, est-ce qu'on parle des Hells Angels, des Rock Machines, des bandes asiatiques, de la mafia? De qui parle-t-on?

[Traduction]

M. Andrew Scheer: Oui, je crois qu'il s'agit de tous ceux que vous venez de nommer, de diverses manières. Mais s'il s'agit d'un groupe comme les Hells Angels, peut-être embaucheront-ils quelqu'un qui leur doit une dette de drogue. Cette personne pourrait devoir aux Hells Angels quelques milliers de dollars, alors ces derniers lui diront de leur livrer une Lexus pour régler sa dette. Ensuite, cette Lexus sera mise sur un bateau vers l'Europe ou le Moyen-Orient. C'est là que se trouve le lien, selon moi.

Pour ce qui est de s'attaquer au crime organisé, si ce projet de loi est utile pour mettre plus longtemps en prison les fantassins, si l'on veut, ceux qui se salissent les mains, il asséchera le bassin de personnes sur lesquelles comptent les organisations criminelles pour mener leurs activités.

Il s'agit également d'un moyen d'atteindre le crime organisé, alors qu'il est parfois difficile de le faire. Al Capone a été reconnu coupable d'évasion fiscale, car parfois, il est ardu de rassembler suffisamment de preuves pour coincer quelqu'un pour escroquerie ou autre chose du genre. Il s'agit donc seulement d'un recours supplémentaire que la police et les procureurs de la Couronne pourraient invoquer pour s'attaquer du problème plus important du crime organisé.

• (1130)

[Français]

M. Réal Ménard: Merci.

[Traduction]

Le président: Vous pouvez poser une dernière question.

[Français]

M. Réal Ménard: Monsieur le président, je ne veux pas abuser, surtout à l'approche des Fêtes.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Ménard.

Monsieur Comartin.

M. Joe Comartin (Windsor—Tecumseh, NPD): Je n'ai pas de questions.

Le président: Merci.

Monsieur Petit.

[Français]

M. Daniel Petit (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Merci.

Bonjour, monsieur Andrew Scheer.

Un événement assez particulier s'est déjà produit dans la province de Québec. Il y avait beaucoup de vols de voitures de luxe dans la province, des voitures dont la valeur dépassait 50 000 \$ ou 60 000 \$. Une personne qui voyageait au Liban est allée dans le port de Beyrouth, la capitale. Tout à coup, elle a vu un bateau duquel des voitures étaient déchargées. Les voitures étaient de grosses Jeep noires. Les plaques d'immatriculation du Québec étaient encore sur les véhicules. Ils n'avaient même pas enlevé les plaques du Québec et ils les débarquaient du bateau.

Quand vous avez préparé le projet de loi C-343 sur les vols de voitures, avez-vous étudié l'impact monétaire que cela peut avoir auprès des citoyens canadiens? Personnellement, ma voiture est assurée, et tous mes collègues ont assuré leur voiture.

Il y a 33 millions de citoyens canadiens. On a un parc automobile de 4 millions ou 5 millions de voitures peut-être; je ne sais pas. De plus, nous avons des primes à payer. Naturellement, moins il y aura de vols, plus mes primes diminueront. Quel est le coût payé par le citoyen canadien? Qu'est-ce qui vous a fait réfléchir? Ce n'est pas tout de criminaliser les individus: il faut aussi aider les victimes. Je suis une victime des vols d'automobiles. Nous le sommes tous parce que nos primes d'assurance augmentent chaque année à cause des vols de voitures. Même si on n'a pas volé ma voiture, je suis obligé de payer les primes.

Avez-vous étudié cet aspect?

[Traduction]

M. Andrew Scheer: Je pense que c'est une excellente remarque, de même qu'un élément que j'ai mentionné dans mon allocution en deuxième lecture. D'après les analyses concernant les vols de voitures, on estime que sur le seul plan de l'augmentation des primes d'assurances, les coûts pour les détenteurs de polices d'assurances de partout au Canada s'élèvent à 600 millions de dollars. Donc, pour compenser le vol d'automobiles, les Canadiens doivent payer des tarifs supplémentaires de 600 millions de dollars par année.

De plus, le Bureau d'assurance du Canada a effectué une analyse des coûts additionnels pour les contribuables, au chapitre des frais judiciaires, des frais des services policiers et autres coûts du genre, et on estime qu'ils s'établissent à environ 400 millions de dollars par année.

Donc, chaque année, des coûts d'environ 1 milliard de dollars sont assumés par les titulaires de polices ou les contribuables en ce qui a trait à ce problème.

[Français]

M. Daniel Petit: Me reste-t-il encore du temps?

[Traduction]

Le président: Vous avez le temps.

[Français]

M. Daniel Petit: Combien de temps me reste-t-il exactement?

[Traduction]

Le président: Vous avez trois minutes.

[Français]

M. Daniel Petit: Merci beaucoup.

J'ai une dernière question, monsieur Scheer. Vous avez répondu à une question de M. Réal Ménard, vice-président...

M. Réal Ménard: ... et votre ami, dites-le.

M. Daniel Petit: C'est mon ami, en plus. On est dans la période des Fêtes.

M. Réal Ménard: C'est un nouveau maire, en plus.

M. Daniel Petit: C'est cela.

Monsieur Scheer, on vous a parlé de ce qu'on appelle les peines minimales obligatoires. Vous comprenez comment le système fonctionne. Dans votre projet de loi, un paragraphe se répète. C'est à peu près la même formulation. Au sous-alinéa 334.1(1)a)(i) proposé, on peut lire ceci:

(i) pour une première infraction, une amende minimale de mille dollars et un emprisonnement minimal de trois mois [...]

Si j'ai bien compris, vous proposez deux peines minimales obligatoires, c'est-à-dire une amende et une peine de prison. Si on ne paie pas l'amende, on va faire un minimum de trois mois de prison. Le fait qu'il y ait une peine minimale en argent, qui n'est pas nécessairement une peine minimale de prison, fait-il une différence dans votre esprit? Quand on parle de peines minimales obligatoires, on parle régulièrement de prison, et pas nécessairement d'amende. Quand un juge a l'obligation d'appliquer le contenu de deux sous-alinéas, il a deux choix, c'est-à-dire une amende minimum ou une peine minimum de prison. Quelle différence faites-vous entre les deux?

Le Bloc québécois n'est pas en faveur de l'emprisonnement, mais il n'est peut-être pas opposé à une amende minimum. Comprenez-vous quelle est la différence entre les deux?

● (1135)

[Traduction]

M. Andrew Scheer: Je ne peux me prononcer au nom des bloquistes quant aux types de minimums auxquels ils seraient favorables.

Sous leur forme actuelle, les sous-alinéas (i) et (ii) contiennent le mot « ou », alors cela donne au juge une certaine flexibilité s'il souhaite retenir seulement l'amende ou la peine de prison.

Au sujet des minimums obligatoires, je mets au défi tous les membres de ce comité de choisir au hasard cinq noms d'électeurs de leur circonscription dans un bottin téléphonique, d'appeler ces personnes et de leur demander : « À la troisième condamnation, croyez-vous qu'il serait exagéré d'envoyer quelqu'un en prison pour deux ans? »

Je serais fort intéressé à entendre les résultats car, je vous le dis, je discute avec des gens de ma circonscription, d'Ottawa et de divers endroits, et je ne crois pas que, de nos jours, une telle disposition soit déconnectée de l'opinion publique.

Je crois que c'est notre droit, en tant que législateurs, de donner certaines directives à la Cour en ce qui concerne la détermination des peines. Il existe beaucoup d'exemples de minimums obligatoires dans le Code criminel relativement à divers types d'infractions. Nous n'allons pas diriger le système judiciaire pour les juges, bien entendu, mais le Code criminel contient beaucoup d'exemples de directives au sujet des peines et, bien sûr, des minimums obligatoires.

Je crois seulement que pour ce type d'infraction, quand on songe à l'impact que représente le vol d'une voiture pour les familles, qu'il s'agisse de leur principal mode de transport pour se rendre au travail, à l'école, ou encore, pour emmener leurs enfants chez le médecin...

J'ai, inscrite dans ma police d'assurance, une disposition appelée: « perte de jouissance », de sorte que si quelqu'un vole mon automobile, je peux aller chercher une voiture de location et me rendre où je veux, mais c'est une disposition qui coûte cher. Beaucoup de Canadiens ne l'ont pas et peuvent se retrouver dans l'incapacité de se présenter au boulot, manqueront des quarts de travail et même des cours, dans certains cas. C'est une interruption importante dans la vie de quelqu'un.

Quand un individu vole un véhicule pour la troisième fois, nous nous entendrons certainement pour dire qu'il devrait faire face à de sérieuses conséquences.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Petit.

Monsieur Moore.

M. Rob Moore (Fundy Royal, PCC): Monsieur Scheer, merci de nous présenter ce projet de loi et de votre travail à cet égard. Et félicitations d'avoir pu vous rendre jusqu'à cette étape, car rares sont ceux qui y arrivent avec leurs projets de loi d'initiative parlementaire.

Quelques-unes de vos remarques m'ont frappé, et j'aimerais seulement que vous élaboriez un peu là-dessus.

Je n'avais jamais songé auparavant au problème du vol d'un montant supérieur à 5 000 \$. J'ai un bon nombre d'électeurs dont les véhicules ne valent probablement pas 5 000 \$ alors, dans un sens, la façon dont ils seraient traités aux termes de la loi en vigueur différerait du traitement réservé à des personnes peut-être plus fortunées qui possèdent un véhicule à 60 000 \$.

