



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

LUTTER CONTRE LE PHÉNOMÈNE DES VOLS DE VÉHICULES AU CANADA

**Rapport du Comité permanent de la sécurité publique et
nationale**

Iqwinder Gaheer, président

**DÉCEMBRE 2024
44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION**

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : www.noscommunes.ca

LUTTER CONTRE LE PHÉNOMÈNE DES VOLS DE VÉHICULES AU CANADA

Rapport du Comité permanent de la sécurité publique et nationale

**Le président
Iqwinder Gaheer**

DÉCEMBRE 2024

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

Pour guider le lecteur :

Une liste des acronymes utilisés dans ce rapport est disponible à la page xi

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET NATIONALE

PRÉSIDENT

Iqwinder Gaheer

VICE-PRÉSIDENTES

Raquel Dancho

Kristina Michaud

MEMBRES

Pam Damoff

Dane Lloyd

Heath MacDonald

Alistair MacGregor

Glen Motz

Jennifer O'Connell

Doug Shipley

Anita Vandenberg

Salma Zahid

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Yvan Baker

Vance Badawey

James Bezan

Chris Bittle

Alexandre Boulerice

Frank Caputo

Sean Casey

George Chahal

Terry Dowdall

L'hon. Hedy Fry

Randall Garrison

Garnett Genuis
Mark Gerretsen
Lisa Hepfner
Randy Hoback
Angelo Iacono
Yvonne Jones
Peter Julian
Michael Kram
Damien C. Kurek
Melissa Lantsman
Wayne Long
Lloyd Longfield
Ron McKinnon
Jeremy Patzer
Marcus Powlowski
Peter Schiefke
Sonia Sidhu
Francesco Sorbara
Tony Van Bynen
Tako Van Popta
Arnord Viersen

GREFFIER DU COMITÉ

Simon Larouche

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Recherche et éducation

Sabrina Charland, analyste
Alexandra Ferland, analyste
Moly Robichaud, adjointe de recherche

LE COMITÉ PERMANENT DE LA SECURITÉ PUBLIQUE ET NATIONALE

a l'honneur de présenter son

SEIZIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié le phénomène grandissant des vols de voiture au Canada et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

LISTE D'ACRONYMES.....	XI
SOMMAIRE	1
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	3
LUTTER CONTRE LE PHÉNOMÈNE DES VOLS DE VÉHICULES AU CANADA.....	15
Introduction.....	15
Contexte de l'étude et mandat du Comité.....	15
Le Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules	15
Visite au Port de Montréal	17
Structure du rapport.....	17
Chapitre 1 : Contexte des vols de véhicules au Canada	17
Statistiques sur l'augmentation des vols de véhicules au Canada.....	18
Ontario : Région du Grand Toronto.....	21
Québec : Montréal	22
Colombie-Britannique	22
Trois cheminements possibles des véhicules volés.....	23
L'exportation vers l'étranger	23
Clonage de numéro d'identification de véhicule et revente	26
Revente de pièces détachées	26
Fardeau financier	26
Chapitre 2 : Implication du crime organisé	30
Rôle du crime organisé dans les vols de véhicules.....	31
Augmentation de la violence.....	33
Profil des délinquants.....	35
Chapitre 3 : Complexité de l'environnement portuaire.....	36
Cadre législatif.....	39

Rôle des administrations portuaires	42
Rôle de Transport Canada.....	43
Réviser le processus d'habilitation de sécurité	43
Rôle de l'Agence des services frontaliers du Canada.....	45
Réviser les priorités de l'Agence des services frontaliers du Canada.....	46
Maintenir l'utilisation de la technologie de radiographie	48
Augmenter le financement	50
Rôle des services policiers canadiens dans les Ports	51
Collaboration au Port de Montréal	52
Collaboration au Port de Vancouver	53
Renforcer les capacités de fouille de la police.....	54
La sécurité des conteneurs	55
Modifier les règles associées au manifeste d'exportation	56
Utiliser la technologie d'intelligence artificielle dans l'environnement portuaire	58
Chapitre 4 : Suggestions pour lutter contre le vol de véhicule	60
Sensibiliser le public	60
Modifier le <i>Code criminel</i>	63
Imposer des peines plus sévères.....	63
Créer de nouvelles infractions	65
Implémenter des mesures pour favoriser la collaboration et le partage d'information	66
Augmenter l'échange de renseignements et établir une stratégie nationale	67
Miser sur la collaboration internationale	69
Miser sur la collaboration avec le secteur privé.....	71
Améliorer la sécurité des véhicules.....	71
Réviser les obligations en matière de technologie de protection des véhicules et du droit à la réparation	72
Renforcer les normes législatives pour les manufacturiers en matière de sécurité automobile.....	74

Réglementer la vente des pièces détachées.....	76
Interdire les dispositifs servant à déjouer les systèmes antivol.....	76
Sécuriser les numéros d'identification des véhicules	77
Limiter l'accès aux numéros d'identification du titulaire.....	78
Centraliser l'administration des programmes d'immatriculation de véhicules.....	79
Conclusion	80
ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS.....	83
ANNEXE B : LISTE DES MÉMOIRES.....	87
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	89
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU PARTI CONSERVATEUR DU CANADA	91
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU BLOC QUÉBÉCOIS.....	95

LISTE D'ACRONYMES

AAPC	Association des administrations portuaires canadiennes
AIAC	Association des industries de l'automobile du Canada
APC	Administrations portuaires du Canada
APM	Administration portuaire de Montréal
ASFC	Agence des Services Frontaliers du Canada
BAC	Bureau d'assurance du Canada
CAA	Association canadienne des automobilistes
C.-B.	Colombie-Britannique
Code ISPS	<i>Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires</i>
GRC	Gendarmerie royale du Canada
IA	Intelligence artificielle
ICBC	Insurance Corporation of British Columbia
IMPACT	Équipe intégrée municipale-provinciale de répression des crimes liés aux automobiles
LMC	<i>Loi maritime du Canada</i>
LSTM	<i>Loi sur la sûreté du transport maritime</i>
NIT	Numéros d'identification du titulaire
NIV	Numéro d'identification d'un véhicule
OMI	Organisation maritime internationale
PPO	Police provinciale de l'Ontario

SPC	Sécurité publique Canada
SPVM	Service de Police de la Ville de Montréal
SQ	Sûreté du Québec

SOMMAIRE

L'augmentation des vols de véhicules au Canada est devenue une préoccupation majeure à travers le pays alors que le nombre de véhicules volés a connu une hausse significative dans les dernières années. Le vol de véhicules affecte tous les Canadiens et Canadiennes, notamment en les privant de leur moyen de transport, en entraînant une augmentation de leur prime d'assurance et en réduisant leur sentiment de sécurité. Cette tendance inquiétante peut être attribuée à divers facteurs abordés dans le rapport du Comité, notamment par l'implication du crime organisé, l'évolution des techniques de vol, la demande croissante pour les pièces détachées sur le marché noir, et les lacunes dans les systèmes de sécurité des véhicules.

Un grand nombre de véhicules volés sont transportés dans l'environnement portuaire afin d'être revendus à l'international. Le Comité a pu constater que la complexité de l'environnement portuaire ajoute une difficulté supplémentaire à la recherche des solutions à ce fléau.

L'étude du Comité a permis d'explorer différentes solutions, comme la sensibilisation du public, des modifications législatives et l'amélioration de la sécurité des véhicules. La complexité de l'environnement portuaire doit également être considérée dans l'élaboration de solutions. Face aux vols de véhicules, il est crucial de comprendre les causes sous-jacentes et de mettre en place des mesures efficaces pour protéger les biens des Canadiens et Canadiennes et renforcer la sécurité publique.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.

Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada travaille en collaboration avec les gouvernements provinciaux et territoriaux afin de trouver un équilibre permettant plus de liberté aux assureurs quant à l'assurance des véhicules les plus volés en se basant sur le modèle du Royaume-Uni..... 28

Recommandation 2

Que le gouvernement du Canada continue de renforcer le Régime canadien de lutte contre le recyclage des produits de la criminalité financière et le financement des activités terroristes, afin de lutter contre le blanchiment d'argent et les produits de la criminalité liés au vol de véhicules..... 32

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada recommande à l'Organisation Maritime Internationale d'élargir la portée du *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires* pour qu'il tienne compte du crime organisé. 40

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada collabore avec les partenaires de la sécurité publique pour identifier les installations portuaires à haut risque et qu'il effectue des évaluations de sécurité ciblées pour détecter les vulnérabilités potentielles, et que le gouvernement du Canada révise et valide les plans de sécurité pour les installations de conteneurs à risque élevé. 41

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada examine les lois et règlements existants, comme la *Loi sur les douanes* pour :

- renforcer la conformité des mesures du contrôle des exportations;
- accroître la responsabilité de tous les partenaires et les exploitants d'installations impliqués dans les opérations d'exportation;
- augmenter les sanctions en cas de non-conformité et de fausse déclaration; et
- tirer parti des pratiques exemplaires internationales..... 41

Recommandation 6

Que le gouvernement du Canada évalue la législation afin de s'assurer que la réglementation en matière d'exportation est efficace pour les autorités d'application de la loi. 41

Recommandation 7

Que le gouvernement du Canada permette aux autorités portuaires de mettre en place des mesures de sécurité pour prévenir les activités criminelles. 41

Recommandation 8

Que le gouvernement du Canada explore la possibilité d'apporter des modifications législatives pour donner aux services policiers le pouvoir d'effectuer des vérifications de sécurité pour tous les employés des administrations portuaires canadiennes. 44

Recommandation 9

Que le gouvernement du Canada améliore et normalise le contrôle d'habilitation de sécurité dans les ports canadiens, effectué par Transports Canada en collaboration avec les services de police, en :

- établissant une base de données centralisée des cartes d'accès des employés dans tous les ports canadiens;
- établissant un mécanisme pour normaliser l'authentification des cartes d'accès dans l'ensemble des ports canadiens; et

- considérant la technologie utilisée ailleurs dans le monde, comme la technologie du film holographique, soit prise en compte. 44

Recommandation 10 47

Que le gouvernement du Canada révise l'aspect de surveillance des biens d'exportation du mandat de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) en :

- exigeant un pourcentage minimal de vérifications aléatoires des conteneurs d'exportation dans les ports canadiens;
- allouant davantage de ressource à l'exécution de cet aspect du mandat de l'ASFC; et
- apportant des modifications législatives et réglementaires pour obliger les exploitants ferroviaires et portuaires à fournir des locaux adéquats aux agents de l'ASFC pour effectuer l'examen des conteneurs exportés. 47

Recommandation 11

Que le gouvernement du Canada renforce la collaboration entre l'Agence des services frontaliers du Canada et les autorités portuaires, le réseau ferroviaire et les partenaires du transport maritime afin d'élargir l'examen des conteneurs de fret d'exportation, notamment pour inclure le déploiement urgent, important et aléatoire de technologies de détection dans de nouveaux emplacements..... 49

Recommandation 12

Que le gouvernement du Canada continue de fournir des ressources adéquates à l'Agence des services frontaliers du Canada pour maintenir le taux de réponse de 100 % dans la conduite des examens de conteneurs lorsque des renseignements sont fournis par les organismes d'application de la loi..... 49

Recommandation 13

Que le gouvernement du Canada investisse dans la lutte contre le vol de véhicules en prenant les mesures suivantes :

- augmenter le nombre d'agents aux frontières en embauchant de nouveaux agents des services frontaliers de première ligne et en les déployant dans les ports, les gares ferroviaires et les centres intermodaux afin d'accroître la capacité d'examen en réponse aux renseignements recueillis par l'Agence des services frontaliers du Canada et les organismes d'application de la loi;
- consacrer de nouvelles ressources aux capacités de renseignement et de ciblage de véhicules volés; et
- identifier et tester de nouveaux outils de technologie de détection afin d'accroître la capacité d'effectuer un contrôle des conteneurs pour la recherche des véhicules volés..... 51

Recommandation 14

Que le gouvernement du Canada réduise ses dépenses en conseillers externes à l'Agence des services frontaliers du Canada et consacre ces ressources à l'augmentation de la capacité de balayage dans les ports du Canada. 51

Recommandation 15

Que le gouvernement du Canada ouvre un deuxième collège de formation de l'Agence des services frontaliers du Canada. 51

Recommandation 16

Que le gouvernement du Canada continue de s'engager à soutenir la Gendarmerie royale du Canada et les autres services de police en assurant qu'ils disposent des outils nécessaires pour recueillir des informations et procéder à des arrestations contre le crime organisé. 52

Recommandation 17

Que le gouvernement du Canada travaille avec les provinces, les territoires et les partenaires municipaux pour fournir un financement supplémentaire aux services de police afin d'améliorer leur capacité de fournir en temps opportun des références, des informations et des renseignements exploitables à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), ainsi qu'à prendre en charge les véhicules volés interceptés par l'ASFC..... 55

Recommandation 18

Que le gouvernement du Canada modifie la *Loi sur les douanes* pour apporter des changements aux conditions de fouille des conteneurs et qu'il élargisse les pouvoirs des agents de police travaillant dans les ports afin qu'ils puissent avoir la possibilité d'ouvrir les conteneurs lorsqu'ils suspectent un contenu frauduleux. 55

Recommandation 19

Que le gouvernement du Canada modifie la *Loi sur les douanes* et son règlement afin d'imposer une obligation de véracité du document d'exportation soumis à Transports Canada et d'assurer l'imposition de pénalités substantielles en cas de fausse déclaration sur les manifestes de conteneurs. 57

Recommandation 20

Que le gouvernement du Canada modifie la *Loi sur les douanes* ainsi que son règlement pour interdire la modification des manifestes d'exportation après le départ des navires et exige la présentation des documents d'exportation au moins 72 heures avant le départ..... 58

Recommandation 21

Que le gouvernement du Canada intègre l'utilisation de l'analyse avancée des données et de l'intelligence artificielle (IA) pour mieux cibler les conteneurs contenant des véhicules suspectés d'être volés et que l'Agence des services frontaliers du Canada utilise l'IA pour faciliter la vérification des numéros d'identification des véhicules et le Centre d'information de la police canadienne. 59

Recommandation 22

Que l'Agence des services frontaliers du Canada entreprenne les mesures suivantes :

- vérifier le numéro d'identification du véhicule (NIV) par décodage;
- améliorer les techniques de ciblage et la vérification des déclarations d'exportations;

- mettre en place des contrôles automatisés de la duplication du NIV et de la base de données nationale sur les véhicules volés (Centre d'information de la police canadienne); et
- améliorer l'analyse des soumissions dans le Système canadien de déclaration des exportations. 59

Recommandation 23

Que le gouvernement du Canada continue d'investir dans des initiatives communautaires de prévention pour les jeunes à risque d'avoir des démêlés avec le système de justice pénale, notamment en accordant la priorité au financement de nouveaux projets dans le cadre du Fonds de lutte contre les activités des gangs de jeunes pour les initiatives communautaires visant à prévenir que les jeunes à risque se joignent à des gangs et s'engagent dans d'autres activités criminelles et antisociales, telles que la délinquance juvénile, le vol de véhicules, la consommation de substances et la violence armée. 62

Recommandation 24

Que le gouvernement du Canada continue d'investir dans l'Initiative de lutte contre la violence liée aux armes à feu et aux gangs afin de s'attaquer aux liens grandissants entre la violence armée, les gangs et le vol de véhicules. 62

Recommandation 25

Que le gouvernement du Canada collabore avec les gouvernements provinciaux et municipaux pour développer une campagne nationale de sensibilisation axée sur les meilleures pratiques en matière de sécurité des véhicules, visant à éduquer le public sur les mesures préventives pour réduire le risque de vol de véhicules. 62

Recommandation 26

Que le gouvernement du Canada soutienne les initiatives de recherche visant à évaluer l'efficacité des stratégies de police communautaire pour réduire le vol de véhicules, en mettant l'accent sur la promotion des partenariats entre les organismes chargés de l'application de la loi et les collectivités locales. 63

Recommandation 27

Que le gouvernement du Canada modifie le *Code criminel* afin de fournir des outils supplémentaires aux services policiers et aux procureurs pour lutter contre le vol de véhicules en :

- incluant l'ajout de nouvelles infractions liées au trafic et à l'exportation de véhicules volés;
- incluant l'ajout de nouvelles infractions criminelles liées au vol de véhicules impliquant le recours à la violence ou des liens avec le crime organisé; la possession ou la distribution d'un appareil électronique ou numérique dans le but de commettre un vol de véhicules; et le blanchiment de produits de la criminalité au profit d'une organisation criminelle;
- incluant l'ajout d'un nouveau facteur aggravant lors de la détermination de la peine si un délinquant a impliqué un jeune dans la perpétration d'une infraction au *Code criminel*; et
- augmentant les peines prévues par le *Code criminel* pour les vols de véhicules, notamment en augmentant les peines d'emprisonnement pour les infractions subséquentes et en augmentant les peines pour le vol de véhicules à moteur commis au profit ou en association avec une organisation criminelle..... 65

Recommandation 28

Reconnaissant que le système de mise en liberté sous caution est une responsabilité conjointe des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, que le gouvernement du Canada, en consultation et en collaboration avec les provinces et les territoires, examine le système de mise en liberté sous caution pour réduire la récidive et dissuader le vol de véhicules..... 65

Recommandation 29

Que le gouvernement du Canada améliore l'échange d'information et de renseignements douaniers afin d'appuyer les services de police municipaux et provinciaux dans leurs enquêtes sur les vols de véhicules. 68

Recommandation 30

Que le gouvernement du Canada consulte tous les partenaires du commerce d'exportation, tels que les administrations portuaires, les compagnies maritimes et les exploitants ferroviaires, afin de générer du renseignement exploitable sur les véhicules volés. 68

Recommandation 31

Que le gouvernement du Canada crée un groupe de travail intergouvernemental national sur le vol de véhicules, dirigé par Sécurité publique Canada avec les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ainsi que les services de police, afin de coordonner les actions, de surveiller les progrès et que le groupe de travail examine et renforce des initiatives qui pourraient être entreprises à tous les niveaux en vue d'une approche multidimensionnelle de la lutte contre le vol de véhicules. 68

Recommandation 32

Que le gouvernement du Canada renforce les moyens existants de partage de renseignements entre les organismes d'application de la loi et les partenaires de la sécurité publique en :

- affectant des ressources fédérales au groupe conjoint provincial de renseignements sur le vol de véhicules, avec les services policiers clés et en tirant parti de la collaboration du secteur privé; et
- utilisant le réseau du Service canadien de renseignements criminels pour fournir des renseignements exploitables, et la Réponse intégrée canadienne au crime organisé pour coordonner les approches opérationnelles nationales contre le crime organisé, y compris contre le vol de véhicules..... 68