J'aimerais que vous me parliez davantage de la façon dont le nouveau chef d'accusation de votre projet de loi, en ce qui concerne un vol de véhicule à moteur, apporterait un certain équilibre au système. Comme vous l'avez dit, l'impact est probablement encore plus grand pour une famille à faible revenu qui n'a qu'un seul véhicule. Pourriez-vous m'en parler un peu plus?

Par ailleurs, ce chiffre que vous avez cité est absolument renversant. Était-ce bien 600 millions de dollars par année?

M. Andrew Scheer: Oui, 600 millions de dollars.

M. Rob Moore: Six cent millions de dollars par année... Pour ceux qui pensent que le vol d'un véhicule à moteur, tant que ça ne concerne pas leur propre véhicule, n'a aucune incidence pour eux... Ce que vous dites, c'est que d'une certaine manière, nous sommes tous victimes du vol de véhicules à moteur. Chacun de nous qui possède et fait assurer un véhicule à moteur est, d'une certaine manière, victime de ceux qui s'en prennent à des gens en leur volant leur véhicule.

Pourriez-vous élaborer un peu sur ces deux points que vous avez soulevés?

• (1140)

M. Andrew Scheer: Vous avez absolument raison de le dire ainsi; nous sommes tous victimes. Lorsqu'il s'agit de choses comme le vol d'un véhicule à moteur, où il est obligatoire de souscrire à une assurance dans toutes les provinces, nous assumons tous les coûts du vol. Je crois que M. Petit a évoqué cet argument également, selon lequel on ne peut se contenter de regarder une personne se faire attaquer en se disant que c'est tant pis pour elle, mais qu'on n'est pas concerné par ce crime. Dans des cas comme celui-là, les infractions contre les biens touchent un plus grand pourcentage de la population. Les incendies criminels ont une incidence pour tous les propriétaires de maison qui paient des primes d'assurance habitation, etc.

En ce qui concerne les différents types de vols selon qu'ils sont d'un montant supérieur ou inférieur à 5 000 \$, je tiens à vous remercier de votre remarque, car elle me permet de mentionner un autre type d'infraction liée au vol de véhicules à moteur. Souvent, les automobiles haut de gamme, les véhicules de luxe, seront volés à des fins d'exportation. Une somme importante de preuves ont été rassemblées par l'Association canadienne des chefs de police et le Bureau d'assurance du Canada au sujet du vol de véhicules à moteur pour commettre un autre crime. Cela pourrait prendre la forme d'une camionnette utilisée pour une entrée par effraction dans une maison, ou d'une voiture rapide pour emmener quelqu'un des lieux d'un crime, qu'on ait dévalisé un magasin ou commis une agression, ou autre.

Dans le cas où la police n'arriverait pas à attraper un voleur, à prouver qu'un criminel a tenté d'entrer par effraction, de commettre des actes de vandalisme ou autre, cette disposition permettrait également, avec ses peines plus sévères et ses infractions distinctes, d'utiliser le vol d'un véhicule motorisé pour coincer ces individus.

J'ajouterais qu'il pourrait y avoir des gens encore plus dépendants de leur automobile d'une valeur inférieure à 5 000 \$ que d'autres possédant une voiture valant plus de 20 000 \$. Je me risquerais à dire que dans ma circonscription, presque la moitié de mes électeurs possèdent probablement des véhicules valant moins de 5 000 \$. Prenons l'exemple d'une mini-fourgonnette utilisée pour emmener les enfants à leurs rendez-vous ou à l'école. Elle peut avoir sept, huit, neuf ou dix ans. Ces véhicules tendent à se déprécier jusqu'à un point où, s'ils étaient évalués, la famille en obtiendrait 4 500 \$ de l'assureur. Mais elle n'est pas moins dépendante de ce véhicule que quelqu'un qui a une automobile flambant neuve de 25 000 \$. Je crois que pour la famille, l'impact est le même.

J'irais même jusqu'à dire que les familles qui comptent sur des véhicules moins coûteux n'en possèdent probablement qu'un ou deux. Les familles qui ont les moyens de s'acheter des véhicules haut de gamme ont peut-être davantage d'options: ce n'est peut-être pas le seul véhicule de la famille, et ils pourraient avoir une protection supplémentaire dans leur police d'assurance qui leur permette de recourir à une voiture de location. J'oserais donc dire que les effets du vol d'un véhicule valant moins de 5 000 \$ pourraient être plus perturbateurs que dans le cas de véhicules haut de gamme. Évidemment, je n'ai pas de données concrètes pour étayer mes propos, mais je pense que c'est un excellent point.

Le président: Merci, monsieur Moore.

Monsieur Mills.

M. Bob Mills (Red Deer, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à vous, monsieur Scheer.

Quand je regarde les minimums obligatoires et la question des juges qui ont besoin de lignes directrices, cela me fait penser à une cause dont je m'étais occupé dans le domaine juridique. Une dame avait deux filles âgées de 5 et 6 ans, et le juge avait pris la décision de les obliger à visiter leur père pédophile en prison.

Cela a toujours été un facteur déterminant quant à la façon dont je conçois le système judiciaire. En conséquence de cette décision, j'ai eu 84 autres cas de partout au pays où les juges avaient décidé de contraindre des enfants à visiter un père qui les avait agressés sexuellement. Le juge a dit: « Le Parlement ne nous a pas donnée de directives; c'est pourquoi j'ai dû prendre cette décision ».

J'estime que ce cas-ci est quelque peu semblable, en ce qu'un juge pourrait dire: « le Parlement ne nous a vraiment pas donné de lignes directrices claires ». Je crois que je considère ce projet de loi justement comme ce type de directives: quand un contrevenant commet la même infraction pour la troisième fois, il y a des dispositions bien définies pour ce qui est du minimum obligatoire.

Je pense que nous devrions vraiment examiner cette question. À mon avis, les juges, aujourd'hui, réclament ce type de lignes directrices.

Mais ma véritable question est celle-ci: quand je discute avec la police de ma communauté, elle me dit à répétition: « Nous commençons à en avoir vraiment assez de nous occuper des mêmes contrevenants. Nous les arrêtons, les amenons devant la cour où ils obtiendront une peine mineure, ou encore, s'en tireront encore une fois parce qu'un élément n'était pas tout à fait correct. Trois semaines plus tard, la même personne se retrouve devant un juge, et elle est de nouveau libérée pour les mêmes raisons. Et cela recommence, encore et encore ».

Croyez-vous que cette mesure législative aidera la police à faire son travail pour ce qui est d'arrêter un individu qui en est à sa deuxième, troisième, quatrième, cinquième ou dixième infraction? Fera-t-elle l'affaire pour eux, en ce qui a trait au vol de véhicules à moteur?

• (1145)

M. Andrew Scheer: Je crois certainement que ce sera un grand pas dans cette direction.

J'ai déjà entendu le même type de remarque. J'ai accompagné des policiers de la ville de Regina pendant leur patrouille, et ils me disaient que celui qu'ils s'en allaient chercher, ou de chez qui ils revenaient, était un type qu'ils avaient déjà vu 12 fois pendant l'année pour différents types d'infractions, et particulièrement pour le vol d'automobiles. Comme je l'ai précisé, des gens se livrent à ces activités pour gagner leur vie — ils veulent ces véhicules pour les livrer à des organisations criminelles ou pour commettre d'autres crimes. Ils en volent une quantité incroyable, se font prendre très souvent, et sont tout de suite libérés dans les rues, où la police arrête plusieurs fois les mêmes individus. C'est un vaste thème sous-jacent dont les policiers m'ont parlé, non seulement en ce qui concerne le vol d'automobiles, mais aussi bien d'autres problèmes.

Quant à la question de fournir des lignes directrices aux tribunaux, je suis entièrement d'accord avec vous. Nous avons tous lu des reportages. À titre d'exemple — qui concerne les jeunes contrevenants —, à Winnipeg, je crois, un jeune contrevenant avait tué quelqu'un à l'aide d'une boule de billard dans une chaussette, et avait écopé d'une peine d'un jour d'emprisonnement. Le juge avait dit: « le Code criminel ne renferme aucune disposition relativement à la dissuasion générale concernant les jeunes contrevenants; je ne peux donc pas tenir compte du type de message envoyé à la communauté au sens large, car le Parlement n'a pas intégré cela au Code criminel. »

Le ministre de la Justice a, je crois, déposé un projet de loi pour régler ce point, mais vous avez raison: dans de nombreux domaines du Code criminel, les juges ont réclamé des lignes directrices du Parlement. Comme vous l'avez mentionné, dans certaines situations, il tend à y avoir des peines prononcées qui rendent perplexes beaucoup de Canadiens. Si nous pouvions fournir des paramètres clairs aux juges, nous ferions beaucoup de progrès pour améliorer la situation.

Le président: Merci, monsieur Mills.

Vous pouvez poser une courte question, monsieur Calkins.

M. Blaine Calkins (Wetaskiwin, PCC): Je me réjouis grandement de votre présence, monsieur Scheer.

C'est un excellent projet de loi, un premier pas qui s'impose. J'ai quelques questions à vous poser.

Mon impression générale est que ce projet de loi porte sur l'action de voler une voiture, mais ne vise pas explicitement un crime qui est probablement plus facile à prouver, soit la possession de biens volés et la possession d'un véhicule volé ou de ses composantes. Je me demandais si vous envisagiez un impact possible du projet de loi en ce sens, car j'estime que la preuve serait ainsi plus facile à établir et que l'on pourrait certes inculper un nombre beaucoup plus grand d'individus du crime organisé, plutôt que des personnes auxquelles on demande ponctuellement de voler un véhicule pour rembourser une dette, ou pour tout autre motif.

J'aimerais donc savoir pourquoi vous n'avez pas traité de la possession de véhicules volés.

Mon autre question concerne le jugement des infractions subséquentes. Lorsqu'on consulte les décisions rendues antérieurement par n'importe quel tribunal, il faut que la preuve ait établi qu'il s'agissait d'un vol d'une valeur inférieure ou supérieure à 5 000 \$. Il faut tenir compte de tous les éléments et leur attribuer une valeur monétaire afin de prononcer la sentence qui s'impose. Il ne fait aucun doute qu'en se référant à toutes ces délibérations des tribunaux ou aux documents judiciaires portant sur les infractions précédentes, il nous serait possible de savoir si quelqu'un a déjà volé un véhicule moteur. Si je comprends bien, un individu ayant volé 10 autos auparavant pourrait, si ce projet de loi était adopté demain, voler trois autres voitures avant de se rendre passible de la peine maximale prévue.

Est-ce que mon interprétation est correcte?

• (1150)

M. Andrew Scheer: Permettez-moi d'abord de répondre à votre première question.

J'ai reçu du courrier au sujet du libellé du projet de loi. Comme je l'ai mentionné à M. Lee, il est possible que certains changements d'ordre technique doivent être apportés pour que tout soit bien clair. Un agent de la GRC m'a notamment suggéré d'inclure la possession d'un véhicule volé dans le libellé, car il est souvent plus facile d'établir la preuve d'une telle infraction que d'inculper quelqu'un d'un vol de véhicule.

Il va de soi que je suis prêt à discuter d'éléments du genre et j'encourage certes les membres du comité à envisager cette possibilité et à débattre de la pertinence d'inclure une telle disposition sur la possession de véhicules volés lors d'éventuelles discussions au sujet des amendements possibles.

En toute franchise, je ne sais pas de quelle manière ces dispositions législatives seraient interprétées dans le cas d'un individu ayant déjà volé dix voitures. Pourra-t-il en voler trois autres avant d'être passible de l'amende minimale prévue? Je ne le sais pas. Je peux toutefois vous dire que si quelqu'un a déjà été reconnu coupable en dix occasions de vols semblables, les peines prévues dans le projet de loi ne représentent que des minimums et les juges sont bien évidemment libres de statuer comme bon leur semble. Même s'il s'agit d'une première infraction sous le coup de ce changement proposé au Code criminel, le juge qui prononce la sentence peut prendre en considération les dix condamnations précédentes. Il n'aura aucunement les mains liées par les dispositions de ce projet de loi.

J'espère que cela répond à votre question.

Le président: Merci, monsieur Calkins.

Monsieur Scheer, je sais que vous devez retourner vers le fauteuil et comme il ne semble pas y avoir d'autres questions à votre intention, vous êtes tout à fait libre d'aller reprendre maintenant votre rôle de président.

M. Andrew Scheer: Je veux tous vous remercier pour le temps que vous m'avez consacré. Je sais que votre comité a un emploi du temps très chargé et je suis conscient de l'honneur que l'on me fait en permettant à mon projet de loi de se rendre jusqu'à cette étape, alors je vous suis extrêmement reconnaissant pour les efforts que vous avez déployés.

• (1155)

Le président: Merci, monsieur Scheer.

Nous allons interrompre nos travaux un instant pour permettre au prochain groupe de témoins de s'installer. Messieurs, je vous prie de prendre place au bout de la table.

Je signale aux membres du comité qu'ils peuvent aller chercher de quoi manger au fond de la salle.

• (1200)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Je veux vous présenter les témoins qui se sont joints à nous. Nous accueillons M. Marc Yakabuski, président-directeur général du Bureau d'assurance du Canada; M. Richard Dubin, vice-président du Bureau d'assurance du Canada; et M. Ken Haywood de l'organisme Auto Theft Canada. Bienvenue à tous.

Je prierais M. Yakabuski de bien vouloir commencer.

M. Mark Yakabuski (président-directeur général, Bureau d'assurance du Canada): Je vous remercie, monsieur le président.

En ma qualité de président-directeur général du Bureau d'assurance du Canada, je suis très heureux d'avoir l'occasion de prendre la parole devant le comité. Je suis accompagné aujourd'hui de M. Rick Dubin, notre vice-président responsable des enquêtes, qui dirige notre industrie dans sa lutte contre le vol d'automobiles au Canada.

Je suis bien conscient du temps limité qui est à notre disposition, alors j'irai droit au but.

[Français]

Le Bureau d'assurance du Canada est l'association sectorielle nationale qui représente les assureurs d'habitation, d'automobile et d'entreprise du Canada. Très simplement, nous nous réjouissons du projet de loi C-343. Nous l'appuyons entièrement et nous demandons à tous les députés de l'approuver dans sa forme actuelle pour qu'il ait force de loi au pays.

[Traduction]

Monsieur le président, je pourrais m'arrêter ici, mais comme vous m'avez si gracieusement accordé 10 minutes, je vais en profiter pour vous expliquer les raisons pour lesquelles j'estime que ce projet de loi est une mesure utile.

Les assureurs habitation, automobile et entreprise jouent souvent le rôle que jouaient les canaris dans les mines de charbon. En d'autres mots, nous sommes aux premières lignes et nous devons composer avec les coûts sociaux et économiques liés à des situations troublantes bien avant que la plupart des autres intervenants ne s'en rendent même compte. Que ce soit l'augmentation des sinistres attribuables aux violentes tempêtes résultant des changements climatiques, la hausse vertigineuse des coûts des litiges auxquels

sont exposés les entreprises et les organismes de bénévolat, ou encore l'incidence d'accidents de voiture orchestrés par ceux qui abusent sciemment du système d'assurance, les assureurs sont aux prises avec les dégâts causés par ces événements plutôt coûteux et ce, depuis un bon moment déjà. Il en est de même pour le vol d'automobile.

Depuis bon nombre d'années, non seulement avons-nous observé une augmentation des coûts associés au vol de voitures, mais nous avons vu les répercussions des activités criminelles organisées dans le vol d'automobiles partout au pays. Comme les peines associées à de telles activités manquent de rigueur et comme les profits sont si intéressants, le vol de véhicules est dorénavant le point de mire du crime organisé au Canada. En effet, des réseaux du crime organisé volent les voitures et les cannibalisent pour vendre les pièces d'une qualité douteuse. Ils se servent du numéro d'identification d'un véhicule pour changer l'identification d'une autre automobile volée qui est ensuite vendue à un consommateur peu méfiant. Et enfin, chaque année, ils passent par les ports canadiens pour exporter des milliers de véhicules en Afrique, en Europe de l'Est et au Moyen-Orient où ils peuvent obtenir de bien meilleurs prix qu'ici au Canada.

En 2006, un total de 159 000 véhicules ont été volés au pays. Les titulaires de polices d'assurance-automobile ont dû en assumer le coût d'environ 600 millions de dollars, comme vous l'a rappelé ce matin le député de Regina—Qu'Appelle. Les conducteurs canadiens honnêtes ont payé en moyenne 40 \$ de leur prime d'assurance-automobile pour éponger les coûts résultant des activités de vol d'automobiles.

Des coûts additionnels de 600 millions de dollars ont été engagés par les services policiers, le système de soins de santé et les tribunaux pour traiter les problèmes associés au vol de voitures. L'ironie de la situation, c'est que toutes ces ressources doivent être consacrées à ce problème précisément parce que les voleurs d'automobiles sont constamment aux prises avec le système judiciaire. En vertu du Code criminel actuel, il est rare que les peines d'emprisonnement soient imposées à un voleur de voitures. En fait, nos tribunaux semblent avoir adopté comme pratique de libérer les récidivistes, traitant ainsi le vol d'automobiles comme une infraction ne faisant pas de victime.

Monsieur le président, je veux vous préciser que le vol d'automobiles est loin d'être une infraction sans victime. L'an dernier, deux adolescents sont décédés après que le taxi à bord duquel ils prenaient place a été embouti par un véhicule volé en Ontario. Tout récemment, un agent de la Police régionale de York a été tué en tentant d'empêcher le vol d'un coussin gonflable sur un autre véhicule. En 2004, c'est le décès de Theresa McEvoy, de Nouvelle-Écosse, attribuable à un voleur de voitures récidiviste, qui a indigné les citoyens. En fait, une étude menée par le Comité national pour réduire le vol automobile a révélé que le vol de véhicules a coûté la vie à 81 personnes au Canada entre 1999 et 2001 seulement.

M. Doer, premier ministre du Manitoba, a certes démontré qu'il comprend le besoin urgent de s'attaquer au vol d'automobiles lorsqu'il s'est présenté à la tête d'une délégation à Ottawa en début d'année pour discuter de questions de justice pénale. Il a même amené avec lui une victime du vol d'automobile, un homme qui a été frappé par un véhicule volé, dans le but d'appuyer son plaidoyer en faveur de mesures concrètes.