Recommandation 33

Que le gouvernement du Canada élabore et mette en œuvre un protocole de repérage GPS pour que les victimes de vol de véhicules puissent communiquer les données de localisation des véhicules volés aux autorités compétentes afin de les récupérer en toute sécurité. 69

Recommandation 34

Que le gouvernement du Canada amende la législation pour permettre aux autorités portuaires d'accéder aux données de l'Agence des services frontaliers du Canada. 69

Recommandation 35

Que le gouvernement du Canada favorise la collaboration et l'échange de renseignements en augmentant le soutien financier aux différentes initiatives de collaboration menées entre les corps policiers, les partenaires de la sécurité publique et d'autres organisations indépendantes pour lutter contre les vols de véhicules. 69

Recommandation 36

Que le gouvernement du Canada engage les services frontaliers étrangers à collaborer, mettre en œuvre les meilleures pratiques et trouver des solutions technologiques pour faire face à l'augmentation des vols de véhicules. 70

Recommandation 37

Que le gouvernement du Canada renforce la coopération intergouvernementale et internationale avec ses partenaires provinciaux, municipaux et étrangers chargés de l'application de la loi..... 70

Recommandation 38

Que le gouvernement du Canada intègre les dossiers sur les véhicules volés du Centre d'information de la police canadienne à la base de données sur les véhicules volés d'INTERPOL. 71

Recommandation 39

Que le gouvernement du Canada investisse dans INTERPOL pour lutter contre la criminalité transnationale organisée liée aux véhicules. 71

Recommandation 40

Que le gouvernement du Canada mette à jour et modernise les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada prévues dans le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles, afin d'assurer que les fabricants incluent les avancées technologiques permettant de dissuader et prévenir les vols de véhicules, telles que les dispositifs de repérage ou d'antivol dans les nouveaux véhicules. 75

Recommandation 41

Que le gouvernement du Canada collabore avec les fabricants pour modifier leurs obligations relatives aux normes de sécurité des véhicules, comme l'intégration de correctifs logiciels ou de dispositifs d'immobilisation dans les nouveaux véhicules, afin de mieux prévenir les vols de véhicules..... 75

Recommandation 42

Que le gouvernement du Canada modifie la *Loi sur la radiocommunication* afin de réglementer la vente, la distribution et l'importation d'appareils radio utilisés pour le vol de véhicules. 77

Recommandation 43

Que le gouvernement du Canada encourage les gouvernements provinciaux et territoriaux à prendre des mesures visant à :

- lutter contre le clonage de numéro d'identification de véhicule ou l'utilisation d'immatriculations de véhicules frauduleuses pour revendre des véhicules volés;
- assurer que la vérification de l'immatriculation des véhicules par des tiers et l'inspection physique des numéros d'identification des véhicules problématiques ont lieu lors de l'immatriculation; et
- assurer que les vendeurs de véhicules sont tenus de prouver la propriété avant la revente..... 78

Recommandation 44

Que le gouvernement du Canada investisse et participe à l'échange de documents interprovinciaux afin d'améliorer le partage de données entre les juridictions sur l'immatriculation des véhicules..... 80



LUTTER CONTRE LE PHÉNOMÈNE DES VOLS DE VÉHICULES AU CANADA

INTRODUCTION

En déclin depuis deux décennies, les Canadiennes et Canadiens ont remarqué une importante augmentation des vols de véhicules au pays. Selon Statistique Canada, en 2021, 83 416 vols de véhicules ont été répertoriés comparativement à 105 673 en 2022¹. Cette augmentation du nombre de vols de véhicules n'est qu'un simple aperçu du nombre de personnes affectées par ce phénomène grandissant.

Comme en fait état ce rapport, le vol de véhicules est un problème complexe qui exige une réponse collaborative entre plusieurs acteurs, y compris les fabricants, les compagnies d'assurance, les expéditeurs, les forces de l'ordre et les gouvernements, pour trouver des solutions face à ce fléau qualifié par certains de « crise nationale ».

Contexte de l'étude et mandat du Comité

Le 23 octobre 2023, le Comité permanent de la sécurité publique et nationale de la Chambre des communes (le Comité) a adopté une [motion](#) pour entreprendre une étude « sur le phénomène grandissant des vols de voiture au Canada ainsi que sur les moyens mis en œuvre par le gouvernement fédéral pour lutter contre cette activité criminelle ».

Entre le 26 février et le 23 mai 2024, le Comité a tenu six réunions publiques au cours desquelles 42 témoins ont été entendus. Un total de 11 mémoires a été reçu dans le cadre de cette étude. Le Comité s'est également rendu au Port de Montréal le 13 mai 2024 pour visiter ses établissements ainsi que ceux de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

Le Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules

Le 8 février 2024, avant le début de l'étude du Comité, des représentants du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, des chefs d'entreprise et des représentants des forces de l'ordre issus des quatre coins du pays se sont rassemblés

1 Statistique Canada, [Crimes déclarés par la police, certaines infractions, Canada, 2021 et 2022](#).



à l'occasion du [Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules](#) (le Sommet) pour discuter de solutions possibles.

À l'issue du Sommet, le gouvernement fédéral a [annoncé](#) l'instauration de mesures immédiates pour contrer ce fléau, notamment en investissant 28 millions de dollars dans l'ASFC pour mener davantage d'enquêtes et d'examen sur les véhicules volés, ainsi que pour renforcer la collaboration en matière d'enquêtes et d'échange de renseignements avec des partenaires canadiens et internationaux. Le gouvernement fédéral a également annoncé l'intérêt d'examiner la possibilité d'interdire certains dispositifs utilisés pour voler des véhicules en copiant les signaux sans fil du système de télédéverrouillage, tel que le Flipper Zero.

Les participants du Sommet ont également signé une [déclaration d'intention](#) afin de lutter contre le vol de véhicules reconnaissant la nécessité de coordonner et d'améliorer les différents efforts de lutte contre le vol de véhicules². De plus, les signataires se sont engagés « à prendre l'initiative, dans le cadre de [leurs] rôles et responsabilités, de soutenir et d'améliorer les efforts actuels de la police, de l'industrie et/ou des gouvernements, afin de décourager davantage le vol de véhicules et d'aborder les questions connexes ».

Plusieurs témoins ont noté que le Sommet a permis de constater le besoin de collaboration entre les parties prenantes³. Le besoin pour une approche collaborative entre les différentes parties prenantes est également abordé au chapitre 4.

2 Les participants signataires de la déclaration d'intention sont les suivants : Honda Canada Inc., Équité Association, Bureau d'assurance du Canada, Aviva Canada Inc., The Co-operators, PHGIC, TD Assurance, Compagnie mutuelle d'assurance Wawanesa, Beneva Inc., Desjardins, Definity Insurance, Promutuel Assurance, Intact Gestion de placements, Corporation financière northbridge, CAA, GM Canada, ACCV, Toyota, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, gouvernement de la Colombie-Britannique, gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, gouvernement du Québec, gouvernement de la Saskatchewan, gouvernement du Yukon, Maire de la Ville de Oakville, Industrielle Alliance, Assurance auto et habitation Inc., et Travelers Canada.

3 Chambre des communes, Comité permanent de la sécurité publique et nationale (SECU), [Témoignages](#), 15 avril 2024 (Commissaire adjoint Matt Peggs, commandant de la Division O (Ontario), Gendarmerie royale du Canada); [Témoignages](#), 15 avril 2024 (Aaron McCrorie, vice-président, Renseignement et exécution de la loi, Agence des services frontaliers du Canada); [Témoignages](#), 18 avril 2024 (Guillaume Lamy, vice-président principal, Assurance des particuliers, opérations canadiennes, Intact Assurance); [Témoignages](#), 18 avril 2024 (Yannick Desmarais, commandant et chef de section, Service de police de la Ville de Montréal); [Témoignages](#), 18 avril 2024 (Michel Patenaude, directeur des enquêtes criminelles, Sûreté du Québec); et [Témoignages](#), 18 avril 2024 (Anita Gill, directrice, Santé, sûreté et sécurité, Administration portuaire Vancouver-Fraser).

Visite au Port de Montréal

Le 13 mai 2024, le Comité s'est rendu au Port de Montréal afin de visiter ses établissements ainsi que ceux de l'ASFC dans le cadre de son étude sur le vol de véhicule. Le Comité a été informé du rôle et du mandat de l'Administration portuaire de Montréal (APM) et de l'ASFC, ainsi que les procédures applicables à l'importation, l'exportation et la fouille des conteneurs. De plus, le Comité a eu l'occasion de constater la collaboration entre divers services policiers et d'assister à la récupération de plusieurs véhicules volés qui ont été retrouvés lors de la fouille des conteneurs par les agents de l'ASFC. Les agents policiers présents ont expliqué au Comité que les véhicules retrouvés sont inspectés afin d'en identifier la provenance et s'ils ont été impliqués dans la perpétration d'autres crimes. Si un véhicule retrouvé est lié à un crime, celui-ci est fouillé de manière plus approfondie afin d'y trouver des preuves. Les services policiers et l'ASFC travaillent également en étroite collaboration puisque seuls les agents de l'ASFC ont l'autorité d'ouvrir et de fouiller les conteneurs, alors que les policiers effectuent les enquêtes afin d'identifier les personnes responsables des vols.

Structure du rapport

Le rapport est divisé en quatre chapitres et contient un total de 44 recommandations réparties sous chaque chapitre du rapport. Le chapitre 1 offre un aperçu contextuel du phénomène de vol de véhicules au Canada. Le chapitre 2 traite de l'implication du crime organisé en lien avec le vol de véhicules. Le chapitre 3 aborde la complexité de l'environnement portuaire et certaines suggestions pour faciliter les réponses au vol de véhicules dans cet environnement. Finalement, le chapitre 4 avance d'autres suggestions de mesures à prendre pour lutter contre le vol de véhicules.

CHAPITRE 1 : CONTEXTE DES VOLS DE VÉHICULES AU CANADA

Les témoins entendus lors de cette étude ont soulevé que les vols de véhicules ont significativement augmenté au Canada, notamment dans les provinces de l'Ontario et du Québec. Des témoignages ont également soulevé qu'une importante partie des véhicules volés transitent par le Port de Montréal avant d'être expédiés vers l'étranger. D'autres témoins ont dénoncé l'important fardeau financier que les vols de véhicules ont sur l'économie canadienne. Le vol de véhicules affecte tous les Canadiens et Canadiennes, notamment en les privant de leur moyen de transport, en entraînant une augmentation de leur prime d'assurance et en réduisant leur sentiment de sécurité.

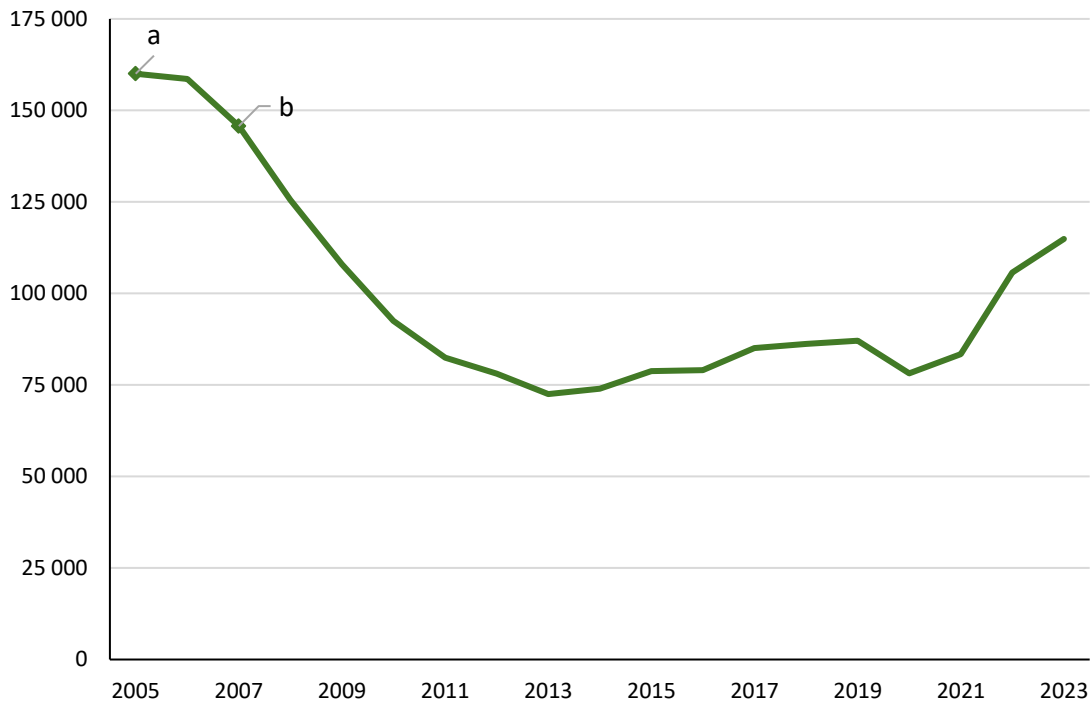


Statistiques sur l'augmentation des vols de véhicules au Canada

Au regard de l'augmentation des vols de véhicules au Canada, [David Adams](#), président de Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada⁴, a dit qu'un véhicule est volé toutes les 5 minutes au Canada. [Thomas Carrique](#), commissaire de l'Association canadienne des chefs de police, a ajouté qu'en date du 29 février 2024, 3 000 automobiles ont été volées au Canada depuis le 8 février 2024. Dans le même sens, la figure 1 démontre l'évolution des vols de véhicules au Canada entre 2005 et 2023.

4 Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada est une association commerciale canadienne représentant les intérêts de ses membres, soit 15 constructeurs automobiles, lesquels représentent 25 marques différentes, y compris les deux plus grands fabricants de véhicules au Canada: Toyota et Honda.

Figure 1 — Nombre total des vols de véhicules au Canada entre 2005 et 2023



Source : Tableau préparé par les autrices à partir de données obtenues de Statistique Canada, Tableau 35-10-0177-01 Statistiques des crimes fondés sur l'affaire, par infractions détaillées, Canada, provinces, territoires, régions métropolitaines de recensement et Police militaire des Forces canadiennes.

a. : Au début des années 2000, le vol de véhicules est devenu un fléau important pour les Canadiens et les Canadiennes. En 2005, le gouvernement du Canada a pris des mesures pour y remédier, notamment en modernisant la norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada afin d'exiger que les véhicules fabriqués après 2007 contiennent un système d'immobilisation et que les plaques du numéro d'identification des véhicules (NIV) soient installées sur le châssis du véhicule. Voir Gouvernement du Canada, [Contexte : Dispositifs d'immobilisation des véhicules](#).

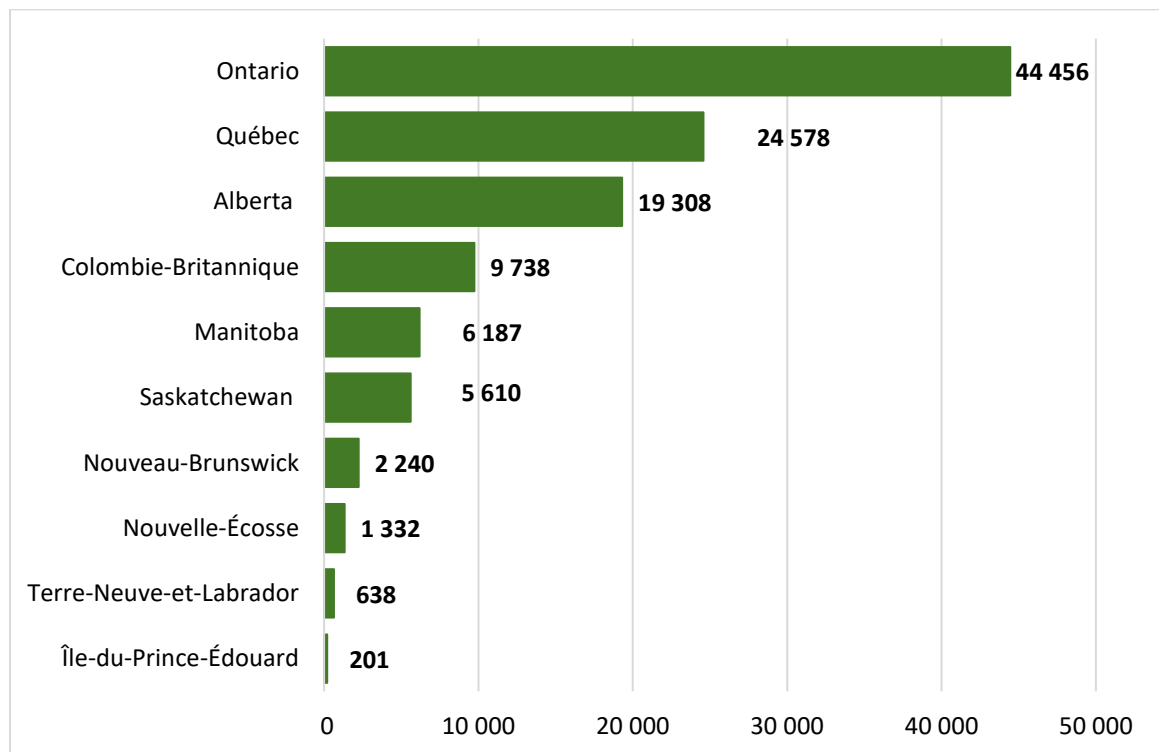
b. : En 2007, les modifications apportées à la norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada et les exigences relatives au NIV sont entrées en vigueur. Ces modifications législatives ont permis de réduire les vols de véhicules, tel que démontré par la figure 1.

Note : Équité Association a publié un [Rapport sur les tendances au premier semestre de 2024 en matière de vol d'automobiles](#) le 16 juillet 2024. Le rapport indique que, pendant la période de janvier à juin 2024, les vols de véhicules ont été en baisse de 17 % comparativement à la même période en 2023.