En raison de l'implication omniprésente du crime organisé dans le vol d'automobiles et de l'ampleur des bénéfices en jeu, vous ne serez peut-être pas étonnés d'entendre que les autorités du renseignement canadiennes et américaines soupçonnent les groupes terroristes de recourir au vol de véhicules pour se financer. En effet, le Canada est un endroit attrayant à cet égard. Le taux de vol d'automobile par habitant de notre pays a dépassé celui des États-Unis au milieu des années 1990; il est aujourd'hui 26 p. 100 plus élevé que chez nos voisins du Sud.

• (1205)

Monsieur le président, vous comprenez donc pourquoi de plus en plus de citoyens et de gouvernements au pays demandent que des mesures soient prises pour contrer le vol de voitures. Il faut donc se réjouir de voir votre comité se pencher sur le projet de loi C-343. Ce projet de loi s'attaque aux récidivistes du vol d'automobiles impliqués dans le crime organisé qui s'adonnent à cette activité dangereuse à des fins strictement lucratives. Il reconnaît que le vol d'automobiles est une infraction distincte et grave en vertu du Code criminel, une étape essentielle dans la prise en compte de la nature souvent violente de ce crime. Bien qu'il propose des peines minimales obligatoires, celles-ci n'interviennent qu'à la troisième infraction.

En guise d'aparté, je dois vous dire que j'expliquais à quelqu'un le week-end dernier notre proposition à l'appui du projet de loi C-343. Cette personne m'a demandé: « Vous voulez dire que vous allez proposer la peine minimale obligatoire seulement à compter de la troisième infraction? » J'ai répondu: « Oui, c'est un projet de loi vraiment raisonnable. »

Il s'agit en effet d'une mesure très raisonnable visant à remédier au problème réel des récidivistes.

• (1210)

[Français]

Monsieur le président, les Canadiens ont le droit de se sentir en sécurité dans leur propre collectivité. Nous sommes tous d'accord sur ce point. Cependant, la croissance du vol d'automobiles ainsi que la violence de plus en plus grande qui caractérise ce crime compromettent leur sécurité profondément. La présence accrue du crime organisé dans le secteur du vol d'automobiles constitue un problème encore plus troublant et menace encore davantage la sécurité des Canadiens.

[Traduction]

Les Canadiens font confiance à leurs parlementaires pour trouver des solutions aux questions qu'ils jugent importantes et pour rester à l'affût des changements susceptibles d'avoir des répercussions sur leur vie. Lorsque le blanchiment d'argent par le crime organisé est devenu problématique, le Parlement est intervenu. Lorsque les problèmes liés au vol de renseignements et d'identité ont commencé à inquiéter les Canadiens, les parlementaires ont réagi à nouveau.

Maintenant que la nature du vol d'automobiles a changé et qu'elle menace la sécurité des Canadiens, je suis fier de dire que les parlementaires interviennent une fois de plus et que cette intervention se présente sous la forme du projet de loi C-343.

Au nom du Bureau d'assurance du Canada, de nos sociétés membres et des titulaires de police que nous servons, je vous encourage vivement à voter en faveur du projet de loi C-343 dans sa forme actuelle et à le transmettre à la Chambre des communes en vue d'une troisième lecture et de son approbation.

M. Dubin et moi-même demeurons à votre entière disposition pour répondre à vos questions après cet exposé.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Yakabuski.

Monsieur Haywood, nous vous écoutons.

Nous passerons aux questions après la déclaration de M. Haywood.

M. Ken Haywood (fondateur, Auto Theft Canada): Merci beaucoup. Je vous remercie de m'avoir invité ici.

À quel titre ai-je été convoqué? Je m'appelle Ken Haywood. J'ai travaillé longtemps dans le secteur de l'automobile. Depuis ma retraite, j'essaie de faire ma part pour contrer le vol de véhicules.

En 2005, j'ai assisté à la conférence de formation de l'IAAPI, l'International Association of Auto Theft Investigators, à la Nouvelle-Orléans, juste avant le passage de l'ouragan Katrina. J'ai ensuite participé à un séminaire de deux jours du Comité national pour réduire le vol automobile, dans le cadre duquel j'ai rédigé un exposé de principe en vue d'une présentation à un forum sur le vol de véhicules par Barry Ward, président du comité. Toujours en 2005, j'ai assisté à une réunion du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) portant sur le vol d'automobiles, puis à une rencontre avec les membres du North American Export Committee.

Pourquoi est-ce que je vous raconte tout cela? Parce que lorsque j'ai entendu parler de ce projet de loi C-343, j'ai pensé que je pouvais puiser dans mes contacts pour y trouver la personne que je jugeais la mieux renseignée à ce sujet, et il s'agit du sergent Tim Shields, du groupe IMPACT.

Nous avons parlé du nombre de véhicules volés. Tout cela va vous être distribué. Cela témoigne de la diversité des cas. Nous avons indiqué que le coût matériel du vol de voitures avoisinait le milliard de dollars par année. Il est difficile de déterminer avec précision le nombre de décès attribuables au vol d'automobiles, mais il se situe entre 20 et 40 par année. Comment peut-on vraiment intégrer un montant d'argent à cette équation? Il est impossible de calculer le coût d'un décès causé par un vol de voiture.

Transports Canada a bien montré toute l'importance qu'il accorde aux décès dus au vol d'automobiles lorsqu'il a décidé de rendre obligatoire l'installation de systèmes d'immobilisation sur tous les véhicules neufs à compter du 1er septembre 2007. Je crois que le projet de loi C-343 est un pas en avant dans la lutte contre le vol d'automobiles, tout comme cette réglementation de Transports Canada concernant les systèmes d'immobilisation.

L'Association canadienne des chefs de police, avec le soutien de l'initiative Project 6116 et du Comité national pour réduire le vol automobile, demande au gouvernement du Canada, par l'entremise du ministre de la Justice et procureur général, d'adopter des mesures législatives créant une infraction distincte en vertu du Code criminel du Canada pour le vol d'un véhicule moteur.

Le sergent d'état-major Jim Peebles de l'Unité du vol automobile du Service de police d'Edmonton a indiqué que son chef était favorable au projet de loi C-343. D'autres intervenants devraient vous faire part de leurs points de vue à ce sujet par l'entremise de votre greffier.

Si j'ai choisi Tim Shields, c'est parce qu'il vient tout juste de produire un document vidéo intitulé *Stolen Lives*, qui raconte comment les drogues et les vols de voitures peuvent coûter des vies humaines. Nous allons fournir une copie aux membres du comité. Dans l'intervalle, j'ai demandé à Tim, qui a passé, je crois, quatre ou cinq ans à Surrey, et qui connaît bien les problèmes associés aux drogues...

Voici ce qu'il m'a écrit:

Je viens de terminer la production d'un documentaire intitulé *Stolen Lives* qui se penche sur le vol d'automobiles et sur les tragédies qui résultent de ce crime en termes de pertes de vies humaines. Voici ce que j'ai pu apprendre en interviewant des dizaines de voleurs d'automobiles et en participant à une centaine d'enquêtes sur le vol de voitures en Colombie-Britannique:

1. Le nombre de décès attribuables à un accident impliquant un véhicule volé est beaucoup plus élevé que ne l'indiquent les statistiques. En Colombie-Britannique seulement, 15 personnes ont perdu la vie dans un accident lié à un vol d'automobile en 2005. J'en suis arrivé à ce total en examinant un à un tous les communiqués émis par la GRC cette année-là.

2. Plus de 90 p. 100 des vols de voiture commis en Colombie-Britannique n'ont aucun lien avec les groupes criminels organisés. Les véhicules sont volés par des toxicomanes qui souhaitent se livrer à d'autres crimes ou par des individus qui veulent simplement faire une balade.

3. Le vol de voitures est une accoutumance. De nombreux récidivistes endurcis soulignent que leur accoutumance au vol de voitures est plus puissante que leur dépendance à la méthamphétamine en cristaux ou au crack. La seule façon de mettre fin à une telle dépendance est d'incarcérer l'individu pendant une longue période pour lui permettre de suivre un traitement.

• (1215)

4. Les récidivistes endurcis sont prêts à tout, y compris à renverser sur leur passage de pauvres innocents, pour éviter une arrestation. Ce sont généralement des gens qui n'ont plus le droit de conduire, qui sont sous l'effet du crack et qui se retrouvent derrière le volant d'un véhicule de 4 000 livres filant à un train d'enfer. Le vol de voiture constitue une menace très réelle pour la sécurité publique. Le vol d'automobile est un crime violent.

5. Il est très difficile de prouver qu'il y a eu « vol d'un véhicule à moteur ». Si un contrevenant est arrêté derrière le volant d'un véhicule qui a été volé la veille, on peut l'accuser uniquement de possession d'un bien volé. Il est impossible de prouver qu'il a effectivement volé ce véhicule. Si le libellé du projet de loi C-343 proposé demeure inchangé, le contrevenant ne pourra pas être inculpé de vol d'un véhicule à moteur. Ne pourrait-on pas modifier le libellé pour parler de vol de véhicule ou de possession d'un véhicule volé?

Je recommande vivement à tous les membres du comité de prendre 34 minutes de leur temps pour regarder le documentaire *Stolen Lives*. Ce document met en lumière tous les arguments que je viens de soulever. Ce n'est pas seulement les automobiles qui sont volées, il y a aussi des vies humaines.

Je vous félicite pour le travail que vous effectuez et je vous remercie de vos efforts en vue d'offrir une plus grande sécurité aux Canadiens en allant de l'avant avec ce projet de loi.

Le sergent Tim Shields travaille maintenant pour la GRC à Kelowna. Il est directeur général pour *Stolen Lives*.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Haywood.

Nous passons maintenant aux questions.

Monsieur Bains.

L'hon. Navdeep Bains (Mississauga—Brampton-Sud, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci beaucoup, messieurs, pour votre comparution devant le comité ainsi que pour les exposés que vous nous avez présentés.

Le vol d'automobile est un problème important. Je pourrais vous parler de quelques expériences que j'ai vécues dans ma circonscription. Plusieurs personnes m'ont écrit au sujet de ce projet de loi et de nombreux commentants me parlent de ce fléau lorsque nous tenons des assemblées publiques. Bien des gens de ma circonscription sont très sensibilisés à ce problème parce qu'ils ont été directement touchés par un vol de voiture ou connaissent une personne ayant vécu une telle situation. Je me réjouis donc de pouvoir débattre de cette question et examiner en comité le projet de loi C-343, un projet de loi d'initiative parlementaire.

J'ai une très brève question. D'abord et avant tout, monsieur Haywood, vous avez parlé de systèmes d'immobilisation antivol pour les véhicules. J'aimerais savoir dans quelle mesure ces

systèmes sont efficaces pour prévenir le vol d'automobile. Avez-vous des données statistiques à ce sujet?

M. Ken Haywood: Depuis le 1^{er} septembre dernier, Transports Canada exige que tous les nouveaux véhicules soient équipés d'un système d'immobilisation.

L'hon. Navdeep Bains: Est-ce que ce sont tous les véhicules ou seulement certains types de véhicules?

M. Ken Haywood: Pratiquement tous les véhicules sont visés. Transports Canada a estimé que cette mesure s'imposait en raison du nombre de vols de véhicules.

Le Manitoba a son propre programme. À Winnipeg, quiconque possède un véhicule à risque doit avoir un système d'immobilisation avant d'obtenir une assurance ou une plaque d'immatriculation.

• (1220)

L'hon. Navdeep Bains: Monsieur Yakabuski, vous avez dit qu'environ 600 millions de dollars étaient liés au vol de voitures, ce qui représente approximativement une prime de 40 \$ par consommateur. Dans quelle mesure ces systèmes sont-ils efficaces pour contrer ce coût?

M. Mark Yakabuski: Je tiens d'abord à vous dire que le Bureau d'assurance du Canada a usé de son influence pour convaincre Transports Canada d'adopter une norme sur les systèmes d'immobilisation au Canada. Nous croyons que ces dispositifs contribuent à prévenir le vol de voiture, mais ce sont des outils parmi bien d'autres choses.

Comme je l'ai dit, il faut comprendre que le vol de voiture n'est plus une infraction mineure. Une part très importante de ces vols implique le crime organisé. Un système d'immobilisation ne va pas vous empêcher de mettre une voiture sur un camion à plate-forme et de la transporter au loin. Même s'il s'agit d'une technique très importante dont nous nous sommes dotés — et le Bureau d'assurance du Canada a contribué à l'élaboration de la norme —, nous avons besoin d'autres protections pour avoir un impact sur le crime violent que constitue souvent le vol d'automobiles.

L'hon. Navdeep Bains: Vous avez parlé de l'impact social du vol de véhicules dans votre déclaration. Vous avez également indiqué qu'il y a un impact économique sur le consommateur, alors vous devez avoir des modèles économiques sur les systèmes d'immobilisation. Si ce projet de loi était adopté, quel effet aurait-il sur les coûts? Avez-vous évalué dans quelle mesure il empêcherait ou réduirait le vol d'automobiles? Avez-vous fait des calculs économiques également? Mis à part l'impact social, avez-vous calculé ou déterminé comment le projet de loi contribuerait à réduire les primes d'assurance?

M. Mark Yakabuski: Il est évident que les primes d'assurance diminuent dans la mesure où le coût des pertes diminue. La plupart des compagnies d'assurances privées au pays établissent le coût d'une assurance-automobile en fonction du coût lié à la perte d'un modèle de voiture donné.

Un grand nombre de constructeurs d'automobiles se sont attelés à la tâche et ont commencé à installer ces systèmes d'immobilisation avant qu'ils ne deviennent obligatoires, à la demande du Bureau d'assurance du Canada, entre autres. Alors les propriétaires de ces véhicules ont déjà profité du fait que ceux-ci sont volés moins souvent et les primes d'assurance connexes sont moins élevées également.

Il faut se rappeler aussi que, si vous dressez le portrait du vol d'automobiles au Canada, ce n'est malheureusement pas un crime qui touche tout le monde à parts égales. Quelques-unes des régions les plus pauvres du Canada enregistrent les plus hauts taux de vols de voitures. Certaines villes affichent un bilan beaucoup plus lourd que d'autres dans ce domaine, alors il ne fait aucun doute qu'il y a des retombées socioéconomiques autres que les coûts d'assurance. Mais je vous assure que dans la mesure où le coût des assurances baissera, les conducteurs profiteront de ces économies.

L'hon. Navdeep Bains: Je comprends que les consommateurs profiteront des économies réalisées. Je me demandais si des calculs économiques avaient été faits. Je sais qu'on a utilisé un modèle pour examiner ce projet de loi et l'impact qu'il aurait sur le consommateur, parce que vous avez parlé de cette équation tout à l'heure.

Ma deuxième question porte sur les gouvernements concernés. Vous avez dit que le premier ministre Doer avait joué un rôle de chef de file dans ce dossier. Y a-t-il d'autres gouvernements qui ont fait preuve du même leadership, qui sont venus à Ottawa pour faire des pressions sur le gouvernement fédéral ou qui ont fait un certain travail au niveau provincial?

M. Mark Yakubuski: Nous savons que les procureurs généraux des provinces et du Canada se sont rencontrés il y a quelques semaines et que ce sujet a été abordé. Je n'y étais pas, mais je crois comprendre qu'il y a eu un débat animé et qu'un certain nombre de procureurs généraux provinciaux ont dit appuyer l'adoption d'une loi plus sévère au Canada pour contrer le vol d'automobiles. Ce n'était pas seulement le Manitoba; d'autres provinces ont fait valoir cela également.

Le président: Rapidement.

L'hon. Navdeep Bains: Une question rapide, monsieur Haywood.

Vous avez dit que le vol de véhicules est une dépendance et qu'il fallait imposer des peines de longue durée pour en permettre le traitement. Pouvez-vous nous expliquer ce que ce traitement impliquerait ou ce que vous vouliez dire exactement?

M. Ken Haywood: Tim Shields dit que les sensations fortes que procure le vol de voitures sont égales à celles que procurent les drogues. Il croit que si les voleurs étaient incarcérés pendant un certain temps, ils auraient l'occasion de réduire leur dépendance ou de s'en défaire.

•(1225)

Le président: Merci, monsieur Bains. Bonnes questions.

Monsieur Ménard.

[Français]

M. Réal Ménard: Merci, monsieur le président.

Bienvenue à nos témoins.

J'ai une question et un commentaire. D'abord, sachez que je partage votre inquiétude concernant l'acuité du problème lié au vol de voiture. Je sais que c'est très important au Manitoba, mais c'est un phénomène qui est aussi répandu dans toutes les communautés. Vous avez raison de décrire le phénomène comme préoccupant.

C'est notre responsabilité, à titre de parlementaires, de nous en préoccuper. Je vous avoue cependant qu'une difficulté se pose à nous. Je serais ouvert à l'idée qu'il puisse y avoir un régime d'infractions spécifiques pour le vol de voiture, car je comprends bien que dans certaines communautés, la voiture est un bien essentiel, tant les moyens de locomotion et le transport en commun sont difficiles lorsqu'on est un travailleur autonome et qu'on vit dans

ces régions. Je n'ai aucune difficulté à concevoir que les voitures sont un bien essentiel.

Cependant, je ne sais pas s'il faut régler ce problème par le truchement de peines minimales obligatoires. Très souvent, ce comité a eu à s'interroger sur ce recours aux peines minimales obligatoires en tant que mesures de droit pénal. Plusieurs bonnes études révèlent que, dans un régime de droit, dans un Code criminel, l'inscription d'une peine minimale obligatoire n'est pas tellement importante; ce sont plutôt les policiers sur le terrain, le nombre d'accusations et le caractère effectif des enquêtes qui sont importants.

Monsieur Yakubuski, quand vous dites que la peine minimale survient dès la première infraction, je...

M. Mark Yakubuski: C'est à la troisième infraction, monsieur.

M. Réal Ménard: Bien non! Le projet de loi, tel que libellé, est alors confondant, car selon la version en ma possession — peut-être y a-t-il eu une modification à mon insu —, le sous-alinéa 334.1(1)a) (i) proposé dit:

a) que l'infraction soit poursuivie par mise en accusation par procédure sommaire [...]

(i) pour une première infraction, une amende minimale de mille dollars et un emprisonnement minimal de trois mois, ou l'une de ces peines.

Interprétez-vous cela comme une peine minimale obligatoire? Moi, je pense que oui. Peut-être que nos conseillers pourront me corriger si je me trompe.

Je veux qu'on accorde une importance particulière au vol d'automobile. Je partage votre sentiment. Je veux échanger avec vous afin de savoir si c'est le meilleur moyen d'y arriver. Aussi, je voudrais que vous m'expliquiez quelque chose plus en détail. À la page 3 de votre mémoire, vous parlez notamment d'un phénomène:

En effet, des réseaux du crime organisé volent les voitures et les cannibalisent pour vendre les pièces d'une qualité douteuse.