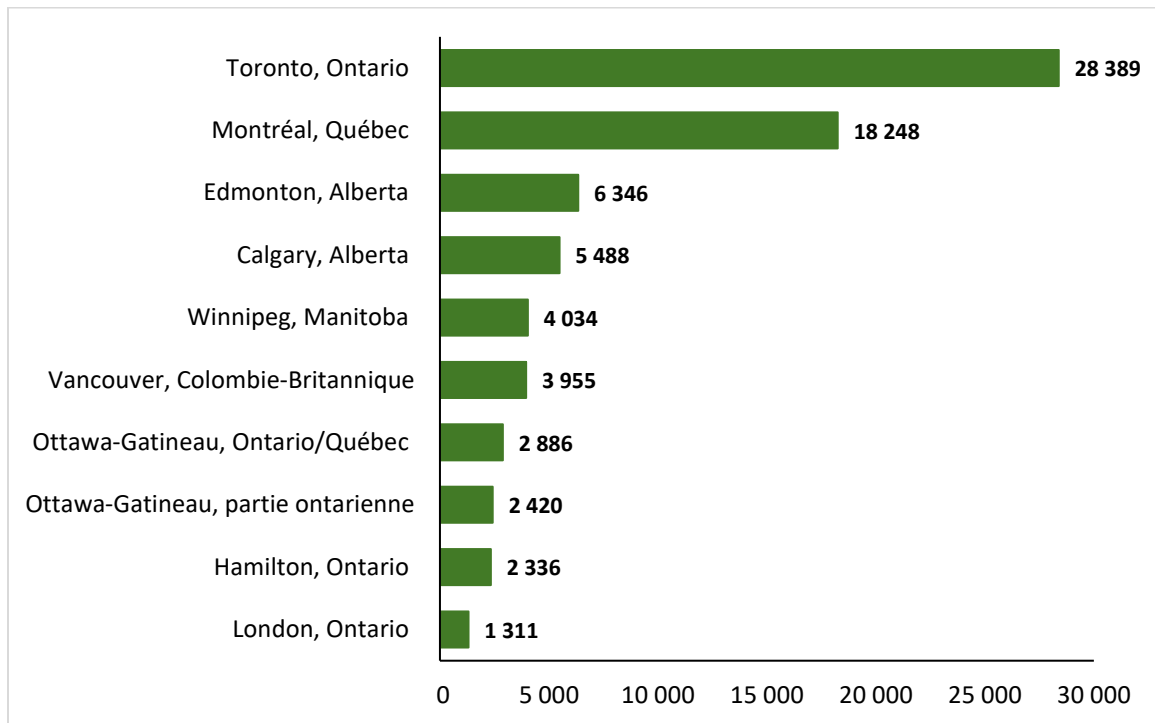
Plus particulièrement, [Terri O'Brien](#), présidente et cheffe de la direction d'Équité Association, a signalé qu'en moins de 3 ans, les vols de véhicules ont augmenté de 53 % en Ontario et de 66 % au Québec. En ce sens, la figure 2 démontre le nombre de vols de véhicules par province en 2023 et la figure 3 démontre les 10 villes ayant connu le plus grand nombre de vols de véhicules en 2023.

Figure 2 — Nombre total de véhicules volés par province canadienne en 2023



Source : Tableau préparé par les autrices à partir de données obtenues de Statistique Canada, Tableau 35-10-0177-01 Statistiques des crimes fondés sur l'affaire, par infractions détaillées, Canada, provinces, territoires, régions métropolitaines de recensement et Police militaire des Forces canadiennes.

Figure 3— Nombre total des vols de véhicules selon le top dix des régions métropolitaines de recensement en 2023



Source : Tableau préparé par les autrices à partir de données obtenues de Statistique Canada, Tableau 35-10-0177-01 Statistiques des crimes fondés sur l'affaire, par infractions détaillées, Canada, provinces, territoires, régions métropolitaines de recensement et Police militaire des Forces canadiennes.

Ontario : Région du Grand Toronto

Le Comité a entendu plusieurs témoins signaler que les vols de véhicules ont particulièrement augmenté dans la région du Grand Toronto. En effet, [Huw Williams](#), porte-parole national de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles, a indiqué que les vols de véhicules ont augmenté de 300 % dans la région du Grand Toronto depuis 2015.

Dans la même veine, [Robert Johnson](#), chef de police adjoint de Toronto Police Service, a noté que Toronto voit une hausse importante de vols de voitures, et ce plus que nulle part ailleurs au Canada. [Il](#) a spécifié que 12 000 véhicules ont été volés dans la ville de Toronto seulement en 2023. Pour mettre le tout en perspective, [il](#) a ajouté que cela représente 34 véhicules volés chaque jour en 2023, soit un toutes les 40 minutes, représentant une somme d'environ 790 millions de dollars.



Nick Milinovich, chef de police adjoint de Peel Regional Police, a noté qu'en 2023 plus de 7 000 véhicules ont été volés dans la région de Peel, ce qui représente un véhicule volé par heure. Il a ajouté que parfois c'est 1,5 véhicule qui est volé par heure.

M. Johnson a déclaré que la police de Toronto a réussi, depuis 2018, à récupérer 20 000 véhicules, soit 46 % des véhicules volés. Il a ajouté que la récupération de ces véhicules s'accompagne également de l'arrestation de 1 300 délinquants et plus de 5 000 accusations connexes.

Québec : Montréal

Pierre Brochet, président de l'Association des directeurs de police du Québec, a déclaré qu'« en 2023, c'est plus de 15 000 véhicules qui ont été volés au Québec, ce qui représente une augmentation de 57,9 % sur trois ans ».

Plus spécifiquement, Yannick Desmarais, commandant et chef de Section du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), a indiqué que le nombre de vols de véhicules a augmenté de 147 % sur le territoire de Montréal de 2020 à 2023. Il a toutefois souligné que les plus récentes statistiques du SPVM montrent une diminution de 30 % des vols dans la région de Montréal pour le premier trimestre de 2024. M. Desmarais a expliqué que ces statistiques sont notamment le résultat des opérations policières, des efforts avec les autres partenaires et de la sensibilisation du public.

Colombie-Britannique

Kelly Aimers, actuaire en chef de l'Insurance Corporation of British Columbia (ICBC), a mentionné qu'en 2023, la Colombie-Britannique (C.-B.) a connu son plus faible taux de vols de véhicules depuis 2018 selon l'Équipe intégrée municipale-provinciale de répression des crimes liés aux automobiles (IMPACT).

Mme O'Brien a indiqué que la C.-B. est moins touchée par le phénomène de vols de véhicules que d'autres provinces canadiennes, car les marchés illégaux vers l'étranger sont de l'autre côté de l'Atlantique. Elle a également expliqué que cette province peut s'avérer moins intéressante pour les organisations criminelles, car il peut y avoir un obstacle en raison des eaux territoriales américaines. Elle a dit que si

[elles] vont vers le Sud, les navires entrent tout de suite dans les eaux américaines à la sortie du port de Vancouver ou d'autres ports de la Colombie-Britannique. [Si elles] vont vers le Nord, [elles] entrent dans les eaux de l'Alaska et se retrouvent à nouveau en territoire américain. [Elles] sont donc susceptibles d'être fouillé[e]s et saisi[e]s par la U.S. Customs and Border Protection.

Shabnem Afzal, directrice sécurité routière de l'ICBC, a souligné que la plupart des véhicules volés en C.-B. ne sont pas exportés, ce qui explique que 7 sur 10 d'entre eux sont retrouvés. Elle a également déclaré qu'en C.-B. les vols ne sont pas réalisés sur de nouveaux modèles, mais plutôt sur des véhicules plus anciens.

Trois cheminements possibles des véhicules volés

Selon des témoignages entendus lors de l'étude, les véhicules volés ont généralement trois cheminements possibles, soit d'être exportés vers l'étranger, d'avoir leur numéro d'identification de véhicule (NIV) cloné et d'être revendus au Canada ou d'être démontés en pièces⁵. M. Milinovich a déclaré qu'approximativement 60 % des véhicules volés sont destinés à l'exportation, alors que 40 % reçoivent un NIV cloné et sont revendus au Canada.

L'exportation vers l'étranger

Premièrement, concernant l'exportation de véhicules vers l'étranger, M. Johnson a expliqué que

comme pour d'autres crimes commis par des réseaux de criminels organisés, les voleurs ne se soucient guère des frontières ou des secteurs. Un acte de piraterie routière violent commis à Toronto peut se terminer par une arrestation à Hamilton. Nous savons que les véhicules volés quittent souvent Toronto pour être revendus aux quatre coins du monde par des organisations criminelles.

Au Canada, la voie privilégiée pour l'exportation de véhicules volés semble être le Port de Montréal. Effectivement, M. Williams a expliqué que des véhicules volés sont envoyés par voie ferroviaires au Port de Montréal. Toutefois, lors de la visite au Port de Montréal, le Comité a été informé que la majorité des véhicules volés arrivent par camion. M. Williams a ajouté qu'ensuite, ces véhicules sont exportés, sans que l'ASFC ne procède à des inspections, en Afrique, en Europe de l'Est et dans d'autres pays afin d'être revendus par le crime organisé international.

Julien Baudry, directeur des Affaires publiques de l'APM, a expliqué les raisons pour lesquelles le Port de Montréal est une cible privilégiée pour l'exportation de véhicules. En effet, il a soulevé qu'

[i]l y a essentiellement deux raisons à cela: nous sommes très près des grands centres urbains du Québec et de l'Ontario, mais nous sommes aussi le principal port à conteneurs lorsqu'il est question de fournir des marchés, tels que ceux de l'Afrique ou

5 SECU, Témoignages, 29 février 2024 (Dan Service, directeur, VIN Verification Services Inc.).

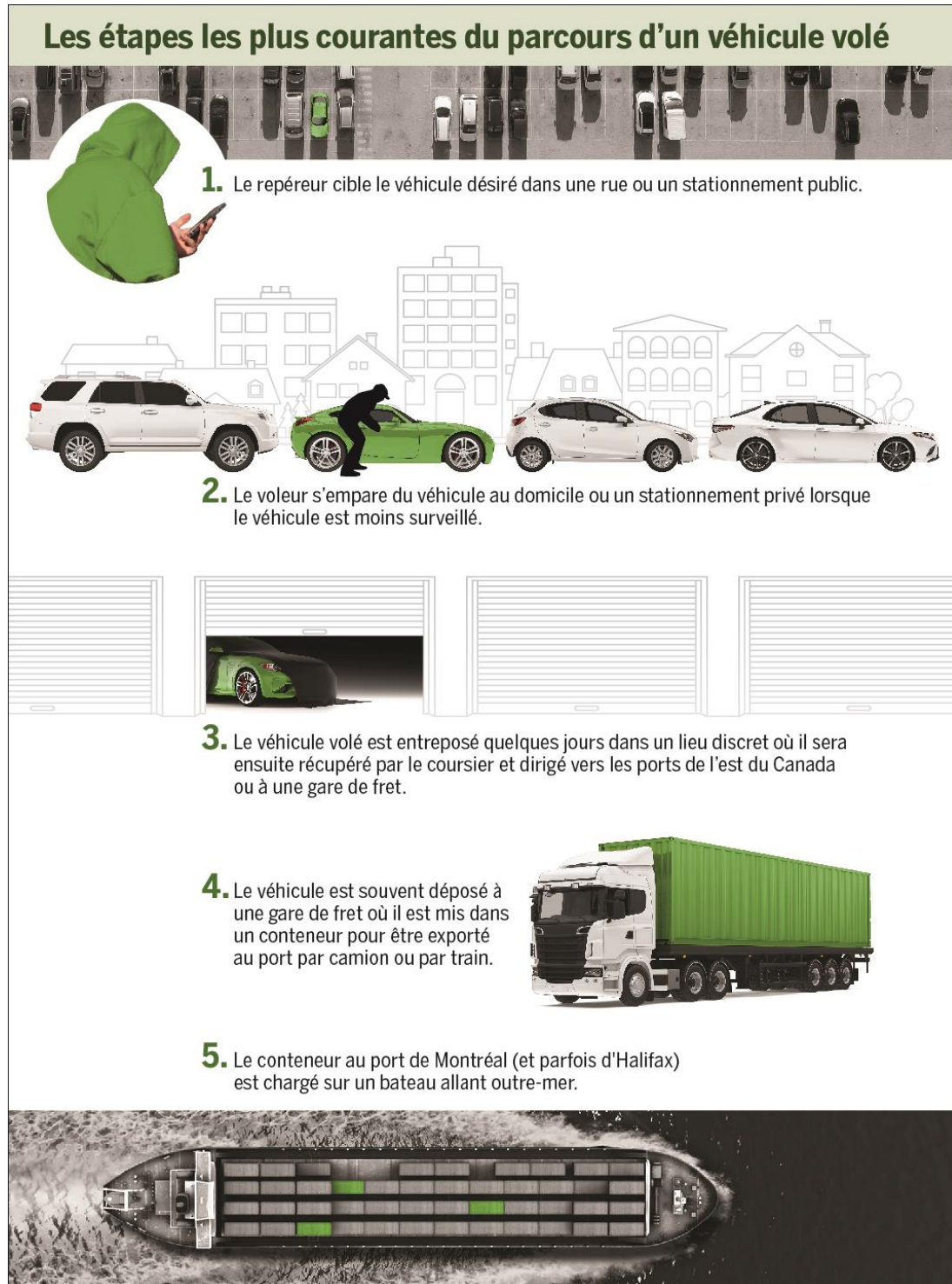


du Moyen-Orient. Selon [INTERPOL], ces deux derniers marchés font partie des lieux de destination de ces véhicules volés.

Michel Patenaude, inspecteur-chef à la Sûreté du Québec (SQ), a également souligné l'importance du Port de Montréal pour l'exportation de véhicules volés en provenance du Québec et de l'Ontario.

La figure 4 démontre les étapes les plus courantes du parcours que peut suivre un véhicule volé, partant du repérage jusqu'à son exportation.

Figure 4 — Les étapes les plus courantes du parcours d'un véhicule volé





Description : L'infographie présente les cinq étapes les plus courantes du parcours d'un véhicule volé.

1. Le repéreur cible le véhicule désiré dans une rue ou un stationnement public.
2. Le voleur s'empare du véhicule au domicile ou un stationnement privé lorsque le véhicule est moins surveillé.
3. Le véhicule volé est entreposé quelques jours dans un lieu discret où il sera ensuite récupéré par le coursier et dirigé vers les ports de l'est du Canada ou à une gare de fret.
4. Le véhicule est souvent déposé à une gare de fret où il est mis dans un conteneur pour être exporté au port par camion ou par train.
5. Le conteneur au port de Montréal (et parfois d'Halifax) est chargé sur un bateau allant outre-mer.

Clonage de numéro d'identification de véhicule et revente

Deuxièmement, concernant le clonage de NIV et la revente au Canada, [Mme O'Brien](#) a expliqué que le clonage de NIV « consiste à modifier le numéro d'identification pour falsifier l'identité du véhicule, après quoi les criminels peuvent les revendre à des Canadiens non avertis, les utiliser pour commettre d'autres crimes ou les exporter en vue d'en tirer un profit considérable ».

[Dan Service](#), directeur de VIN Verification Services Inc., a rapporté que des véhicules « se voient attribuer un nouveau numéro d'identification, sont réimmatriculés et inscrits légitimement dans les registres des gouvernements provinciaux, avant d'être revendus partout au Canada à des consommateurs qui n'ont aucune idée de ce qui s'est passé ».

Revente de pièces détachées

Troisièmement, [Mme O'Brien](#) a indiqué qu'un petit pourcentage de véhicules volés ne sont pas exportés, mais se retrouvent plutôt en pièces détachées. Elle a spécifié que les convertisseurs catalytiques sont des pièces prisées par les voleurs, car ils contiennent des métaux précieux. Elle a ajouté que des vols de masses ont eu lieu chez des concessionnaires où les convertisseurs catalytiques ont été systématiquement volés.

Fardeau financier

[M. Desmarais](#) a noté que le vol de véhicules constitue un crime qui entraîne des conséquences importantes sur les victimes autant d'un point de vue financier que sur leur sentiment de sécurité. De plus, selon [Mme O'Brien](#), le phénomène actuel du vol de véhicules a créé une double exploitation des Canadiens : une première fois en étant victimes d'un vol de véhicule, et une seconde fois lorsque les produits de ce crime sont

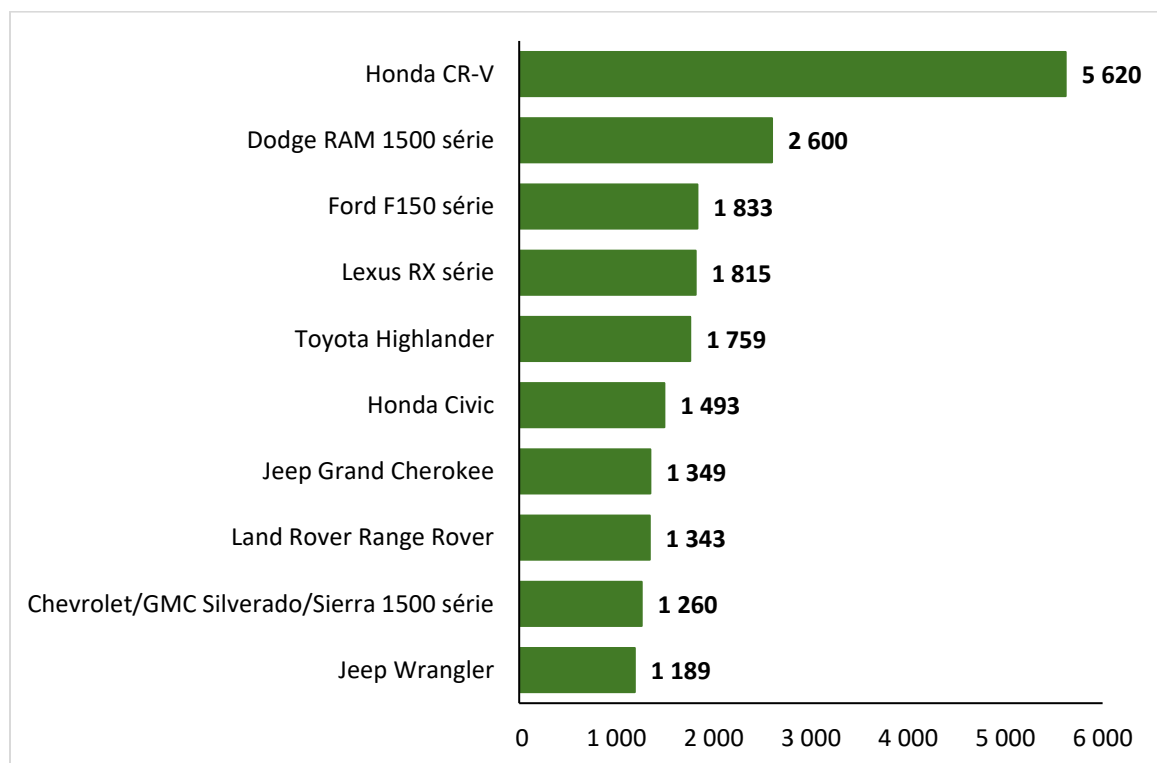
réintroduits dans la communauté par le financement du trafic d'armes à feu et de drogues, ou d'autres activités illégales.