J'aimerais que vous nous parliez de cette partie de votre mémoire.

M. Mark Yakubuski: Premièrement...

[Traduction]

Le président: Excusez-moi, monsieur Yakubuski. Concernant ce que M. Ménard fait valoir, selon ce que prévoit le projet de loi et comme M. Scheer l'a montré, il y a trois niveaux de peines minimales obligatoires. La troisième infraction est punissable par voie de mise en accusation, et son auteur est passible d'une amende minimale de 10 000 \$ et d'un emprisonnement d'au moins deux ans. Je le fais remarquer à titre de référence.

M. Mark Yakubuski: Je parlais du fait qu'il s'agit d'une infraction punissable par voie de mise en accusation, monsieur le président, et cela s'applique seulement à partir d'une troisième infraction. Je crois qu'il est important de comprendre cela.

[Français]

Je reviens à la question qu'a soulevée le député. Vous avez totalement raison de dire qu'il faut travailler sur plusieurs plans à la fois. Changer le Code criminel ne va pas régler le problème, parce qu'il y a des éléments socioéconomiques qui exigent beaucoup de travail.

Vous avez raison: afin que fonctionne véritablement le soutien, c'est-à-dire le renforcement des pénalités, qu'offre ce projet de loi pour la première fois au Canada, il va falloir qu'il y ait davantage d'effectifs parmi les policiers et les procureurs. Il faut que tout cela marche ensemble. Nous y sommes totalement favorables.

Cependant, il faut quand même constater qu'il existe actuellement un problème parmi d'autres: c'est très difficile de faire en sorte que des gens paient une amende raisonnable pour une offense qui devient de plus en plus violente. Donc, je pense...

M. Réal Ménard: Les gens ne sont pas emprisonnés.

Donc, votre inquiétude en tant qu'assureur au Canada porte sur le fait que les gens paient des amendes, mais qu'ils ne se font pas emprisonner.

Est-ce bien là votre inquiétude?

M. Mark Yakabuski: Absolument.

M. Réal Ménard: Combien y a-t-il eu de vols de voiture l'an passé au Canada? Donnez-nous un ordre de grandeur. Si je voulais convaincre mon caucus d'appuyer cela, quel serait le chiffre?

• (1230)

M. Mark Yakabuski: Il y a eu 159 000 voitures volées au Canada l'année dernière.

M. Réal Ménard: Et l'année précédente?

M. Mark Yakabuski: À peu près le même nombre.

M. Réal Ménard: D'accord, 159 000 voitures. Ce n'étaient pas toutes des Volvo?

M. Mark Yakabuski: Ce n'étaient pas toutes des Volvo, mais j'imagine qu'il y en a quand même eu plusieurs.

M. Réal Ménard: Pouvez-vous nous expliquer...

M. Mark Yakabuski: Certainement. C'est ce qui est très...

M. Réal Ménard: ... « cannibalisé » et tout cela.

M. Mark Yakabuski: Le crime organisé touche complètement l'activité du vol d'automobile au Canada. Cela veut dire que les criminels s'organisent pour que les jeunes volent la voiture. Que se passe-t-il par la suite? Le véhicule est amené dans un garage quelque part, on le découpe en morceaux pour en vendre illégalement les pièces à d'autres garages, puis on substitue l'identité de ce véhicule à celle d'un autre véhicule quelque part ailleurs au pays. L'acheteur de ce véhicule est complètement inconscient de ce fait.

En outre, il y a actuellement plus de 30 000 voitures exportées du Canada en quasi-impunité tous les ans des ports de Montréal, Toronto, Halifax et Vancouver, parce que le crime organisé est très impliqué dans toute cette activité.

M. Réal Ménard: Ai-je le temps de poser deux brèves questions, monsieur le président?

[Traduction]

Le président: Vous avez le temps de poser une question.

[Français]

M. Réal Ménard: Je vous remercie, bien que vous me deviez un peu de temps d'un tour précédent.

J'essaie de comprendre. On parle de l'implication du crime organisé. À votre connaissance, s'agit-il par exemple des Hells Angels, des bandes de motards criminels ou des gangs de rue?

M. Mark Yakabuski: Il faut d'abord, malheureusement, faire attention de ne pas accuser quelque groupe que ce soit. Cependant, on peut dire en toute certitude que de grandes bandes du crime organisé sont impliquées dans le vol d'automobile au Canada.

M. Réal Ménard: D'accord.

Je m'arrête ici, monsieur le président. Merci.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Ménard.

Allez-y, monsieur Comartin.

M. Joe Comartin: Monsieur Yakabuski, le gouvernement a annoncé la semaine dernière que les véhicules achetés aux États-Unis et ramenés au Canada n'avaient pas à être munis d'un système d'immobilisation comme l'exige Transports Canada. Il a dû faire cela pour que les véhicules soient opérationnels au Canada, parce que les normes concernant ces dispositifs sont moins élevées aux États-Unis qu'au Canada.

Le bureau d'assurance a-t-il pris position devant le gouvernement pour ce qui est de... quel est le mot que je cherche? Ce n'est pas très logique de faire cela.

Deuxièmement, pouvez-vous me dire quelle est la différence entre les normes au Canada et les normes aux États-Unis?

M. Mark Yakabuski: Je vais laisser Rick Dubin répondre à cette question puisqu'il est notre expert en vol de véhicules et en systèmes d'immobilisation.

M. Richard Dubin (vice-président, Enquêtes, Bureau d'assurance du Canada): Tout d'abord, aux États-Unis, ils ont le choix. Ils peuvent marquer des pièces, inscrire le numéro d'identification du véhicule sur différentes pièces du véhicule. Ce n'est qu'un nombre limité de pièces. Ils peuvent aussi choisir d'utiliser un quelconque dispositif de prévention du vol semblable à un système d'immobilisation électronique. La position que nous avons adoptée dès le départ... Le Bureau d'assurance du Canada a réussi, en travaillant avec les constructeurs d'automobiles, des représentants gouvernementaux et la police, à convaincre plus d'une douzaine de grands constructeurs à installer volontairement des systèmes d'immobilisation électroniques conformes à ce que nous appelons la norme nationale du Canada.

M. Joe Comartin: Permettez-moi de vous interrompre, parce que je ne crois pas que nous ayons obtenu une réponse complète à la question que M. Navdeep a posée. Si je comprends bien, à l'heure actuelle, les normes canadiennes relatives aux systèmes d'immobilisation sont telles que personne n'a encore réussi à déjouer ces dispositifs.

M. Richard Dubin: Essentiellement, ce que vous dites est exact. Il est extrêmement difficile de déjouer la caméra.

M. Joe Comartin: Est-ce difficile ou impossible?

M. Richard Dubin: Nous ne pouvons pas dire que c'est impossible parce que le crime organisé réussit, au fil du temps, à trouver des façons de déjouer les nouvelles technologies, et cela signifie...

• (1235)

M. Joe Comartin: Ce n'est pas là ma question, monsieur Dubin.

À l'heure actuelle, ni le crime organisé ni personne d'autre n'a trouvé une façon de déjouer ces dispositifs. Est-ce exact?

M. Richard Dubin: À notre connaissance, le crime organisé n'a pas réussi, à l'heure qu'il est, à déjouer la norme approuvée par Transports Canada, en particulier la norme ULC-S338, qui est la norme nationale du Canada. Ils ont ajouté la norme européenne comme deuxième choix qui, selon eux, était comparable à la norme canadienne ULC-S338.

M. Joe Comartin: Mais, en fait, les normes canadiennes sont plus élevées?

M. Richard Dubin: Ils ont modifié leurs normes pour se conformer à quelques-uns des tests d'attaque et, lorsque le système s'enclenche, pour se conformer à la norme nationale du Canada. Alors, à l'heure actuelle, Transports Canada estime que les normes sont comparables.

M. Mark Yakabuski: Les normes canadiennes sur lesquelles le Bureau d'assurance du Canada a beaucoup travaillé font en sorte que vous avez moins de temps pour vous faufiler entre le système d'immobilisation et le véhicule afin de compromettre le système antivol.

M. Richard Dubin: Cela a été modifié.

M. Mark Yakabuski: Exactement.

La norme européenne donne un peu plus de temps pour compromettre le système et c'est pourquoi nous avons fait des pressions pour avoir une norme plus élevée au Canada. Nous croyons que c'est la meilleure du monde et qu'elle empêche le vol d'automobiles. Mais, soyons réalistes, il reste encore beaucoup à faire puisque, comme je l'ai dit, vous pouvez mettre une voiture sur un camion plate-forme, sans vous soucier d'un système d'immobilisation. Vous pouvez simplement remorquer cette voiture, et cela n'empêchera pas le vol.

M. Joe Comartin: Si nous acceptons le témoignage du sergent Shields, selon lequel 95 p. 100 des vols en Colombie-Britannique n'étaient pas l'oeuvre du crime organisé... cette mesure fera toute une différence.

Vous avez raison, monsieur Yakabuski. Nos normes sont les plus élevées du monde, et le gouvernement a tort de faire ce compromis.

Le Bureau d'assurance du Canada a-t-il pris position? Le Manitoba exige depuis le 1^{er} septembre que votre véhicule soit muni d'un système d'immobilisation sans quoi vous ne serez pas assuré dans cette province, et les gens qui font installer ces dispositifs reçoivent une indemnité. Le Bureau d'assurance du Canada et les grandes compagnies d'assurances au Canada ont-ils adopté la même position, à savoir qu'ils n'assureront pas les véhicules qui ne sont pas dotés d'un système d'immobilisation?

M. Mark Yakabuski: Nous n'avons pas adopté cette position et nous ne le ferons pas, parce que dans un marché concurrentiel, le consommateur doit avoir le choix de décider où il doit s'assurer et quel type de protection il doit avoir, et le marché doit être assez flexible pour offrir cette protection. C'est là notre position et nous serions tout à fait opposés à ce que le gouvernement détienne le monopole de l'assurance dans ce domaine.

M. Joe Comartin: C'est probablement pour cette raison que nous avons des lois sur le monopole de l'assurance au pays, monsieur Yakabuski.

Je n'ai pas d'autre question, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Comartin.

J'ai une question pour monsieur Dubin: Vous êtes un enquêteur. Quel est le moyen de transport le plus utilisé pour expédier un véhicule outre-mer?

M. Richard Dubin: Nous avons mené un certain nombre de projets récemment sur cette question même. Le véhicule peut être volé, disons, en Ontario, placé sur un wagon, transporté jusqu'au port de Montréal ou d'Halifax et exporté par conteneur en Europe de l'Est. Les véhicules sont expédiés en Afrique occidentale, en Amérique centrale, au Moyen-Orient

Le président: Le contenu des conteneurs qui quittent le pays ne font l'objet d'aucun examen?

M. Richard Dubin: Exactement. À l'heure actuelle, l'Agence des services frontaliers du Canada estime qu'elle n'a pas la compétence voulue pour mener des enquêtes, identifier et saisir les véhicules volés qui se trouvent dans les ports canadiens avant d'être exportés et, par conséquent, elle n'intervient pas présentement dans les ports canadiens pour empêcher ces véhicules volés de quitter le Canada.

Le président: Alors on sait que ces véhicules quittent le pays...

M. Richard Dubin: Oui.

Le président: ... dans un conteneur, mais personne n'a le pouvoir ou la volonté, ou les deux, de s'en occuper.

• (1240)

M. Mark Yakabuski: Personne n'a le soi-disant pouvoir. Comme vous pouvez l'imaginer, nous avons abordé ce problème de front avec l'Agence des services frontaliers du Canada et le ministre de la Sécurité publique, qui, je sais, fait de son mieux pour essayer de mettre de l'ordre dans tout cela. Toutefois, il faut absolument, dans l'intérêt de la sécurité du Canada, la sécurité de nos ports et pour s'attaquer au problème du vol d'automobiles, faire appliquer la loi dans nos ports à conteneurs qui expédient illégalement des biens volés à partir du Canada.

Le président: Il me semble que quelque chose pourrait être fait.

Monsieur Calkins.

M. Blaine Calkins: Merci, monsieur le président. Je suis ravi d'entendre le témoignage d'aujourd'hui.

D'après votre exposé, j'ai le sentiment que l'objectif principal de cette mesure est de s'attaquer au crime organisé ou aux gangs impliqués dans ce type d'activité. Ce projet de loi ne fera pas de discrimination à l'égard du crime organisé, d'aucune façon ni d'aucune forme, et ne traitera pas différemment quiconque veut, pour une raison quelconque, voler des voitures.

Je suis bien sûr en faveur de cela, mais je suis curieux. J'ai posé cette question au parrain du projet de loi plus tôt aujourd'hui. Il me semble que si vous voulez frapper au coeur des criminels ou du crime organisé, vous ne devez pas simplement éliminer des pions de l'échiquier. Ce projet de loi permettra sans doute d'éliminer des pions de l'échiquier. Toutefois, la question que je vous pose est la suivante: Quels sont les autres changements, les autres ajouts, les autres mesures législatives complémentaires ou les amendements à ce projet de loi que vous aimeriez voir? Dans votre témoignage, vous avez dit clairement que vous voulez l'adoption du projet de loi dans sa forme actuelle.

Il n'y a rien dans le Code criminel qui porte sur la possession de cela. Il n'y a rien qui porte précisément sur le fait, par exemple, d'avoir des outils dans votre voiture qui laissent croire que vous êtes sur le point de commettre une introduction par effraction. Y a-t-il des dispositions dans le Code criminel que vous aimeriez changer, comme le fait d'avoir des outils pour commettre ce type d'activités dans un atelier de cannibalisation, par exemple, où nous pourrions atteindre l'organisation ou du moins se rapprocher davantage de la tête?

M. Mark Yakabuski: Merci beaucoup. Je crois que c'est une très, très bonne question.

La politique, vous le savez mieux que moi, est en partie l'art du possible. Vous devez pouvoir commencer quelque part et vous attaquer à ce qui est un problème très important qui, à vrai dire, perdure depuis longtemps. Nous croyons que le changement apporté au Code criminel sera très utile puisqu'il permettra, essentiellement, d'imposer aux récidivistes des peines beaucoup plus sévères que les peines actuelles liées au vol de véhicules. Je crois qu'on enverra ainsi un message très clair aux gens qui sont enclins à voler des voitures dans notre pays. Ils vont y penser par deux fois.

En faisant de la troisième infraction une infraction punissable par voie de mise en accusation, je crois que nous visons vraiment les gens qui volent des voitures à répétition. Et s'ils volent des voitures à répétition, il est fort probable qu'ils le font de concert avec une quelconque organisation criminelle. J'estime donc que cette mesure sera efficace dans ce sens.

Comme je l'ai dit en répondant à d'autres questions, d'autres choses peuvent et doivent être faites pour contrer le vol d'automobiles. Il y a, par exemple, l'altération du numéro d'identification du véhicule. C'est là une infraction qui pourrait être reconnue comme une infraction punissable par voie de mise en accusation, parce que c'est une chose que le crime organisé fait constamment pour voler les biens des Canadiens. C'est une autre mesure que vous pourriez examiner ou sur laquelle le gouvernement pourrait se pencher, et nous serions prêts à travailler avec votre comité ou n'importe quel autre représentant du gouvernement pour mener ce projet à terme.

Des modifications parallèles à la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents pourraient aussi être nécessaires puisque, malheureusement, les jeunes qui se font prendre à voler des voitures deviennent souvent des criminels chroniques. Personne ne leur souhaite ce destin et nous pouvons peut-être faire quelque chose sur ce plan également.

M. Blaine Calkins: Je vous en remercie.

Si vous regardez la définition d'un véhicule motorisé dans le Code criminel, elle n'englobe pas les choses comme les caravanes. Je sais, comme vous le savez en tant qu'assureurs ou que personnes responsables de cet aspect, qu'il y a certainement un marché du vol des roulettes de vacances, les véhicules récréatifs, tout ce qui n'est pas motorisé. Si on regarde la définition d'un véhicule motorisé, un bateau à moteur serait un véhicule motorisé, de même qu'une moto marine, tout ce qui n'est pas associé à l'utilisation d'une voie ferrée, mais elle n'englobe pas les roulettes ou rien du genre.

De ce point de vue, est-ce que c'est quelque chose que vous voudriez y intégrer? Je sais qu'il existe un tel marché aussi.

• (1245)

M. Richard Dubin: Notre principale préoccupation portait sur les véhicules de tourisme, aux fins de ce projet de loi, parce que quand on voit que 159 000 véhicules sont volés au Canada, la majorité des vols auxquels participe le crime organisé visent principalement les véhicules de tourisme, les camions légers. C'est ce sur quoi se concentre le crime organisé. Mais ce n'est pas dire qu'il ne participe pas à d'autres types d'activités criminelles, comme le vol de roulettes, etc. Il est aussi associé à bien d'autres domaines, comme vous le savez — la drogue, les armes, etc. — mais nous nous concentrons sur le vol des véhicules motorisés parce que c'est là qu'il y a le plus d'exportation.

L'autre élément qui pourrait être étudié et dont il n'est pas question dans ce projet de loi, c'est qu'il y a beaucoup de vols d'équipement lourd très coûteux — les véhicules à chenilles, l'équipement de

construction, ce genre de chose. C'est un aspect qui pourrait être pris en compte, mais ce ne sont pas ceux qui se font le plus voler.

M. Blaine Calkins: Je pense qu'ils répondraient à la définition du véhicule motorisé, dans la mesure où ils sont autopropulsés.

M. Richard Dubin: C'est vrai. Ce n'est qu'un autre domaine auquel s'intéresse le crime organisé, mais ce n'est pas le principal thème de notre intervention pour appuyer ce projet de loi.

Le président: Merci, monsieur Calkins.

Monsieur Haywood, vous avez une observation à faire?

M. Ken Haywood: Monsieur Hanger, vous avez posé une question sur les véhicules qui sont envoyés outre-mer. Nous avons un registre des véhicules importés, mais nous n'avons pas le même genre de chose pour les véhicules qui vont à l'étranger.

Je rencontre des représentants de l'AFSC plus tard, cet après-midi. Si vous voulez, je pourrais vous communiquer ce qu'ils m'auront dit, la raison pourquoi il n'y en a pas.

Le président: J'aimerais recevoir ces renseignements. Merci beaucoup, monsieur.

C'est au tour de M. Bagnell .

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Merci.

Merci d'être ici. C'est vraiment bien de pouvoir rencontrer des gens qui travaillent dans le domaine.

Je viens du Yukon, alors vous saurez pourquoi je pose cette question.