À l'égard du fardeau financier, [Ian Jack](#), vice-président des affaires publiques de l'Association canadienne des automobilistes (CAA), a indiqué que

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

La figure 5 démontre les 10 véhicules les plus volés au Canada en 2022.

Figure 5 — Véhicules à moteur les plus volés au Canada en 2022



Source : Tableau préparé par les autrices à partir des données obtenues d'Équité Association.

D'autre part, [Mme O'Brien](#) a mentionné que « certains assureurs britanniques considèrent que certains modèles qui figurent sur notre liste des 10 premiers [véhicules] volés ne sont pas assurables, sinon au prix de primes supérieures à 10 000 livres par



an ». À cet égard, [Celyeste Power](#), présidente et directrice générale du Bureau d'assurance du Canada (BAC), a noté qu'en Ontario et en Alberta, les assureurs doivent proposer à tous les clients un tarif d'assurances contrairement au Royaume-Uni.

Le Comité reconnaît que le fardeau financier du vol de véhicules est largement réparti. Il impose des difficultés aux assureurs qui n'ont d'autre recours que d'augmenter le taux de prime d'assurance, ce qui affecte les Canadiens et Canadiennes à travers le pays. C'est dans l'espoir de répondre aux préoccupations des assureurs que le Comité recommande ce qui suit.

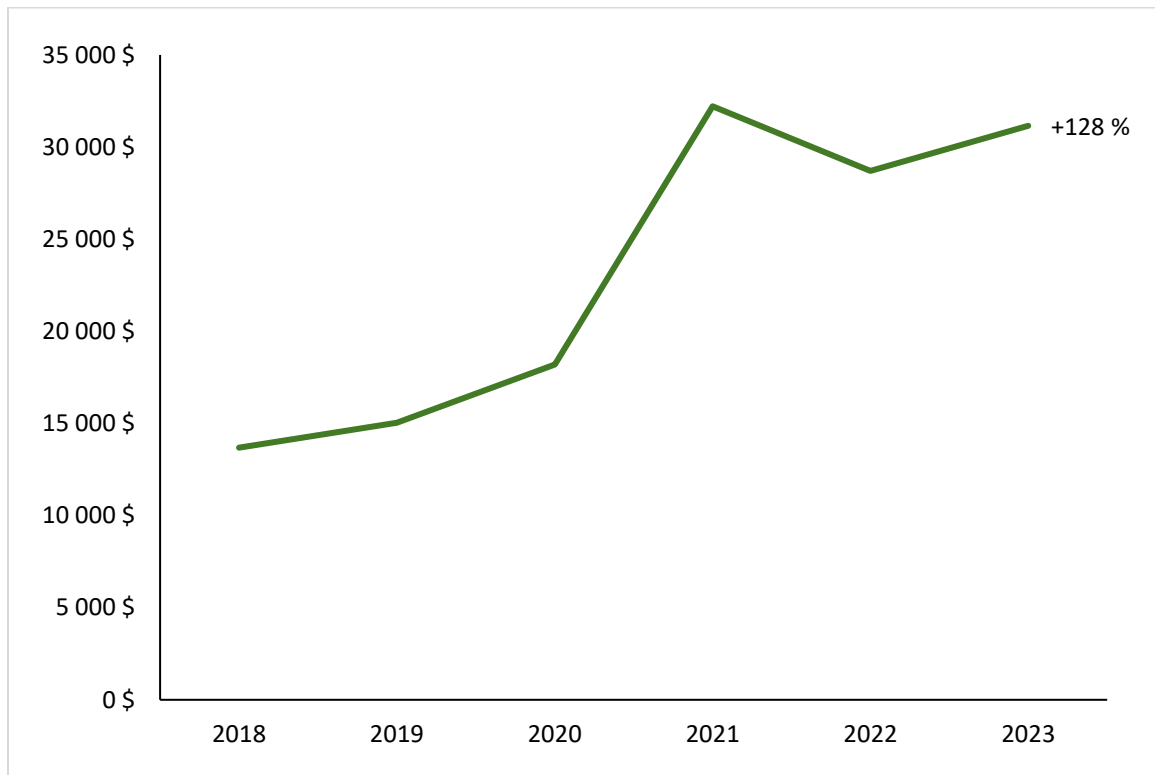
Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada travaille en collaboration avec les gouvernements provinciaux et territoriaux afin de trouver un équilibre permettant plus de liberté aux assureurs quant à l'assurance des véhicules les plus volés en se basant sur le modèle du Royaume-Uni.

[M. Jack](#) a souligné que CAA craint que les coûts d'achat de véhicules ainsi que les primes d'assurances et les franchises ne cessent d'augmenter si le phénomène des vols de véhicules n'est pas maîtrisé. M. Jack a également noté que l'augmentation des vols de véhicules « ne se limite pas qu'à des pressions financières pour les consommateurs, aussi importantes soient-elles », mais comporte également des effets psychologiques sur les individus touchés.

[Mme Power](#) a indiqué qu'en 2023 les primes d'assurances avaient augmenté en moyenne de 130 \$ en Ontario et de 105 \$ au Québec. La figure 6 démontre le coût moyen des réclamations d'assurance dans le cadre des vols de véhicules de 2018 à 2023.

Figure 6 — Coût moyen des réclamations d'assurance pour vol de véhicules, au Canada entre 2018 et 2023



Source : Tableau préparé par les autrices à partir des données obtenues auprès de l'association professionnelle nommée Bureau d'assurance du Canada.

Mme Aimers a spécifié que la franchise minimale en cas de vols multiples au cours des dernières années s'est élevée à 2 500 \$.

Guillaume Lamy, vice-président principal, assurances des particuliers des opérations canadiennes d'Intact Assurance, a ajouté que les compagnies d'assurance paient pour les réclamations, mais qu'au final ce sont les clients qui assument ces coûts par leurs primes d'assurances.

Une autre conséquence financière des vols de véhicules est le coût d'application de la loi. Mme O'Brien a fait valoir que « [s]ur le plan financier, cette criminalité entraîne des coûts d'application de la loi et d'administration du système de justice criminelle qui sont très lourds pour le gouvernement et l'ensemble des contribuables ».

Les conséquences financières de l'augmentation des vols de véhicules ne touchent pas seulement les individus et le gouvernement, mais également les entreprises. À cet effet,



M. Williams a noté que les coûts pour sécuriser les concessionnaires sont élevés et les frais d'assurances augmentent également pour les concessionnaires. M. Williams a également déclaré que des clients se présentent chez les concessionnaires pour retourner leurs véhicules lorsqu'ils figurent sur la liste des modèles les plus volés par crainte d'être victimes de crimes violents.

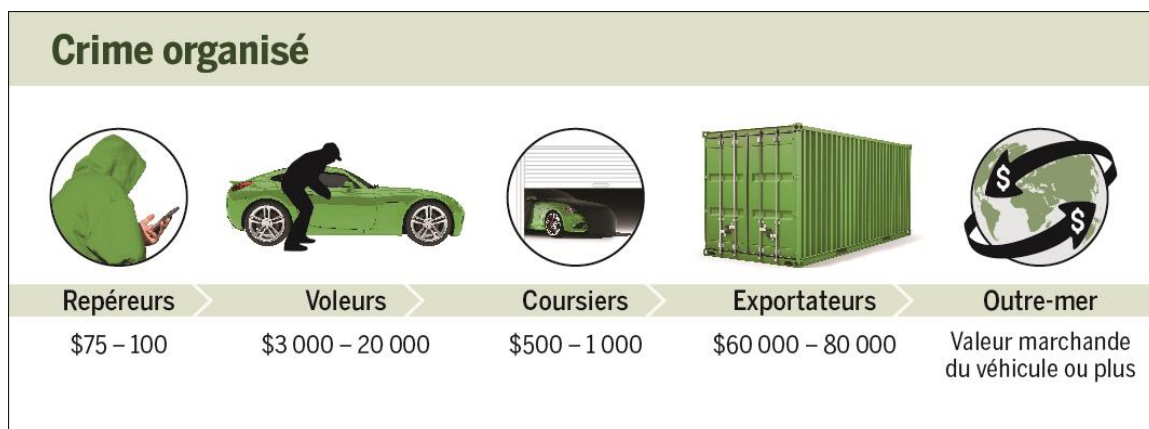
CHAPITRE 2 : IMPLICATION DU CRIME ORGANISÉ

Plusieurs témoins ont souligné que la hausse des vols de véhicules peut être attribuable à la montée du crime organisé. M. Desmarais a indiqué que le vol de véhicule est particulièrement intéressant pour le crime organisé considérant le contexte de pénurie de véhicules en raison des perturbations sur les chaînes d'approvisionnement depuis la pandémie de COVID-19. De plus, M. Lamy a expliqué que les criminels, comprenant ceux du crime organisé, « considèrent le vol de véhicules au Canada comme un crime fort enrichissant à faible risque ».

Selon M. Patenaude, « les groupes du crime organisé qui passent du vol à l'exportation opèrent dans des structures très complexes qui jouent toutes des rôles différents et assument toutes des responsabilités différentes au sein de leur organisation ». Pendant la visite au Port de Montréal, le Comité a également entendu qu'il est important d'augmenter l'échange d'information entre les divers partenaires d'application de la loi afin de s'attaquer aux têtes dirigeantes du crime organisé et perturber leurs opérations.

Scott Wade, inspecteur-détective de la Police provinciale de l'Ontario (PPO), a expliqué que les vols de voitures sont réalisés par les groupes du crime organisé dans les grandes régions métropolitaines par des repéreurs qui identifient les véhicules, des voleurs qui volent les véhicules et ensuite des coursiers qui transportent les véhicules vers les points d'exportation pour l'Europe, l'Afrique ou encore le Moyen-Orient. En ce sens, la figure 7 démontre le rôle et le gain financier de chaque participant impliqué dans le vol d'un véhicule.

Figure 7 — La hiérarchie des acteurs impliqués dans le vol de véhicule et leur profit



Rôle du crime organisé dans les vols de véhicules

[Damon Lyons](#), directeur général de l'Association canadienne des exportateurs de véhicules, a expliqué que, selon lui, la montée du crime organisé constitue le facteur principal justifiant la hausse des vols de véhicules. En effet, il a mentionné que « dans un rapport récent, le Service canadien de renseignements criminels a évalué que le nombre de groupes criminels organisés actifs sur le marché des véhicules volés avait augmenté de 62 % en une seule année, soit de 2022 à 2023 ».

M. Lyons a réitéré dans son [mémoire](#) le rôle principal du crime organisé dans le vol de véhicule de nos jours. Il a noté qu'« [é]tant donné que le processus d'exportation, les normes des fabricants de véhicules, les taux de récupération des véhicules et les peines infligées aux délinquants sont restés stables pendant plus d'une décennie, le seul nouveau facteur qui peut être ajouté au calcul est l'implication du crime organisé ».

Dans son [mémoire](#), M. Lyons a indiqué qu'un autre facteur expliquant la hausse du vol de véhicules au Canada est que « [l]es mauvais acteurs exploitent la réglementation fédérale destinée à permettre la circulation régulière de l'énorme variété de marchandises échangées par le Canada ».

Contrairement à M. Lyons, [M. Carrique](#) était d'avis que le phénomène des vols des véhicules et l'implication du crime organisé ne sont pas récents, mais remontent plutôt aux années 1990. Selon lui, le marché d'expédition de véhicules volés à partir du Canada



avait considérablement diminué en 2007 à la suite de l'adoption du « règlement⁶ de Transports Canada qui obligeait tous les constructeurs automobiles à intégrer aux nouveaux véhicules un immobilisateur antivol ». Toutefois, le crime organisé a trouvé des moyens afin de contourner les technologies antivol et de profiter de la pénurie de véhicules causée par la pandémie de COVID-19. Cette pénurie a également fait augmenter la demande de véhicules usagés.

De plus, [M. Carrique](#) a déclaré que, selon lui, cette augmentation des vols au Canada est attribuable à la facilité que les voleurs ont à obtenir des véhicules prisés à l'étranger. Les réseaux criminels font des profits substantiels en exportant ces véhicules qui sont vendus à des acheteurs provenant d'Afrique et du Moyen-Orient.

Plusieurs témoins, dont [M. Carrique](#), ont déclaré que les profits du vol de véhicules servent à financer « d'autres activités criminelles comme le trafic de drogues et d'armes, la traite de personne et le terrorisme international⁷ ».

Afin de freiner l'emprise du crime organisé dans les vols de véhicules, plusieurs initiatives ont été mises en place, notamment le projet RECHERCHER « qui vise les groupes criminels responsables de l'exportation des véhicules volés⁸ ». Ces initiatives policières seront discutées plus en détail dans le chapitre 3.

Le Comité reconnaît que le crime organisé joue un rôle important dans la perpétration des vols de véhicules et que la véritable motivation du crime organisé n'est pas nécessairement le véhicule volé, mais les gains financiers que cette activité criminelle génère. Afin de limiter les gains financiers du crime organisé, le Comité fait la recommandation suivante.

Recommandation 2

Que le gouvernement du Canada continue de renforcer le Régime canadien de lutte contre le recyclage des produits de la criminalité financière et le financement des activités terroristes, afin de lutter contre le blanchiment d'argent et les produits de la criminalité liés au vol de véhicules.

6 [Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles](#), C.R.C. ch. 1038. Pour plus d'explication, voir Transport Canada, [Contexte : Dispositifs d'immobilisation des véhicules](#).

7 SECU, [Témoignages](#), 26 février 2024 (Terri O'Brien, présidente et cheffe de la direction, Équité Association); [Témoignages](#), 26 février 2024 (Nick Milinovich, chef de police adjoint, Peel Regional Police); et [Témoignages](#), 15 avril 2024 (Scott Wade, inspecteur-détective, Police Provinciale de l'Ontario).

8 SECU, [Témoignages](#), 15 avril 2024 (Matt Peggs).

Augmentation de la violence

Des témoins ont remarqué une augmentation considérable de la violence dans la commission des vols de véhicules. Notamment, [M. Patenaude](#) a souligné que, malgré le fait que le vol de véhicules constitue un crime contre la propriété, la montée de la violence dans la commission de celui-ci soulève des questions de sécurité publique⁹. Il a également spécifié que la violence est souvent utilisée pour éviter d'être arrêtée par les forces de l'ordre. [M. Desmarais](#) a constaté un lien entre les vols de véhicules et la violence armée. Il a déclaré que le SPVM a émis l'hypothèse que les profits des vols de véhicules sont utilisés pour se procurer des armes à feu.

[M. Johnson](#) a spécifié que la violence peut se manifester notamment par de l'intimidation avec des armes à feu ou par des introductions par effraction. D'ailleurs, il a déclaré qu'en 2023, 202 cas d'invasions de domicile et 233 cas d'introductions par effraction ont été signalés à Toronto, représentant une augmentation de 400 %. De plus, il a indiqué qu'en date du 29 février 2024, depuis le début de l'année 2024, 17 invasions de domicile, ainsi que plus de 32 actes de pirateries routières ont été enregistrés à Toronto représentant le double de l'année précédente à la même période.

Plus spécifiquement dans la région de Peel, [M. Milinovich](#) a noté que, dans les deux dernières années, 185 actes de piraterie routière ont été signalés. Il a également déclaré que les invasions de domicile sont en hausse dans cette région.

De la même manière, [M. Adams](#) a expliqué qu'au Québec et en Ontario les vols sont violents et peuvent être commis sous la forme de piraterie routière ou par invasion de domicile. [M. Brochet](#) et [M. Carrique](#) ont déclaré que les crimes sont non seulement une menace pour la population, mais également pour les policiers dans l'exercice de leurs fonctions. [M. Carrique](#) a spécifié que les policiers se font menacer par des armes à feu ou encore frapper par des délinquants violents qui tentent de fuir dans des véhicules volés.

[M. Williams](#) a indiqué que les vols avec violence surviennent également dans les concessionnaires en relatant que des employés ont été menacés et frappés avec des armes à feu, certains ont été victimes de piraterie routière. D'ailleurs, il a mentionné que tous les concessionnaires au Canada ont un plan de sécurité détaillé, ainsi que des protocoles en place afin d'éviter les vols de véhicules.

9 [SECU, Témoignages](#), 26 février 2024 (Terri O'Brien); [Témoignages](#), 29 février 2024 (Damon Lyons, directeur exécutif, Canadian Vehicle Exporter's Association).



À l'égard de la piraterie routière, [Mme O'Brien](#) a souligné que

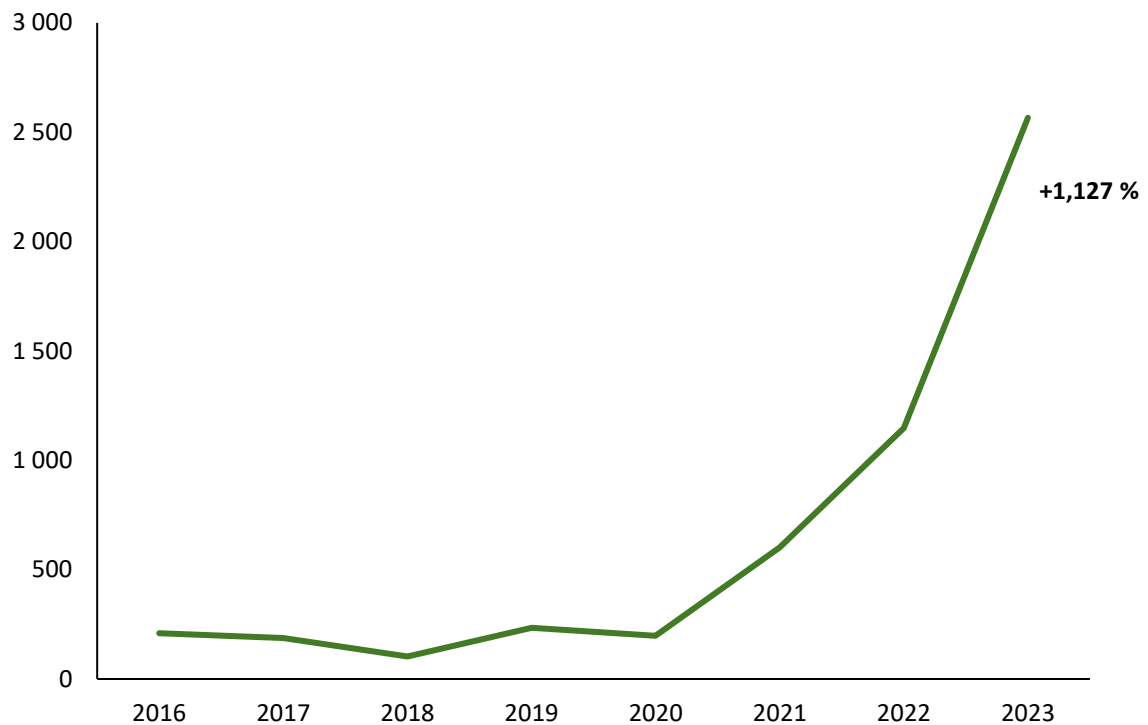
les criminels sont de plus en plus téméraires et qu'ils ont de moins en moins de scrupules à recourir à la violence physique, comme en témoigne la hausse marquée de la piraterie routière, des introductions par effraction et des vols interrompus par les propriétaires, qui mènent souvent à la violence.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

Elle ajouté que « [s]elon un sondage Angus Reid récent, 84 % des Canadiens déclarent que l'augmentation des vols de voitures les fait craindre pour leur sécurité et la montée de la criminalité dans leur communauté¹⁰ ».