Au Canada, est-ce que vous trouvez qu'il y a plus de vols parce que beaucoup de gens doivent faire démarrer leurs voitures à l'avance — il faisait moins 40, en fin de semaine au Yukon — et rentrer dans la maison en laissant le moteur tourner? Est-ce que cela pose un problème encore plus grand au Canada?

M. Richard Dubin: Je peux répondre.

C'est un très gros problème que nous avons ici. Rien que dans la région de York, où je vis, le chef Armand La Barge a beaucoup à faire avec les véhicules laissés en marche, qui portent le crime organisé à cibler ces véhicules haut de gamme dans le but très clair de les voler vite et les exporter hors du pays. Dans ces situations, les dispositifs d'immobilisation sont sans effet. Les gens laissent le moteur tourner, et la clef, qui en fait envoyer le signal au moteur pour lui dire de démarrer, est dans le démarreur et le propriétaire n'est pas dans le véhicule. Cela arrive très souvent en hiver.

M. Mark Yakabuski: Je pourrais ajouter que nous collaborons avec les services policiers de tout le Canada à un programme appelé « Fermer à clef ou être dévalisé », qui rappelle à la population qu'à moins que les véhicules soient verrouillés, ils s'exposent au vol, ce qu'ils doivent prévenir.

L'hon. Larry Bagnell: L'autre sujet qui m'intéresse concerne les pénalités minimales obligatoires. Vous avez probablement déjà remarqué que nos avis diffèrent sur le sujet à ce comité.

Généralement, la plupart des témoins qui viennent ici à titre d'experts qui travaillent avec des criminels et des victimes sur le terrain nous ont dit que ces mesures ne sont pas efficaces, qu'en fait elles pourraient même augmenter le crime. Si on voit les choses sous cet angle, nous pourrions en réalité pousser à la hausse les vols de voitures au Canada, ce qu'aucun des partis de l'opposition, du moins, ne souhaite, et nous avons déjà la majorité des votes au comité.

Ce que nous voulons, c'est que le juge ait la possibilité d'imposer des pénalités sévères, mais quand on a de ces récidivistes, des gens incorrigibles, ou des gens qui ne suivent pas le traitement, nous faisons des pressions pour qu'il y ait plus de traitement dans les prisons. Il est évident que ce serait un bien meilleur moyen de les arrêter. Quand ils sortent, ils ne récidivent pas — mais tout le monde sort, et s'il y a quelqu'un qui reste en prison plus longtemps qu'il le devrait à cause d'un minimum obligatoire et qu'il apprend à mieux voler des voitures, ce n'est guère mieux.

Si le projet de loi devait passer tel qu'il est, avec ses pénalités sévères — et ce sont des pénalités de haut niveau, alors le juge peut les mettre au rancart pour bien longtemps — mais sans qu'il y ait de minimum pour les cas où il existerait d'autres moyens, de meilleurs moyens pour faire que la personne arrête de voler des voitures, est-ce que ce compromis ne serait pas, à tout le moins, mieux que rien?

• (1250)

M. Mark Yakabuski: Je dirais que si tous les juges de ce pays étaient prêts à suivre une séance d'information pour être mis au courant plus directement des effets désastreux de vols de voitures dans le pays, vous auriez peut-être raison.

La réalité, c'est que nos tribunaux traitent ce crime de façon générale comme une infraction sans victimes. En réponse à cela, — de concert avec la police, les procureurs de la Couronne et d'autres personnes encore — nous sommes parvenus à la conclusion qu'après un certain point, ce méfait doit être considéré comme une infraction punissable par mise en accusation.

M. Richard Dubin: Est-ce que je peux ajouter quelque chose?

Premièrement, avec les infractions punissables par mise en accusation, particulièrement pour les récidivistes qui sont revenus à la charge au moins trois fois, il est assez difficile de voler des voitures quand on est en détention.

Deuxièmement, à titre d'information, nous avons fait enquête et interviewé un voleur de voitures professionnelles au Canada, au Québec. Cette personne était un pro, qui avait 30 ans d'expérience. Il nous a dit qu'il avait commencé quand il était jeune, et parce que le système judiciaire était tellement indulgent et qu'il ne s'est jamais fait imposer de longues peines d'emprisonnement, et aussi parce qu'il faisait 300 000 \$ par année, il a décidé de poursuivre sur la même voie, et il y est resté pendant 30 ans. Alors un bon facteur de dissuasion, comme une peine minimale sévère pour ce type de criminel est vraiment nécessaire pour leur faire passer un message ferme.

Le président: Merci, monsieur Dubin.

C'est au tour de M. Moore.

M. Rob Moore: Merci, monsieur le président et merci aux témoins d'être ici.

Je pense que si nous tous, ici, parlions à nos électeurs et leur demandions si le fait de communiquer un ferme message de dissuasion aux récidivistes éventuels aurait une incidence sur le crime, la plupart répondraient que oui. Il serait tout à fait illogique de penser autrement, pour certaines des raisons que vous avez exposées. Nous avons entendu à maintes reprises que le laxisme du système a encouragé des gens à rester sur la voie du crime. On peut de toute évidence en conclure que si le système était un peu plus sévère pour ces premières infractions, peut-être qu'ils auraient pris une voie différente. Alors, nous vous remercions pour votre témoignage à cet égard.

M. Scheer a commandité le projet de loi. Il a parlé, et je crois que vous en avez aussi parlé dans votre présentation, des 600 millions de

dollars par année, rien qu'en frais d'assurances, n'est-ce pas? Il y a tous les autres coûts qui s'ajoutent.

J'ai dit à M. Scheer qu'à ce que je comprends, nous tous qui sommes propriétaires de voitures et qui payons des assurances sommes des victimes du vol de voitures d'une certaine manière, puisque nous payons tous pour les vols de voitures. Je me demande si vous pouvez expliquer ce que, dans votre industrie, ces 600 millions de dollars par année signifient pour les consommateurs, et peut-être certains des autres coûts connexes, qui ne sont pas inclus dans ce chiffre, de la lutte contre le vol de voitures.

M. Mark Yakabuski: Les 600 millions de dollars, c'est simplement les 159 000 véhicules qui ont été volés l'année dernière, multiplié par le prix moyen par véhicule. Comme je l'ai dit, les Canadiens payent inutilement une prime supplémentaire avec leur assurance-auto pour prendre en compte le fait que nous permettons que 160 000 voitures soient volées au pays. Si nous adoptions une approche plus rigoureuse pour réduire le nombre de véhicules qui sont volés, ces économies se refléteraient dans la réduction des primes d'assurance-auto. Notre but, très franchement, est de pouvoir un jour être devant ce comité et dire « Savez-vous quoi, monsieur le président? Les Canadiens ne paient plus de supplément de prime parce que nous avons finalement pris au sérieux le vol de voitures ».

La réalité, c'est qu'il y a toutes sortes d'autres coûts. Le plus ironique, et je l'ai dit dans mes observations, c'est que nous investissons des centaines de millions de dollars de plus dans notre système de soins de santé, dans notre système judiciaire, dans les ressources policières. Pourquoi? Parce qu'en fait, nous appliquons une politique de remise à l'eau, alors on ne fait que recommencer le même travail encore et encore, sans aller au coeur du problème. Je préférerais de loin que les ressources publiques soient investies dans un moyen plus efficace de composer, peut-être, avec certains problèmes sociaux, problèmes de santé et problèmes économiques que peuvent vivre certains de ces voleurs de voitures. Je pense que ce serait un emploi beaucoup plus efficace des ressources que de simplement avoir des montagnes russes et des portes tournantes dans notre système judiciaire.

• (1255)

Le président: Merci, monsieur Moore.

Il vous reste le temps d'une autre question. M. Petit n'aura pas de temps.

Monsieur Moore, allez-y, rapidement.

M. Rob Moore: Je suppose que les experts et les agents de votre secteur seraient en première ligne pour composer avec quelqu'un qui a été victime d'un vol de voiture. Vous êtes probablement, sinon la première, au moins la deuxième personne avec qui elles communiquent après la police, ou quelque chose de cet ordre. Je me demande si vous pourriez parler un peu de la rétroaction que vous recevez des gens qui ont été victimes, quand ils voient le genre de condamnation ou d'absence de pénalité imposée aux délinquants, et si cela ne leur donne pas l'impression d'être de nouveau des victimes. Recevez-vous ce genre de rétroaction?

M. Richard Dubin: Oui, absolument. Les Canadiens dans tout le pays sont souvent très frustrés et déçus par l'indulgence des tribunaux et l'absence de facteurs convaincants pour décourager ce genre d'activité. Les familles qui ont perdu des proches — comme la famille McEvoy, dont un membre a récemment été tué, et la famille d'un femme de 37 ans à Winnipeg — en sont tout à fait dévastées.

L'autre chose, c'est que même les dispositifs d'immobilisation ne sont pas tout à fait une solution au problème, parce que des gens entrent par effraction dans les maisons pour voler des clés. Ces victimes sont très marquées par ce genre de comportement et se sentent menacées par lui. Il y a aussi le problème des voitures dont on laisse le moteur tourner pour les réchauffer — les véhicules qui sont ciblés et volés dans les entrées des maisons.

Le président: Je tiens à remercier les témoins d'être venus aujourd'hui. Je pense que nous avons eu une conversation et un débat

très intenses. Je l'apprécie, de même que les membres du comité. M. Yakabuski, M. Dubin et M. Haywood, nous vous remercions beaucoup d'être venus.

Nous allons maintenant nous réunir à huis clos pour régler très rapidement deux points à l'ordre du jour.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

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

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.