La figure 8 démontre le taux d'augmentation de vols de véhicules liés à des infractions plus graves et à l'implication du crime organisé ayant été rapporté par les services policiers entre 2016 et 2023.

10 [Équité Association, « Un sondage révèle que la majorité des Canadiens ne se sentent pas en sécurité en raison de la hausse fulgurante des vols de voitures qui s'est poursuivie au cours du premier semestre de 2023 », 10 octobre 2023.](#)

Figure 8 — Implication du crime organisé dans le vol de véhicules au Canada entre 2016 et 2023



Source : Tableau préparé par les autrices à partir de données obtenues de Statistique Canada, Tableau 35-10-0062-01 Crimes organisés déclaré par la police, selon l'infraction la plus grave, Canada (certains services de police).

Profil des délinquants

Des témoins ont dénoncé le recrutement des jeunes par les organisations criminelles afin qu'ils commettent des vols de véhicules. D'ailleurs, [M. Williams](#) a rapporté que les organisations criminelles exploitent les jeunes canadiens en leur offrant des sommes d'argent exorbitantes pour participer à ces crimes. [M. Carrique](#) a déclaré que le taux de participation des jeunes est très élevé, autant dans le vol de véhicules que dans le repérage de ceux-ci. Particulièrement, dans la région du Grand Toronto, un grand nombre de ces jeunes sont armés, ce qui pose un problème de sécurité publique.

[M. Wade](#) a spécifié qu'en Ontario, l'âge moyen des voleurs de véhicules est entre 15 et 22 ans et [il](#) a ajouté que les suspects sont souvent « en possession de drogues, d'armes à feu et d'autres armes, et d'outils technologiques, comme des porte-clés de transpondeur



reprogrammés pour faciliter le vol de véhicules ». Finalement, [M. Wade](#) a indiqué que 40 % des délinquants arrêtés par la PPO étaient en liberté sous caution.

[M. Johnson](#) a déclaré que près de 50 % des personnes arrêtées pour piraterie routière à Toronto sont des récidivistes et qu'un tiers d'entre eux sont de jeunes délinquants.

[M. Milinovich](#) a ajouté qu'« un grand pourcentage des actes de piratage routier commis dans [la région du Grand Toronto] le sont par des personnes qui ont déjà un casier judiciaire pour des crimes avec violence ».

Au Québec, et plus précisément à Montréal, la tendance semble différente de celle de la région du Grand Toronto. En effet, [M. Desmarais](#) a déclaré que sur les 550 arrestations en 2023 au SPVM 50 % des individus avaient entre 15 et 25 ans. [M. Desmarais](#) a ajouté que les jeunes personnes arrêtées n'ont souvent aucun antécédent judiciaire, alors ils sont remis en liberté, alors que [M. Patenaude](#) a indiqué que les organisations criminelles recrutent aussi des « membres de gangs de rue qui ont des antécédents de violence et de trafic de stupéfiants ».

Le Comité a entendu plusieurs témoins mentionner que la sensibilisation auprès des jeunes est un élément crucial afin de réduire leur implication auprès des organisations criminelles qui les utilisent afin de commettre des vols de véhicules. Des pistes de solutions seront discutées dans le chapitre 4.

CHAPITRE 3 : COMPLEXITÉ DE L'ENVIRONNEMENT PORTUAIRE

Des témoins ont souligné que la complexité de l'environnement portuaire au Canada contribue à la difficulté d'intercepter les véhicules volés avant qu'ils ne quittent le pays¹¹. [Anita Gill](#), directrice de la Santé, sûreté et sécurité de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, a expliqué la complexité de cet environnement en survolant les différents rôles des parties impliquées:

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

Chacune des 17 administrations portuaires canadiennes est responsable de la mise en œuvre des mesures de sécurité dans les limites de ses compétences, ce qui exclut les

11 SECU, [Témoignages](#), 18 avril 2024 (Anita Gill); et [Témoignages](#), 18 avril 2024 (Michel Patenaude).

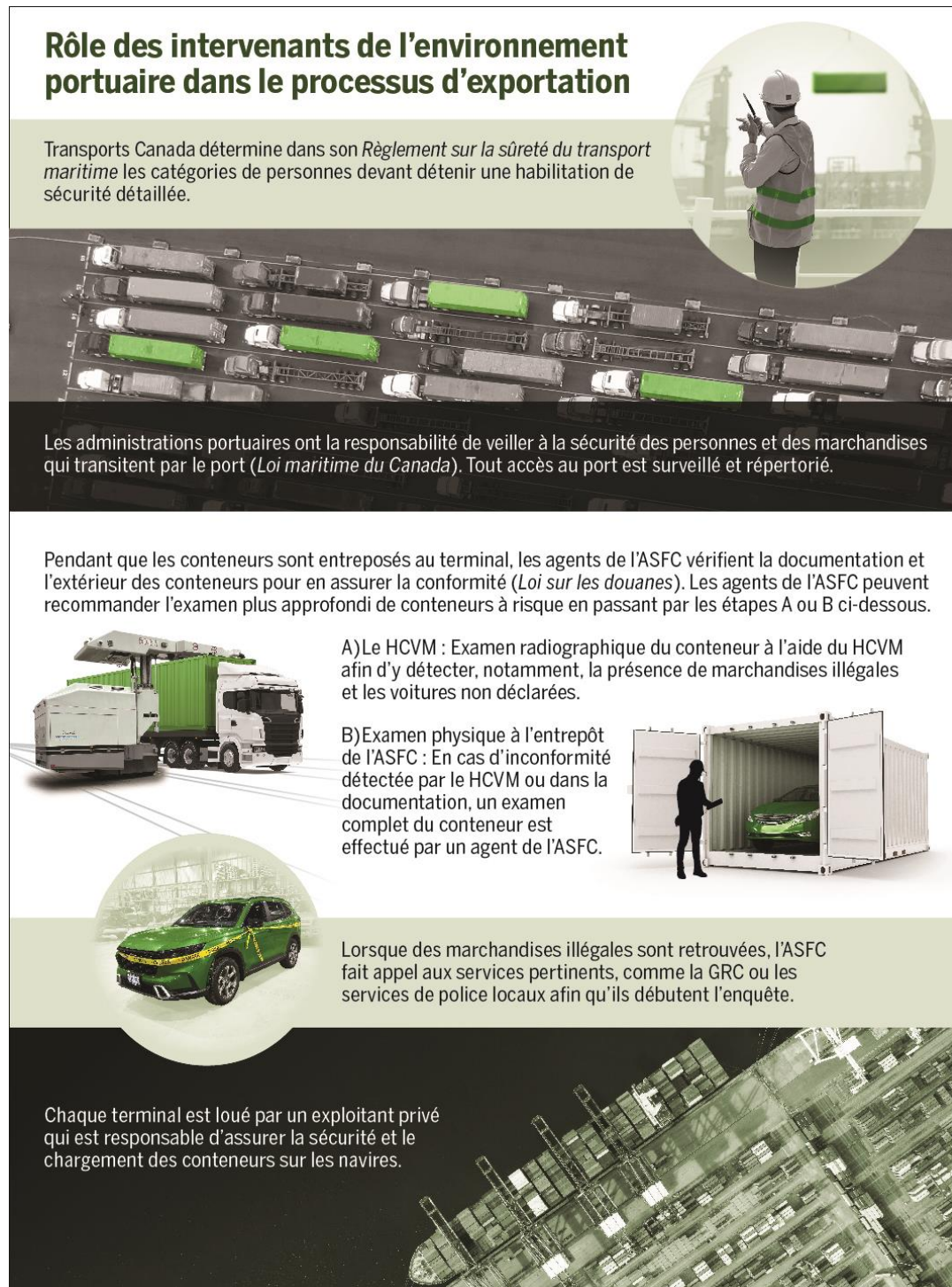
espaces loués. La responsabilité de la sécurité dans ces espaces incombe en effet à l'exploitant de terminal indépendant qui a conclu un bail avec l'administration portuaire.

La [Gendarmerie royale du Canada] et l'[ASFC] sont responsables de la protection des frontières et de la criminalité transnationale, tandis que les services de police municipaux répondent aux appels de service des terminaux. Enfin, Transports Canada détermine quelles catégories de personnes doivent détenir une habilitation de sécurité dans les ports et les installations maritimes.

La figure 9 présente certaines des étapes suivies par un conteneur exporté lorsqu'il arrive au port et illustre les différents rôles et responsabilités des acteurs impliqués dans l'environnement portuaire.



Figure 9 — Rôle des intervenants de l'environnement portuaire dans le processus d'exportation



Description : Figure 9 est une infographie représentant le rôle des intervenants de l'environnement portuaire dans le processus d'exportation.

1. Transports Canada détermine dans son *Règlement sur la sûreté du transport maritime* les catégories de personnes devant détenir une habilitation de sécurité détaillée.
2. Les administrations portuaires ont la responsabilité de veiller à la sécurité des personnes et des marchandises qui transitent par le port (selon la *Loi maritime du Canada*). Tout accès au port est surveillé et répertorié.
3. Pendant que les conteneurs sont entreposés au terminal, les agents de l'ASFC vérifient la documentation et l'extérieur des conteneurs pour en assurer la conformité (selon la *Loi sur les douanes*). Les agents de l'ASFC peuvent recommander l'examen plus approfondi de conteneurs à risque en passant par les étapes A ou B suivantes.
 - A) Le HCVM : Examen radiographique du conteneur à l'aide du HCVM afin d'y détecter, notamment, la présence de marchandises illégales et les voitures non déclarées.
 - B) Examen physique à l'entrepôt de l'ASFC : En cas d'inconformité détectée par le HCVM ou dans la documentation, un examen complet du conteneur est effectué par un agent de l'ASFC.
4. Lorsque des marchandises illégales sont retrouvées, l'ASFC fait appel aux services pertinents, comme la GRC ou les services de police locaux afin qu'ils débutent l'enquête.
5. Chaque terminal est loué par un exploitant privé qui est responsable d'assurer la sécurité et le chargement des conteneurs sur les navires.

Ce chapitre explore plus profondément les différents aspects de l'environnement portuaires, les problématiques décelées ainsi que les suggestions proposées par les témoins.

Cadre législatif

Les *Lois constitutionnelles de 1897 à 1982* attribuent la responsabilité des ports au gouvernement fédéral¹². La *Loi maritime du Canada* (LMC), ayant reçu la sanction royale en 1998, prévoit la création d'administrations portuaires canadiennes (APC) et définit leurs pouvoirs. La LMC a pour objectif de rendre le système de ports canadiens compétitif, efficace et orienté vers le commerce. Comme expliqué par [Félixpier Bergeron](#), directeur du service de Protection portuaire et de continuité des opérations de l'APM, la LMC établit également la responsabilité des APC dans la gestion, l'exploitation et l'entretien des ports canadiens.

12 *Lois constitutionnelles de 1867 à 1982*, art. 91(2) — La réglementation du trafic et du commerce; art. 91(10) — La navigation et les bâtiments ou navires; art. 91(12) — Les pêcheries des côtes de la mer et de l'intérieur; et art. 91(13) — Les passages d'eau (ferries) entre une province et tout pays britannique ou étranger, ou entre deux provinces.



La Loi sur la sûreté du transport maritime (LSTM) a été adoptée en 1994, suivie en 2004 de son règlement d'application, le Règlement sur la sûreté du transport maritime (le Règlement). Ensemble, la LMC, la LSTM et son Règlement forment le cadre législatif du secteur maritime au Canada¹³.

La LSTM et son Règlement sont grandement influencés par le *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires* (Code ISPS) de l'Organisation maritime internationale (OMI)¹⁴. L'OMI est « l'institution spécialisée des Nations Unies chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers par les navires¹⁵ ».

Allan Gray, président et chef de la direction de l'administration portuaire d'Halifax, a expliqué qu'à la suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001, l'OMI a élaboré des mesures de sécurité, surtout visant à lutter contre le terrorisme. Par la suite, l'OMI a poursuivi ses efforts pour améliorer la sécurité maritime de manière générale, notamment en proposant le Code ISPS, adopté en 2004, ainsi que le Recueil de directives pratiques par l'OMI sur la sûreté dans les ports¹⁶. Selon M. Gray, l'OMI offre des outils particulièrement utiles pour l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies de sécurité et la détection des risques dans l'environnement portuaire. D'au plus, M. Gray a mentionné qu'« [o]n demande à l'OMI d'élargir la portée de son code ISPS pour qu'il tienne compte du crime organisé. Je recommande aux représentants canadiens au sein de l'OMI d'appuyer cette initiative et d'y contribuer. » À cet effet, le Comité fait la recommandation suivante :

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada recommande à l'Organisation Maritime Internationale d'élargir la portée du *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires* pour qu'il tienne compte du crime organisé.

D'autre part, Mme Gill est d'avis qu'il serait important de modifier le Règlement afin « d'ajouter un rôle pour permettre au personnel des terminaux maritimes ou des administrations portuaires de mettre en place des mesures supplémentaires pour aider les forces de l'ordre ». Présentement, il permet aux administrations portuaires de mettre en place des mesures de sécurité pour protéger les infrastructures essentielles

13 SECU, Témoignages, 18 avril 2024 (Félixpier Bergeron, directeur, Protection portuaire et continuité des opérations, Administration portuaire de Montréal); et Témoignages, 18 avril 2024 (Anita Gill).

14 Transport Canada, Règlements et lois sur la sûreté maritime.

15 Organisation Maritime Internationale, L'OMI en bref.

16 Organisation Maritime Internationale, SOLAS XI-2 and the ISPS Code.

du Canada, mais ne fait aucune mention de la mise en place de mesures de détection ou de prévention de la criminalité.

Considérant la complexité du milieu portuaire et les différentes législations qui pourraient être modifiées pour faciliter le travail des intervenants dans la lutte contre le vol de véhicules, le Comité formule les recommandations suivantes :

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada collabore avec les partenaires de la sécurité publique pour identifier les installations portuaires à haut risque et qu'il effectue des évaluations de sécurité ciblées pour détecter les vulnérabilités potentielles, et que le gouvernement du Canada révise et valide les plans de sécurité pour les installations de conteneurs à risque élevé.

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada examine les lois et règlements existants, comme la *Loi sur les douanes* pour :

- **renforcer la conformité des mesures du contrôle des exportations;**
- **accroître la responsabilité de tous les partenaires et les exploitants d'installations impliqués dans les opérations d'exportation;**
- **augmenter les sanctions en cas de non-conformité et de fausse déclaration; et**
- **tirer parti des pratiques exemplaires internationales.**

Recommandation 6

Que le gouvernement du Canada évalue la législation afin de s'assurer que la réglementation en matière d'exportation est efficace pour les autorités d'application de la loi.

Recommandation 7

Que le gouvernement du Canada permette aux autorités portuaires de mettre en place des mesures de sécurité pour prévenir les activités criminelles.



Rôle des administrations portuaires

Les APC sont des entités juridiques uniques et indépendantes du gouvernement fédéral. Chacune des APC est régie par un conseil d'administration dont les membres sont nommés par les groupes d'utilisateurs portuaires et les divers ordres de gouvernement. Les APC fonctionnent selon des principes commerciaux et possèdent les pouvoirs nécessaires pour déterminer leur propre orientation stratégique et prendre des décisions commerciales selon leurs besoins. Elles sont financièrement autonomes et agissent à titre de propriétaires en assumant la responsabilité de l'entretien du port et des chenaux commerciaux. Les APC peuvent donc louer des opérations portuaires aux exploitants privés de terminaux¹⁷.

Lors de la visite au Port de Montréal, le Comité a appris que chaque terminal a un lieu de provenance et de destination attribué. Deux navires peuvent être accostés dans chaque terminal en même temps. Bien que la sécurité soit du domaine de l'APM, les locataires de terminaux peuvent instaurer leurs propres systèmes de sécurité sur le terminal qu'ils louent.

Dans un [mémoire](#) soumis au Comité, l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) a qualifié les ports « d'environnements opérationnels complexes » considérant les différentes relations entre les organisations qui y travaillent. L'AAPC a noté qu'« [i]l existe des distinctions importantes entre les rôles et les responsabilités de l'administration portuaire elle-même, d'une part, et les rôles des ports indépendants, des locataires et des usagers des ports, des agences gouvernementales et des services de police locaux ». [M. Baudry](#) a spécifié que les APC concentrent leurs activités sur la fluidité ainsi que sur la sécurité et la sûreté des lieux portuaires.

[M. Bergeron](#) a expliqué que la LMC délègue aux APC des responsabilités précises et limitées en matière de sécurité des espaces sous leur autorité¹⁸. Par exemple, cette responsabilité inclut la sécurité des personnes et des marchandises qui transitent au port, mais ne comprend pas la marchandise se trouvant à l'intérieur des conteneurs.

17 Cette information a été entendue lors de la visite du Comité au Port de Montréal et confirmé par Transport Canada, [Administrations portuaires canadiennes](#).

18 SECU, [Témoignages](#), 18 avril 2024 (Anita Gill); et [Témoignages](#), 29 avril 2024 (Allan Gray, président et chef de la direction, Administration portuaire d'Halifax).

Rôle de Transport Canada

[Mme Gill](#) et [M. Bergeron](#) ont indiqué que le programme d'habilitation de sécurité est dirigé par Transports Canada. Il revient donc à Transports Canada de déterminer les catégories de personnes qui doivent détenir une habilitation de sécurité dans les ports et les installations maritimes, ainsi que d'effectuer cette vérification.

Réviser le processus d'habilitation de sécurité

Des témoins ont remarqué une lacune quant aux habilitations de sécurité dans les ports canadiens. Certains témoins ont revendiqué un meilleur contrôle de l'accréditation de sécurité des employés et de la réglementation qui l'entoure¹⁹.

[Mme Gill](#) a expliqué que « conformément à la réglementation de Transports Canada, toute personne qui entre dans une installation de croisière doit être titulaire d'une habilitation de sécurité », mais que cette norme diffère sur les terminaux à conteneurs. [M. Bergeron](#) a spécifié que l'habilitation de sécurité est « essentiellement réservé[e] aux personnes qui ont autorité sur d'autres personnes ou sur la gestion de l'inventaire ». Il a précisé qu'au Port de Montréal, sur les 1 200 débardeurs, seuls 200 ont une habilitation de sécurité. [Mme Gill](#) a ajouté qu'au Port de Vancouver-Fraser, sur les 32 000 laissez-passer portuaires, seuls 7 000 font l'objet d'une habilitation de sécurité.

D'après [M. Brochet](#), il faudrait revoir le Règlement, prendre des mesures plus fermes et adopter de nouvelles normes législatives quant au processus de sélection et au système d'accréditation de sécurité des employés des ports canadiens. [M. Patenaude](#) et [M. Brochet](#) ont souligné la possibilité de confier aux services policiers la tâche de l'accréditation de sécurité des employés des APC. Les services policiers, comme la SQ, possèdent déjà la capacité d'effectuer des habilitations de sécurité et pourraient garantir une vérification rigoureuse et impartiale des antécédents des employés.

D'autre part, [M. Gray](#) a signalé que les cartes d'habilitations de sécurité dans les ports canadiens ne sont pas les mêmes d'un port à l'autre puisque chaque port crée sa propre carte d'accès. Selon lui, « [c]e manque d'uniformité rend le système vulnérable à la fraude. D'autres pays ont des systèmes centralisés avec des cartes uniques, ce qui facilite

19 SECU, *Témoignages*, 29 février 2024 (Pierre Brochet, président, Association des directeurs de police du Québec); *Témoignages*, 18 avril 2024 (Anita Gill); *Témoignages*, 18 avril 2024 (Felixpierre Bergeron); *Témoignages*, 29 avril 2024 (Allan Gray); et Association canadienne des automobilistes (CAA) et la compagnie d'assurance CAA Insurance company, *Recommandations de la CAA sur la lutte contre le vol de voitures au Canada* (document soumis au Comité par Tim Shearman, président et directeur général de l'Association canadienne des automobilistes, et Matthew Turack, Président du groupe CAA Insurance).



la détection de la contrefaçon et la vérification d'une carte au moyen d'une base de données centralisée. »

M. Gray a souligné qu'un système centralisé, similaire à ceux retrouvés dans d'autres juridictions, permettrait d'éviter cet enjeu de sécurité. Il a décrit que d'autres pays apposent des films holographiques de sécurité sur leurs cartes d'accès. Ceux-ci ne peuvent être achetés qu'auprès du gouvernement rendant les cartes identiques à l'échelle du pays, ce qui permet de déceler plus facilement les falsifications.

M. Gray a approuvé la proposition du budget fédéral de financer Transport Canada et la Gendarmerie royale du Canada (GRC) pour la création d'un programme centralisé d'habilitation de sécurité en matière de transport.

Comme de nombreux témoins, le Comité est préoccupé par les lacunes dans le processus d'habilitation de sécurité dans les ports canadiens. À cet égard, il formule donc les recommandations suivantes :

Recommandation 8

Que le gouvernement du Canada explore la possibilité d'apporter des modifications législatives pour donner aux services policiers le pouvoir d'effectuer des vérifications de sécurité pour tous les employés des administrations portuaires canadiennes.

Recommandation 9

Que le gouvernement du Canada améliore et normalise le contrôle d'habilitation de sécurité dans les ports canadiens, effectué par Transports Canada en collaboration avec les services de police, en :

- **établissant une base de données centralisée des cartes d'accès des employés dans tous les ports canadiens;**
- **établissant un mécanisme pour normaliser l'authentification des cartes d'accès dans l'ensemble des ports canadiens; et**
- **considérant la technologie utilisée ailleurs dans le monde, comme la technologie du film holographique, soit prise en compte.**

Rôle de l'Agence des services frontaliers du Canada

[Aaron McCrorie](#), vice-président du Renseignement et exécution de la loi de l'ASFC, a souligné le double mandat de l'ASFC : l'agence doit d'une part « favoriser le commerce légitime, en soutien à une économie canadienne forte », et d'autre part, elle doit « garantir la sécurité et l'intégrité de la frontière pour protéger les Canadiens contre toutes sortes de menaces, dont les drogues illégales, les armes à feu et l'exportation de véhicules volés ».

Pendant la visite au Port de Montréal, le Comité a entendu que lorsque les conteneurs importés arrivent au port, les agents de l'ASFC doivent vérifier la documentation et l'extérieur des conteneurs pour en assurer la conformité. Aucune donnée exacte n'était disponible concernant le pourcentage de conteneurs fouillés lors de l'exportation. Toutefois, des agents de l'ASFC ont confirmé que des conteneurs exportés sont parfois fouillés afin de vérifier, entre autres, la présence de drogues, d'armes et de véhicules volés. Les agents de l'ASFC ont clarifié que, depuis l'augmentation des vols de véhicules, ils portent une attention particulière à l'inspection des conteneurs destinés à l'exportation.

En vertu de l'article 6 de la [Loi sur les douanes](#), l'administration portuaire est tenue de fournir, d'équiper et d'entretenir les locaux et les installations permettant aux agents de l'ASFC de procéder aux inspections des conteneurs.

L'ASFC dispose d'outils hautement technologiques lui permettant de procéder aux inspections de conteneurs, dont l'Ionscan, un détecteur pour les stupéfiants et les explosifs. L'ASFC dispose également d'un système mobile de radiographie à rayons X, communément appelé le HCVM (c'est-à-dire, le « Heimann Cargo Vision Mobile »), pour effectuer une radiographie de manière non intrusive et rapide de ce que renferme un conteneur.

Le HCVM est principalement utilisé pour enquêter sur des conteneurs qui sont importés, soit lorsqu'un conteneur semble suspicieux, qu'il a été sélectionné de façon aléatoire ou qu'une demande a été faite par une autorité. Il peut également servir pour examiner des conteneurs d'exportation, bien que ce soit à moins grande fréquence. Si des éléments non conformes sont découverts lors de cet examen radiographique, le conteneur est apporté dans le centre de fouilles de conteneurs afin d'être inspecté entièrement par les agents de l'ASFC.

Lorsqu'une inspection d'un conteneur permet de retrouver un véhicule volé, un examen complet de celui-ci est effectué. Cet examen permet de détecter la présence de drogues, d'armes ou d'autres marchandises illicites. Actuellement, le fentanyl est le principal opioïde intercepté par l'ASFC.



[M. McCrorie](#) a présenté un aperçu de l'approche de l'ASFC face à son double mandat et du travail que l'agence a effectué en 2023. Il a expliqué qu'à travers les ports canadiens où l'ASFC opère, l'ASFC a facilité le mouvement de plus de 3,5 millions de conteneurs, elle a protégé les collectivités canadiennes en empêchant l'entrée au pays de plus de 900 armes à feu prohibées et plus de 27 000 armes et elle a intercepté plus de 72 000 kilogrammes de drogues prohibées, de cannabis, de narcotiques et de produits chimiques précurseurs. Finalement, l'ASFC a empêché l'exportation de 1 806 véhicules volés.

[M. McCrorie](#) a rajouté qu'au moment de son témoignage, l'ASFC avait déjà intercepté 949 véhicules volés en 2024. [Il](#) a également dit que l'ASFC soutient un travail de collaboration avec « la GRC, la PPO, la SQ, le SPVM et d'autres services de police pour renforcer l'échange de renseignements et appuyer les enquêtes criminelles ». Notamment, en 2023, l'ASFC a participé à 14 opérations policières différentes, y compris le projet Vector, soit une opération conjointe entre l'ASFC, la PPO, la SQ, le SPVM et l'Association Équité qui a permis de cibler 390 conteneurs d'expédition et de récupérer un total de 598 véhicules volés en date du 15 avril 2024.

[M. McCrorie](#) a également souligné la collaboration de l'ASFC avec des groupes du secteur privé comme Équité Association et l'Association canadienne des exportateurs de véhicules pour améliorer les efforts de ciblage de l'ASFC.

Réviser les priorités de l'Agence des services frontaliers du Canada

Le Comité a entendu à de nombreuses reprises que le mandat de l'ASFC est davantage axé sur l'importation que sur l'exportation. Notamment, [M. Brochet](#), [M. Jack](#) et [M. Milinovich](#) ont noté que l'ASFC ne semble pas réellement inspecter les cargaisons d'exportation.

[M. Milinovich](#) a constaté que malgré le nombre élevé de voitures volées exportées hors du pays, l'ASFC ne possède pas d'agents ou d'analystes exclusivement affectés à l'interception des exportations de voitures volées au Canada. À cet égard, [M. Milinovich](#) a dit que « [n]ous devons doter nos ports de ressources et d'équipements à la hauteur de la pression et des problèmes que nous rencontrons ».

Par rapport au mandat de l'ASFC et à l'exportation de biens, [M. Gray](#) a noté qu'il est important de comprendre « que la plupart des autorités douanières dans le monde se concentrent sur la protection du pays et sur l'examen des marchandises qui y entrent. [...] [L]eur objectif premier est de protéger le pays, de sorte que leurs ressources sont réparties de cette façon. » Selon lui, l'allocation des ressources actuelles ne permet pas à l'ASFC de se concentrer suffisamment sur l'exportation.

Dans la même veine, [M. McCrorie](#) a commenté que l'ASFC concentre principalement ses efforts sur les menaces contre le Canada, comme les drogues et les armes à feu illégales. Selon lui, cela ne signifie pas que l'ASFC néglige les exportations. Il s'agit plutôt d'effectuer un travail d'équilibre entre ses priorités et les risques détectés.

Quant à l'équilibre des priorités, [M. McCrorie](#) a expliqué ce qui suit :

Notre mandat, tant pour ce qui entre au pays, qu'il s'agisse de personnes ou de marchandises, que pour ce qui en sort — les exportations —, est de toujours adopter une approche fondée sur le risque. Nous ne pouvons pas vérifier chaque personne ni chaque conteneur. Nous ne pouvons pas vérifier chaque navire ou chaque camion. Cependant, en adoptant une approche fondée sur le risque, nous utilisons efficacement les ressources que les Canadiens nous ont affectées.

Néanmoins, [M. Brochet](#), a suggéré une restructuration du fonctionnement de l'ASFC afin de lui permettre d'intensifier considérablement les vérifications des conteneurs destinés à l'exportation. [Celui-ci](#) a suggéré d'imposer à l'ASFC l'obligation de faire un certain pourcentage d'inspections aléatoires des conteneurs, car à [sa connaissance](#), l'ASFC ne vérifie que les conteneurs dont elle reçoit de l'information d'activités potentiellement illégales. [M. Brochet](#) a dit que ce type de nouvelles obligations exigeraient des ressources additionnelles et la révision des méthodes de l'ASFC.

[M. Jack](#) a également indiqué qu'un changement de mentalité est nécessaire à l'ASFC. Elle doit se concentrer davantage sur les exportations. Pour sa part, [M. Milinovich](#) a également souligné la nécessité de réviser certaines lois pertinentes comme la *Loi sur les douanes* et la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*.

À la lumière des témoignages entendus, le Comité reconnaît la nécessité de réviser les priorités de l'ASFC afin que l'agence puisse accorder davantage de priorité aux conteneurs d'exportation et que des ressources lui soient allouées à cet égard. À cet effet, le Comité formule la recommandation suivante :

Recommandation 10

Que le gouvernement du Canada révisé l'aspect de surveillance des biens d'exportation du mandat de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) en :

- exigeant un pourcentage minimal de vérifications aléatoires des conteneurs d'exportation dans les ports canadiens;
- allouant davantage de ressource à l'exécution de cet aspect du mandat de l'ASFC; et



- **apportant des modifications législatives et réglementaires pour obliger les exploitants ferroviaires et portuaires à fournir des locaux adéquats aux agents de l'ASFC pour effectuer l'examen des conteneurs exportés.**

Maintenir l'utilisation de la technologie de radiographie

M. Gray a expliqué que selon la pratique courante à travers le monde, y compris au Canada, « on ne procède généralement pas à une radio[graphie] des conteneurs destinés à l'exportation, à moins que le pays de destination n'exige à des fins de sécurité une radio[graphie] préalable au chargement ». Selon lui, « l'on peut investir beaucoup d'argent et d'efforts pour acheter des appareils de détection et soumettre chaque conteneur à une radio[graphie], mais cela ne réglera peut-être pas le problème ».

M. Bergeron a informé sur quelques aspects importants liés à l'utilisation de l'équipement technologique, comme le HCVM, qui émettent des radiations pour balayer les conteneurs. Il a noté qu'il vaudrait mieux évaluer les risques pour la santé des travailleurs quant à la radiation. Il a rappelé que bien que cette technologie soit utilisée de manière plus fréquente ailleurs dans le monde, « ces pays n'ont pas le même engagement que le Canada à l'égard de la vie humaine ». Il a aussi noté qu'il faudrait analyser s'il y a l'espace nécessaire pour les utiliser et si l'utilisation des technologies nuirait à l'efficacité du port. Effectivement, il a clarifié que cette technologie prend « entre quatre et cinq minutes pour balayer chaque conteneur ».

M. McCrorie a expliqué qu'au Port de Montréal, il y a environ 2 300 conteneurs par jour qui y transitent, mais que la technologie de radiographie dont dispose actuellement l'ASFC ne permet d'en fouiller qu'environ 10 par heure.

Si nous avions 10 appareils de détection, nous pourrions fouiller les 2 300 conteneurs en une journée, mais c'est sans compter le retard qui serait créé, compte tenu du nombre de véhicules et de trains qui feraient la file. Concrètement, il est tout simplement impossible de fouiller chaque conteneur. C'est pourquoi il est si important d'utiliser l'information et le renseignement et de faire notre travail de ciblage.

M. McCrorie a relaté que pendant un certain temps, la plupart des véhicules volés étaient retrouvés grâce à un signalement de la police, mais qu'aujourd'hui l'ASFC parvient à trouver les véhicules dans le cadre de ses propres efforts dans 70 % des cas. L'autre 30 % est retrouvé à l'aide de signalements de la police. L'ASFC effectue ce travail à l'aide de techniques de ciblage et de gestion de l'information que l'ASFC obtient dans les déclarations d'exportation, ce qui inclut les NIV. Selon lui, il serait préférable d'envisager d'autres solutions que de scanner davantage de conteneurs, comme l'exploitation de l'information et du renseignement ainsi que les techniques de ciblage.

Par rapport à l'efficacité de la radiographie des conteneurs destinés à l'exportation, M. Gray a indiqué qu'il ne s'agit pas d'une approche infaillible. Par exemple :

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

Ainsi, la vérification radiographique du conteneur permettra seulement de déceler les véhicules non déclarés, mais ne permettrait pas de repérer efficacement ceux dont le NIV aura été cloné. II a ajouté qu'il n'est pas réaliste de faire une radiographie sur chaque conteneur ou même la majorité des conteneurs. II a donc remis en question l'achat en masse d'appareils de détection comme solution.

Le Comité reconnaît l'efficacité de la radiographie des conteneurs, mais comprend qu'il n'est pas réaliste d'utiliser cette technologie sur tous les conteneurs destinés à l'exportation. Il reconnaît aussi que l'expertise de ciblage de l'ASFC est importante et que l'agence fournit un excellent support aux enquêtes policières lorsque leur aide est sollicitée. C'est pour ces raisons que le Comité fait les recommandations suivantes :

Recommandation 11

Que le gouvernement du Canada renforce la collaboration entre l'Agence des services frontaliers du Canada et les autorités portuaires, le réseau ferroviaire et les partenaires du transport maritime afin d'élargir l'examen des conteneurs de fret d'exportation, notamment pour inclure le déploiement urgent, important et aléatoire de technologies de détection dans de nouveaux emplacements.

Recommandation 12

Que le gouvernement du Canada continue de fournir des ressources adéquates à l'Agence des services frontaliers du Canada pour maintenir le taux de réponse de 100 % dans la conduite des examens de conteneurs lorsque des renseignements sont fournis par les organismes d'application de la loi.



Augmenter le financement

M. McCrorie a souligné l'investissement fédéral de 28 millions de dollars pour lutter contre l'exportation de véhicules volés qui a été annoncé par le ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales lors du Sommet. Dans un communiqué de presse, l'ASFC a annoncé que ce financement permettra entre autres d'augmenter les capacités de l'ASFC de détecter et de fouiller les conteneurs renfermant les véhicules volés, et de mettre à l'essai des technologies de détection disponibles, tel que des outils analytiques avancés comme l'intelligence artificielle (IA), pouvant soutenir le travail des agents de l'ASFC dans l'interception de conteneurs destinés à l'exportation.

Des témoins, comme Mme Gill et M. Adams, ont d'ailleurs salué l'annonce du gouvernement du Canada concernant l'augmentation du financement pour les ressources d'application de la loi, y compris pour supporter le travail de l'ASFC dans les ports canadiens.

Cependant, d'autres, comme M. Lamy, sont d'avis qu'il est nécessaire de réaliser des investissements continus pour l'ASFC. Par exemple, Brian Kingston, président et chef de la direction de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, a souligné la nécessité de soutenir l'ASFC par des « investissements dans le personnel, les machines d'imagerie de conteneurs et les technologies de vérification à distance du NIV ».

Par rapport au manque de personnel, Mark Weber, président national du Syndicat des douanes et de l'immigration, a suggéré l'ouverture d'un deuxième collège pour former des agents de l'ASFC. Il a souligné qu'il ne manque pas de candidats actuellement, mais plutôt de ressources pour les former. Il est d'avis que la « technologie peut être très utile à un agent, mais il faut que l'agent soit présent ».

Quant à lui, M. Jack, a suggéré de fournir les ressources nécessaires à l'ASFC « en augmentant les effectifs sur le terrain, en installant des scanners pour les conteneurs de fret et en accordant la priorité aux inspections aléatoires sur les exportations, qui sont aujourd'hui pratiquement inexistantes ».

Le Comité comprend qu'il soit nécessaire de réaliser des investissements continus envers l'ASFC afin d'assurer que l'agence possède les ressources nécessaires pour répondre aux attentes des Canadiens et Canadiennes. Le Comité recommande donc les investissements suivants :

Recommandation 13

Que le gouvernement du Canada investisse dans la lutte contre le vol de véhicules en prenant les mesures suivantes :

- **augmenter le nombre d'agents aux frontières en embauchant de nouveaux agents des services frontaliers de première ligne et en les déployant dans les ports, les gares ferroviaires et les centres intermodaux afin d'accroître la capacité d'examen en réponse aux renseignements recueillis par l'Agence des services frontaliers du Canada et les organismes d'application de la loi;**
- **consacrer de nouvelles ressources aux capacités de renseignement et de ciblage de véhicules volés; et**
- **identifier et tester de nouveaux outils de technologie de détection afin d'accroître la capacité d'effectuer un contrôle des conteneurs pour la recherche des véhicules volés.**

Recommandation 14

Que le gouvernement du Canada réduise ses dépenses en conseillers externes à l'Agence des services frontaliers du Canada et consacre ces ressources à l'augmentation de la capacité de balayage dans les ports du Canada.

Recommandation 15

Que le gouvernement du Canada ouvre un deuxième collège de formation de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Rôle des services policiers canadiens dans les Ports

Le Comité a entendu que le rôle des services policiers canadiens est crucial dans la lutte contre les vols de véhicules. Lors de la visite au Port de Montréal, le Comité a été informé que lorsque des marchandises illégales sont retrouvées, l'ASFC fait appel au service des renseignements et ensuite à la GRC et aux services de police locaux. Ceux-ci sont responsables de contacter l'autorité étrangère concernée ou les services de police provinciaux afin de coordonner la suite de l'enquête.

Dans certaines circonstances, le service de police responsable peut prendre la décision de procéder à une livraison contrôlée du conteneur comprenant la marchandise illicite ou le



véhicule volé. Les policiers ont expliqué au Comité qu'une livraison contrôlée implique de procéder à la livraison prévue du conteneur, notamment en diminuant ou en remplaçant la marchandise, ce qui permet de procéder aux arrestations lorsque celui-ci est récupéré.

Considérant le rôle important et continu des différents services de police dans les ports, le Comité fait la recommandation suivante :

Recommandation 16

Que le gouvernement du Canada continue de s'engager à soutenir la Gendarmerie royale du Canada et les autres services de police en assurant qu'ils disposent des outils nécessaires pour recueillir des informations et procéder à des arrestations contre le crime organisé.

Collaboration au Port de Montréal

Selon plusieurs témoins, la « lutte contre le vol de véhicules exige la collaboration entre les [services policiers], les gouvernements, le secteur privé et les partenaires internationaux²⁰ ». [M. Desmarais](#) a noté l'effort de collaboration du SPVM avec ses partenaires :

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

M. Desmarais a également souligné la nécessité de poursuivre cette collaboration étroite dans une optique nationale afin de diminuer les activités des organisations criminelles.

Dans le même sens, plusieurs témoins ont souligné les opérations policières menées en collaboration entre différents partenaires qui ont été mises en œuvre afin de réduire les vols de véhicules et de diminuer les activités du crime organisé, notamment :

- Projet VECTOR : [Matt Peggs](#), commandant de la Division de l'Ontario de la GRC, a souligné que la GRC a pris part au projet VECTOR qui vise la chaîne d'approvisionnement criminelle en matière de vol de véhicules. [Il](#) a ajouté que ce projet a permis, le 3 avril 2024, de récupérer 598 véhicules au Port de Montréal. [M. McCrorie](#) a souligné que ce projet

20 SECU, [Témoignages](#), 15 avril 2024 (Matt Peggs); [Témoignages](#), 15 avril 2024 (Aaron McCrorie); et [Témoignages](#), 15 avril 2024 (Scott Wade).

est une opération conjointe entre l'ASFC, la PPO, la SQ, le SPVM et d'Équité Association.

- Projet ÉMISSIONS : [M. Wade](#) a indiqué que le projet ÉMISSIONS permet la collecte et le partage de renseignements en lien avec la crise du vol de véhicules avec des services policiers du Canada et de l'étranger.
- Équipe virtuelle de renseignement interprovincial et transfrontalier sur l'exportation de véhicules volés : [M. Patenaude](#) a souligné qu'« une équipe virtuelle de renseignement interprovincial et transfrontalier sur l'exportation de véhicules volés a été mise en place, qui fait appel à des ressources de la [SQ], de la [PPO], de la [GRC] et de l'[ASFC] ».
- Système de repérage de véhicules volés Tag²¹ : [M. Bergeron](#) a mentionné que l'APM travaille avec les compagnies privées « qui font de la surveillance ou du suivi de véhicules volés dans le port au moyen du fameux système de repérage de véhicules volés Tag ». À cet effet, des antennes ont été installées au Port de Montréal. [Il](#) a également informé le Comité du lancement du programme national accueillant les entreprises exerçant dans le domaine de la technologie ressemblant à ces antennes.

Collaboration au Port de Vancouver

Selon [Mme Gill](#), « la sécurité portuaire et les services de police présents dans les ports font partie d'un continuum, et il est essentiel d'améliorer l'échange de renseignements entre les [services policiers] et les administrations portuaires ». À cet effet, elle a mentionné la collaboration entre différents partenaires au Port de Vancouver, notamment :

- Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime de la région du Pacifique : [Mme Gill](#) a souligné le succès du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime de la région du Pacifique qui travaille au Port de Vancouver. Cette initiative regroupe des cadres supérieurs régionaux de Transports Canada, de la GRC, ASFC, du service de police de Vancouver et du service de police de Delta.

21 Le [Système de repérage de véhicules volés Tag](#) fait référence à un nombre variable de dispositifs de repérage sans fil, brevetés par RÉSEAU SANS FIL OTODATA INC., installés dans un véhicule et qui sont traçable partout en Amérique du Nord. Le logo Tag est gravé sur les vitres latérales avant du véhicule pour dissuader le vol. Voir SECU, [Témoignages](#), 18 avril 2024 (Guillaume Lamy).



- Formation sur le fonctionnement interne du Port de Vancouver :
Mme Gill a déclaré que des agents supérieurs de la GRC avaient indiqué le besoin de mieux comprendre le fonctionnement du port afin de mieux y intervenir. Le Port de Vancouver a donc offert une formation de deux jours en collaboration avec la région Pacifique du service Crime graves et Crime organisé de la Police fédérale de la GRC et d'Opérations et Renseignement de l'AFSC.

Renforcer les capacités de fouille de la police

Outre la collaboration, accroître le pouvoir des policiers en matière de fouilles pourrait faciliter les enquêtes de vol de véhicules. M. Desmarais a expliqué que les différentes agences policières peuvent effectuer des fouilles de conteneurs au moyen d'autorisations judiciaires : « Il suffit de mentionner l'enquête en cours et on ouvre les conteneurs ensemble. » Toutefois, il est d'avis que d'octroyer des pouvoirs supplémentaires d'ouverture de conteneurs aux policiers qui travaillent dans les ports, « que ce soient des policiers de la [SQ], de la Ville de Montréal ou d'autres corps policiers, ça nous faciliterait évidemment les choses ». M. Patenaude a souligné que la SQ collabore avec le SPVM et l'ASFC depuis le mois de mars 2022 pour augmenter leur capacité de fouille des conteneurs.

Néanmoins, M. Bergeron a expliqué que les services de police locaux de partout au pays pourraient avoir accès au Port de Montréal s'ils en faisaient la demande, « mais ils ne pourraient pas ouvrir eux-mêmes un conteneur. L'ASFC et la GRC doivent être présentes, car elles seules peuvent ouvrir un conteneur aux termes de la Loi sur les douanes. » M. McCrorie a rajouté que comparativement aux services policiers, l'ASFC détient ce pouvoir sans obtention de mandat au préalable. M. Bergeron a indiqué que l'APM a accordé à l'ASFC et à la GRC, ainsi qu'à d'autres services policiers, un accès continu au Port de Montréal, 24 heures sur 24, qui s'étend également aux terminaux ainsi qu'à plus de 600 caméras de surveillant l'ensemble du Port.

M. Bergeron a fait remarquer qu'aucun service de police n'a fait la demande d'accès au Port de Montréal, mais que la PPO a accompagné le SPVM dans le cadre d'une enquête de vols de véhicules puisque le SPVM est le service compétent. En effet, il a expliqué que « c'est une question de compétence territoriale, mais si les services de police demandent l'accès, on le leur accordera. Ils pourront alors entrer dans le terminal, déterminer ce qui s'y trouve et où ils veulent chercher, puis faire appel à l'ASFC pour ouvrir le conteneur. »

Par rapport à la capacité physique d'inspecter les conteneurs, M. Desmarais a noté qu'il y a naturellement moins d'espace désigné pour la fouille des conteneurs d'exportation que pour ceux d'importations au Port de Montréal, ce qui les empêche d'en faire davantage.

Le Comité félicite le travail de collaboration entre les services policiers, l'ASFC et les autorités portuaires. Il reconnaît le travail important des services policiers dans la lutte contre le vol de véhicules. Toutefois, il ne peut ignorer l'existence d'obstacles au travail des services policiers dans l'environnement portuaire. C'est dans l'optique de contrer certains de ces obstacles que le Comité formule les recommandations suivantes.

Recommandation 17

Que le gouvernement du Canada travaille avec les provinces, les territoires et les partenaires municipaux pour fournir un financement supplémentaire aux services de police afin d'améliorer leur capacité de fournir en temps opportun des références, des informations et des renseignements exploitables à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), ainsi qu'à prendre en charge les véhicules volés interceptés par l'ASFC.

Recommandation 18

Que le gouvernement du Canada modifie la *Loi sur les douanes* pour apporter des changements aux conditions de fouille des conteneurs et qu'il élargisse les pouvoirs des agents de police travaillant dans les ports afin qu'ils puissent avoir la possibilité d'ouvrir les conteneurs lorsqu'ils suspectent un contenu frauduleux.

La sécurité des conteneurs

M. Gray a expliqué qu'

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

Il a ajouté qu'en ce qui a trait à la documentation qui accompagne un conteneur, « il y a un connaissance, soit un contrat ayant force exécutoire entre l'expéditeur et le transporteur qui indique à qui appartiennent les marchandises, et un manifeste de cargaison, qui énonce le contenu présumé du conteneur ». L'on retrouve sur le manifeste des indications comme le « contenu déclaré ». Nul autre que l'exportateur qui a rempli le document et le conteneur ne sait avec certitude ce qu'il contient.



M. Bergeron a lui aussi précisé que les APC ainsi que les terminaux n'ont pas accès à l'information du contenu des conteneurs. « Les deux seuls groupes qui ont accès à cette information, à part l'exportateur, sont les agents de la douane et les responsables des navires. »

M. Bergeron a fait valoir que, bien que l'APM n'ait pas l'autorité pour inspecter les conteneurs, des initiatives ont été lancées afin de faciliter le travail des corps policiers et des entreprises qui mènent des enquêtes. À ce propos, il a déclaré que l'APM a donné accès au Port de Montréal en tout temps à 800 agents de police et douaniers, dont les policiers de la GRC, la SQ, le SPVM et de l'ASFC. De plus, plus de 600 caméras ont été installées au port afin d'assurer une meilleure surveillance. Il a assuré que « tous les accès au port sont surveillés 24 heures sur 24, sept jours par semaine, soit en tout temps. Tout accès au port est surveillé et identifié. »

M. Baudry a indiqué que l'APM a également intensifié ses efforts de communication pour faciliter la compréhension mutuelle entre le port et les services policiers. M. Gray a déclaré qu'il est indispensable pour les APC de « travailler en étroite collaboration avec leurs partenaires, y compris la police locale, les autorités fédérales chargées de l'application de la loi et l'Agence des services frontaliers du Canada, pour assurer cette sécurité ».

Modifier les règles associées au manifeste d'exportation

Selon M. Bergeron une grande problématique découle de la réglementation entourant le manifeste d'exportation. Il a déclaré que « ceux qui ont rempli le conteneur n'ont pas de comptes à rendre. Une fois que la paperasse est signée et envoyée à l'ASFC, c'est fini; personne ne confirme ce qui se trouve réellement dans le conteneur. » M. Bergeron a noté qu'il faut modifier le Règlement et la législation pour y ajouter une responsabilité relative à la véracité du contenu déclaré être dans le conteneur.

M. Brochet a suggéré d'« obliger les transporteurs à s'assurer que le contenu qu'ils transportent correspond au manifeste du conteneur, c'est-à-dire qu'ils deviennent garants de ce contenu ». À cet égard, M. Bergeron a spécifié que présentement les transporteurs de conteneurs « n'ont pas de responsabilité parce que le conteneur est scellé ». Selon lui, c'est la personne qui a apposé le sceau sur le conteneur qui est le maillon le plus faible de la chaîne « puisqu'il n'y a aucune responsabilité à cet égard ».

Des témoins ont également souligné une problématique quant à la possibilité de modifier le manifeste d'exportation après le départ d'un navire²². À cet égard, [Mme Power](#) a noté qu'au Canada les documents d'exportations peuvent être modifiés après le départ d'un navire comparativement à la U.S. Customs and Border Protection Agency qui exige « que l'exportateur présente tous les documents d'exportation et le véhicule lui-même aux autorités portuaires au moins 72 heures avant le début du voyage ».

[M. Lyons](#) a indiqué que le système en place depuis 2005 exige la présentation d'un manifeste dans les 48 heures du départ pour tout ce qui est transporté par navire. [Mme O'Brien](#) et [M. Lyons](#) sont d'avis qu'il faudrait modifier cette norme pour incorporer la règle de 72 heures qui est implémentée aux États-Unis. M. Lyons a indiqué dans son [mémoire](#) qu'

[e]n consultation avec l'industrie, le Canada devrait étudier la possibilité d'exiger des compagnies maritimes qu'elles ne modifient les données du connaissance prescrites que lorsque la déclaration du [Système canadien de déclaration des exportations] a été correctement modifiée auprès de l'ASFC. L'ASFC disposera ainsi de plus de données pour ses renseignements de ciblage, et il sera plus risqué pour le crime organisé de falsifier ses données et [...] ses documents.

[M. Desmarais](#) est aussi d'avis qu'un délai de 72 heures serait favorable aux enquêtes de l'ASFC et des services policiers puisqu'il leur accorderait une plus grande marge de manœuvre pour effectuer des vérifications. [M. Lamy](#) a expliqué que l'instauration de la règle de 72 heures comme exigence d'exportation « permettrait de fouiller un plus grand nombre de véhicules avant leur exportation et de veiller à ce que le NIV corresponde à ce qui est déclaré sur le formulaire de déclaration d'exportation ».

Le Comité a été surpris de constater les lacunes entourant les règles associées aux manifestes d'exportation. Ainsi, il fait les recommandations suivantes dans l'espoir que leur implémentation participe à l'amélioration des normes d'exportation et facilite le travail de repérage des véhicules volés.

Recommandation 19

Que le gouvernement du Canada modifie la *Loi sur les douanes* et son règlement afin d'imposer une obligation de véracité du document d'exportation soumis à Transports

22 SECU, [Témoignages](#), 26 février 2024 (Terri O'Brien); [Témoignages](#), 18 avril 2024 (Guillaume Lamy); et [Témoignages](#), 29 avril 2024 (Ian Jack, vice-président, Affaires publiques, Association canadienne des automobilistes).



Canada et d'assurer l'imposition de pénalités substantielles en cas de fausse déclaration sur les manifestes de conteneurs.

Recommandation 20

Que le gouvernement du Canada modifie la *Loi sur les douanes* ainsi que son règlement pour interdire la modification des manifestes d'exportation après le départ des navires et exige la présentation des documents d'exportation au moins 72 heures avant le départ.

Utiliser la technologie d'intelligence artificielle dans l'environnement portuaire

Certains témoins ont proposé l'utilisation de technologie d'IA pour faciliter le travail de l'ASFC dans le ciblage et l'inspection des conteneurs. Par exemple, [M. Baudry](#) a indiqué que l'APM cherche de nouvelles technologies pour faciliter le repérage de conteneurs pouvant contenir des véhicules volés. Alors que certains témoins ont revendiqué un plus grand nombre d'inspections des conteneurs par radiographie, d'autres ont souligné la possibilité d'utiliser de nouvelles technologies comme l'IA.

[M. Lyons](#) est d'avis qu'il faudrait investir une partie du 28 millions de dollars du financement du gouvernement dans le développement de l'IA puisqu'elle permettrait de faciliter l'analyse des soumissions dans le Système canadien de déclaration des exportations. Dans son [mémoire](#) soumis au comité, M. Lyons a expliqué que les organisations criminelles présentent souvent des erreurs dans leurs déclarations. L'ASFC pourrait prendre les mesures suivantes:

- vérification du NIV par décodage;
- contrôles automatisés de la duplication du NIV;
- contrôles automatisés de la base de données nationale sur les véhicules volés;
- création et les contrôles automatisés d'une véritable base de données nationale sur les privilèges des véhicules; et
- comparaisons automatisées des ensembles de données intégrées jugés les plus pertinents pour cibler les activités suspectes.

Selon le [mémoire](#) de M. Lyons, l'ASFC pourrait s'inspirer du travail du Centre d'analyse des opérations et déclarations financières qui a annoncé des investissements dans le

ciblage par l'IA. Selon [lui](#), il y a trop de conteneurs pour tous les ouvrir, « mais avec ces renseignements, nous saurions qui transporte les produits et si c'est bel et bien ce qui se trouve à l'intérieur des conteneurs. Il faut réunir tous ces renseignements pour savoir où cibler nos efforts. »

[Mme Gill](#) a elle aussi soutenu que l'installation « d'appareils à rayons X a de nombreuses implications, notamment en termes de ressources et de responsabilités potentielles supplémentaires pour l'ASFC et les exploitants de terminaux ». De plus, elle a indiqué que l'IA pourrait faciliter l'identification des conteneurs à examiner en comparant le manifeste avec son contenu. Elle a déclaré que l'Administration portuaire Vancouver-Fraser serait disposée à discuter de la meilleure façon d'intégrer ces technologies.

Considérant les avancements rapides de la technologie comme l'IA et les avantages qu'elle représente pour assurer la sécurité des conteneurs, le Comité émet des recommandations favorables à l'investissement et l'utilisation de ces technologies.

Recommandation 21

Que le gouvernement du Canada intègre l'utilisation de l'analyse avancée des données et de l'intelligence artificielle (IA) pour mieux cibler les conteneurs contenant des véhicules suspectés d'être volés et que l'Agence des services frontaliers du Canada utilise l'IA pour faciliter la vérification des numéros d'identification des véhicules et le Centre d'information de la police canadienne.

Recommandation 22

Que l'Agence des services frontaliers du Canada entreprenne les mesures suivantes :

- **vérifier le numéro d'identification du véhicule (NIV) par décodage;**
- **améliorer les techniques de ciblage et la vérification des déclarations d'exportations;**
- **mettre en place des contrôles automatisés de la duplication du NIV et de la base de données nationale sur les véhicules volés (Centre d'information de la police canadienne); et**
- **améliorer l'analyse des soumissions dans le Système canadien de déclaration des exportations.**



CHAPITRE 4 : SUGGESTIONS POUR LUTTER CONTRE LE VOL DE VÉHICULE

Tout au long de cette étude, le Comité a entendu de nombreuses pistes de solution pour lutter contre les vols de véhicules. Bien que le Comité reconnaisse qu'il n'y a pas qu'une seule solution à ce problème complexe, il reconnaît l'importance de diversifier les approches. Outre les suggestions propres à l'environnement portuaire qui ont été abordées sous le chapitre 3, la section ci-dessous explore d'autres suggestions proposées par les témoins.

Sensibiliser le public

La sensibilisation du public est une facette importante de la prévention du vol de véhicules, que ce soit auprès des consommateurs, des jeunes contrevenants ou des vendeurs. CAA et CAA Insurance ont illustré dans leur [mémoire](#) les données récentes sur les mesures de sécurité actuellement prises par les consommateurs :

- Uniquement 80 % des conducteurs verrouillent les portes de leur voiture.
- Un peu plus d'un tiers des conducteurs gardent leur véhicule dans un garage.
- Uniquement 20 % des conducteurs disposent de détecteurs de mouvement ou d'une caméra vidéo pour leur entrée ou leur garage.
- Uniquement 5 % des conducteurs utilisent une pochette Faraday ou un appareil de blocage du volant.
- Il est possible de changer les habitudes – très peu de conducteurs stationnent activement leur véhicule de moindre valeur [à la fin] de leur entrée²³.

D'après [Mme Power](#) centrer nos efforts sur la prévention et la sensibilisation des consommateurs à la nécessité de rendre les vols de véhicules plus difficiles est une première étape qu'il ne faut pas négliger.

23 Le stationnement du véhicule avec la moins grande valeur à la fin de l'entrée de stationnement peut servir d'élément dissuasif et d'une protection contre le vol du second véhicule à valeur plus élevée qui se verrait alors bloqué par le véhicule stationné à la fin de l'entrée de stationnement.

[Mme Power](#) et d'autres représentants d'assureurs, tel [M. Lamy](#) et [M. Jack](#) ont noté les efforts entrepris jusqu'à présent par les assureurs pour encourager les consommateurs à mieux se protéger contre les vols de véhicules. Par exemple, [Mme Power](#) a souligné les efforts de sensibilisation du BAC et de l'industrie en général :

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

[Mme Power](#) a précisé que son organisation conseille notamment aux consommateurs l'installation d'une barre au volant ou encore de déposer leurs clés dans un sac Faraday²⁴. [M. Jack](#) a également noté que CAA fournit le même type de conseils aux consommateurs.

Selon le [mémoire](#) soumis par CAA et CAA Insurance, des campagnes de sensibilisation plus précises dans des lieux plus à risque, comme le « Lock It or Lose It (Verrouillez-le ou perdez-le) » en Alberta, servent de rappel aux résidents de prendre la simple mesure de verrouiller leur véhicule en permanence.

Pour sa part, [M. Lamy](#) a indiqué qu'Intact Assurance travaille en étroite collaboration avec les organismes de réglementation provinciaux pour les sensibiliser aux tendances en matière de vol, s'associe à des entreprises comme Tag pour offrir aux clients d'Intact Assurance la possibilité d'installer des dispositifs de repérage après-vente sur leurs véhicules et fournit des efforts de communication par l'entremise de leurs courtiers pour encourager leurs clients à protéger leurs véhicules.

[M. Desmarais](#) ainsi que [M. Adams](#) ont souligné l'utilisation des médias comme méthode de sensibilisation. À cet égard, M. Adams a dit que son organisation travaille présentement à la conception d'un site web pour sensibiliser les consommateurs au vol de véhicules et fournir de l'information aux victimes sur ce genre de crime.

Plusieurs représentants des corps policiers ont également invoqué la nécessité de faire de la prévention auprès des jeunes qui sont souvent ciblés par des groupes criminels organisés qui souhaitent exploiter leurs vulnérabilités²⁵. [M. Desmarais](#) a expliqué que

24 Un sac Faraday est un outil communément utilisé comprenant une technologie de blocage de champs électromagnétiques. Lorsqu'utilisé pour ranger une clé de véhicule, le sac Faraday permet d'atténuer ou de bloquer complètement les signaux de certains dispositifs utilisés pour voler des véhicules en copiant les signaux sans fil du système de télédéverrouillage.

25 SECU, [Témoignages](#), 26 février 2024 (Nick Milinovich); [Témoignages](#), 18 avril 2024 (Michel Patenaude); et [Témoignages](#), 18 avril 2024 (Yannick Desmarais).



ces jeunes, qui n'ont souvent aucun antécédent judiciaire, se voient facilement tentés par l'argent que peut rapporter un vol, mais qu'ils ne comprennent pas toujours la réalité. [M. Desmarais](#) a donné l'exemple de jeunes qui « vont se filmer à l'intérieur des véhicules, alors qu'ils se font poursuivre par des voitures de police, pour ridiculiser la situation. Comme M. Patenaude le disait plus tôt, il est important de se concentrer sur l'éducation de ces jeunes, tout en travaillant sur les mesures coercitives. »

Dans le même ordre d'idée, pendant la visite au Port de Montréal, le Comité a entendu que pour réduire l'implication des jeunes à risque dans les vols de véhicules, il est important de s'attaquer aux têtes dirigeantes des réseaux du crime organisé.

Le Comité reconnaît que la sensibilisation du public et les initiatives communautaires sont des aspects importants à la prévention du vol de véhicules non seulement pour les propriétaires de véhicules, mais également pour aider à la prévention du recrutement des jeunes à risque par le crime organisé et les gangs. Le Comité espère que la mise en œuvre des recommandations suivantes permettra de renforcer la résilience des communautés canadiennes face au vol de véhicules.

Recommandation 23

Que le gouvernement du Canada continue d'investir dans des initiatives communautaires de prévention pour les jeunes à risque d'avoir des démêlés avec le système de justice pénale, notamment en accordant la priorité au financement de nouveaux projets dans le cadre du Fonds de lutte contre les activités des gangs de jeunes pour les initiatives communautaires visant à prévenir que les jeunes à risque se joignent à des gangs et s'engagent dans d'autres activités criminelles et antisociales, telles que la délinquance juvénile, le vol de véhicules, la consommation de substances et la violence armée.

Recommandation 24

Que le gouvernement du Canada continue d'investir dans l'Initiative de lutte contre la violence liée aux armes à feu et aux gangs afin de s'attaquer aux liens grandissants entre la violence armée, les gangs et le vol de véhicules.

Recommandation 25

Que le gouvernement du Canada collabore avec les gouvernements provinciaux et municipaux pour développer une campagne nationale de sensibilisation axée sur les meilleures pratiques en matière de sécurité des véhicules, visant à éduquer le public sur les mesures préventives pour réduire le risque de vol de véhicules.

Recommandation 26

Que le gouvernement du Canada soutienne les initiatives de recherche visant à évaluer l'efficacité des stratégies de police communautaire pour réduire le vol de véhicules, en mettant l'accent sur la promotion des partenariats entre les organismes chargés de l'application de la loi et les collectivités locales.

Modifier le *Code criminel*

Un grand nombre de témoins sont en faveur d'apporter des modifications au *Code criminel*. [M. Carrique](#) a désigné certaines des solutions les plus fréquemment proposées, soit « des peines minimales plus sévères pour les récidivistes, l'entrée en vigueur de nouvelles infractions liées au trafic et à l'exportation de véhicules volés et l'application de l'ensemble des sanctions prévues au *Code criminel* ».

Certaines de ces solutions seront explorées plus en détail ci-dessous.

Imposer des peines plus sévères

De nombreux témoins ont appuyé l'idée d'imposer des peines plus sévères pour les crimes en lien avec le vol de véhicules²⁶. Comme expliqué par [M. Wade](#) et [M. Carrique](#), des peines plus sévères serviraient non seulement d'effet dissuasif pour les criminels, mais permettraient également de mettre les récidivistes derrière les barreaux pour éviter la répétition des crimes. [M. Jack](#) a également suggéré des peines maximales plus élevées pour les récidivistes.

À l'égard du récidivisme, [M. Carrique](#) a noté que le projet de loi C-48²⁷ sur la réforme de la mise en liberté sous caution a apporté d'importantes améliorations sur l'aspect de la

26 SECU, *Témoignages*, 26 février 2024 (Celyeste Power, présidente et directrice générale, Bureau d'assurance du Canada); *Témoignages*, 26 février 2024 (chef adjoint Robert Johnson, chef de police adjoint, Toronto Police Service); *Témoignages*, 26 février 2024 (Nick Milinovich); *Témoignages*, 29 février 2024 (Thomas Carrique, Commissaire, Association canadienne des chefs de police); *Témoignages*, 15 avril 2024 (Scott Wade); *Témoignages*, 15 avril 2024 (Brian Kingston, président et chef de la direction, Association canadienne des constructeurs de véhicules); *Témoignages*, 18 avril 2024 (Yannick Desmarais); *Témoignages*, 29 avril 2024 (Ian Jack).

27 *Projet de loi C-48, Loi modifiant le Code criminel (réforme sur la mise en liberté sous caution)*, 44^e législature, 1^{re} session. Adopté et en vigueur depuis 2023. Le projet de loi C-48 modifie le *Code criminel* afin de « créer [notamment] une disposition de l'inversion du fardeau de la preuve pour les personnes accusées d'une infraction grave avec violence et l'usage d'une arme, qui ont été condamnées dans les cinq années précédentes pour une infraction grave avec violence et l'usage d'une arme ». En ce qui concerne la sécurité de la collectivité, le projet de loi C-48 exige également que la cour prenne en considération dans sa décision si l'accusé a déjà été reconnu coupable d'une infraction impliquant de la violence.



mise en liberté sous caution. Selon lui, il serait important d'effectuer l'évaluation de cette loi après la période prescrite de cinq ans afin de possiblement y introduire d'autres améliorations.

M. Carrique est d'avis que la peine minimale de six mois d'emprisonnement pour une troisième infraction n'est pas suffisante et qu'il faudrait l'augmenter pour qu'elle ait un réel effet dissuasif. Selon lui, « [l']augmentation de la peine minimale comporte énormément d'avantages, et le projet de loi [C-379²⁸] serait un bon moyen d'amorcer la discussion ».

Selon M. Carrique, des peines plus sévères serviraient autant de facteur dissuasif que d'outil pour aider la police à résoudre des crimes. C'est-à-dire que

[s]i la police est incapable de résoudre le crime et de porter des accusations, il n'y aura pas de conséquences. À l'inverse, si la police résout le crime et porte des accusations et que la peine est plutôt légère, le temps et les efforts auront été gaspillés et les délinquants auront le champ libre pour poursuivre leurs activités criminelles.

En ce qui concerne les capacités de poursuite, Mme Power a souligné l'importance d'investir plus de ressources dans le système de poursuites pénales puisqu'elles ont une incidence réelle sur les procédures judiciaires qui seront intentées ou non.

Sur le sujet des peines à imposer, M. Wade a indiqué qu'il est nécessaire de considérer l'exploitation des jeunes vulnérables par le crime organisé. Il a également ajouté que la capacité à ressourdre les crimes est tout aussi importante que la détermination de la peine dans la dissuasion des délinquants.

Le Comité a entendu un grand nombre de témoins recommander des modifications au *Code criminel*, y compris par l'imposition de peine plus sévère et par l'ajout de nouvelles infractions spécifiquement liées au vol de véhicules. Pour donner suite aux témoignages, le Comité formule les recommandations suivantes :

28 Projet de loi C-379, Loi modifiant le Code criminel (vol de véhicules à moteur), 44^e législature, 1^{re} session. Le projet de loi C-379

modifie le *Code criminel* afin de remédier au vol de véhicules à moteur en augmentant la peine minimale d'emprisonnement dans le cas d'une troisième infraction de vol d'un véhicule à moteur ou de toute autre récidive subséquente, en prévoyant qu'une attention particulière doit être accordée au fait que l'infraction a été commise au profit ou sous la direction d'une organisation criminelle, ou en association avec elle, et en limitant la possibilité que la personne déclarée coupable d'une infraction de vol d'un véhicule à moteur fasse l'objet d'une ordonnance de sursis.

Recommandation 27

Que le gouvernement du Canada modifie le *Code criminel* afin de fournir des outils supplémentaires aux services policiers et aux procureurs pour lutter contre le vol de véhicules en :

- incluant l'ajout de nouvelles infractions liées au trafic et à l'exportation de véhicules volés;
- incluant l'ajout de nouvelles infractions criminelles liées au vol de véhicules impliquant le recours à la violence ou des liens avec le crime organisé; la possession ou la distribution d'un appareil électronique ou numérique dans le but de commettre un vol de véhicules; et le blanchiment de produits de la criminalité au profit d'une organisation criminelle;
- incluant l'ajout d'un nouveau facteur aggravant lors de la détermination de la peine si un délinquant a impliqué un jeune dans la perpétration d'une infraction au *Code criminel*; et
- augmentant les peines prévues par le *Code criminel* pour les vols de véhicules, notamment en augmentant les peines d'emprisonnement pour les infractions subséquentes et en augmentant les peines pour le vol de véhicules à moteur commis au profit ou en association avec une organisation criminelle.

Recommandation 28

Reconnaissant que le système de mise en liberté sous caution est une responsabilité conjointe des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, que le gouvernement du Canada, en consultation et en collaboration avec les provinces et les territoires, examine le système de mise en liberté sous caution pour réduire la récidive et dissuader le vol de véhicules.

Créer de nouvelles infractions

[M. Adams](#) et [M. Milinovich](#) ont suggéré de s'inspirer des conséquences associées à la possession ou au trafic se trouvant dans la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances* pour lutter contre le vol de véhicules. [M. Wade](#) et [M. Milinovich](#) ont proposé de reprendre certains concepts de cette loi, notamment ceux liés à la possession de drogues en vue d'en faire l'importation ou l'exportation, et de l'appliquer aux biens ou



aux véhicules volés. D'après M. Milinovich, prescrire à l'échelle fédérale ce type d'acte criminel faciliterait le travail d'enquête des policiers et de poursuite des procureurs.

M. Milinovich a expliqué qu'en général, lorsqu'une personne est accusée dans le cadre d'un vol de véhicule, elle est souvent accusée « de possession de biens volés de plus de 5 000 \$ ou de vol de plus de 5 000 \$ ». Or, ces chefs d'accusation « ne tiennent pas compte du danger et des préjudices que ces vols engendrent dans nos collectivités ».

M. Milinovich espère que le plan d'action du gouvernement fédéral « fera officiellement du vol de voitures une priorité nationale et qu'il examinera les possibilités de légiférer afin de durcir les sanctions et de créer des sanctions fédérales, ce qui renforcerait les capacités de la police de poursuivre les organisations criminelles responsables de ce fléau ».

Considérant les recommandations proposées par certains témoins concernant l'adoption de nouvelles infractions liées au vol de véhicules dans le *Code criminel* similairement aux sanctions prévues dans la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*, le Comité propose la recommandation 27 ci-dessus.

Implémenter des mesures pour favoriser la collaboration et le partage d'information

La majorité des témoins ont souligné l'importance du travail en collaboration entre tous les acteurs, y compris les paliers de gouvernement, l'ASFC, les partenaires du secteur privé, les constructeurs automobiles, les autorités portuaires et les sociétés de transport maritime dans la lutte contre le vol de véhicules²⁹. Pour plusieurs, les différentes collaborations permettraient non seulement de rendre plus difficile de voler et de faire transporter des véhicules, mais permettraient également de coordonner les efforts contre le crime organisé, de mettre fin à la violence et d'assurer la sécurité des collectivités.

M. Wade a noté que l'échange des renseignements et les partenariats permettent d'obtenir de bons résultats dans la lutte contre le vol de véhicules :

Nous échangeons des renseignements et trouvons de nouvelles façons, je crois, d'échanger de l'information. Nous sommes en train d'évaluer la Loi sur les douanes et de voir comment nous pouvons communiquer davantage entre nous le renseignement et l'information. Nous avons d'excellents résultats grâce à ces partenariats.

29 SECU, *Témoignages*, 26 février 2024 (Robert Johnson); *Témoignages*, 26 février 2024 (Shawn Vording, vice-président, Produits et ventes, CARFAX Canada); *Témoignages*, 26 février 2024 (Celyeste Power); *Témoignages*, 26 février 2024 (Terri O'Brien); et *Témoignages*, 15 avril 2024 (Aaron McCrorie).

Augmenter l'échange de renseignements et établir une stratégie nationale

La clé d'une bonne collaboration est le partage d'information. Comme l'a expliqué [M. Patenaude](#), « les piliers sur lesquels repose une collaboration solide et efficace sont l'échange fluide et continu de renseignements actuels, la mise en place d'équipes mixtes, la réalisation d'opérations mixtes ponctuelles et l'assistance mutuelle entre partenaires ». Une meilleure fluidité de l'information fait partie d'une solution que plusieurs témoins ont sollicitée.

À cet égard, [M. Desmarais](#) a noté que l'échange d'information entre les services policiers est efficace, mais que le processus est parfois plus complexe avec l'ASFC, car des documents doivent être remplis pour obtenir de l'information, ce qui peut nuire à la rapidité des enquêtes.

[Mme O'Brien](#) a également indiqué qu'Équité Association souhaite avoir un meilleur partage d'information avec l'ASFC, possiblement par une entente tripartite qui permettrait à l'ASFC de leur partager de l'information, notamment les renseignements des manifestes. Elle a indiqué que présentement, Équité Association a une entente de partage de renseignement avec les services de police et que ceux-ci peuvent ensuite communiquer les données obtenues à l'ASFC.

Pour sa part, [Mme Gill](#) a mentionné la nécessité d'augmenter l'échange de renseignements entre les services policiers et les AMP. [M. Bergeron](#) a noté que l'AMP souhaite participer au processus de diminution du phénomène de vol de voitures, mais le manque de partage légal de renseignements nuit à cette collaboration.

[M. Gray](#) a souligné le manque de transfert de données efficaces entre les organismes et les ports et les terminaux. Selon lui, ce problème provient de la législation en place qui n'offre pas la possibilité aux ports d'avoir accès aux données de l'ASFC.

De nombreux témoins ont supporté la création d'une stratégie nationale afin de favoriser la collaboration. Notamment, [M. Johnson](#), [David Adams](#) et [M. Milinovich](#) ont suggéré la création d'une stratégie nationale afin de coordonner les efforts et éliminer les obstacles contre ce problème qui touche l'ensemble du Canada.

[M. Lamy](#) a noté qu'« [i]l s'agit d'une crise nationale qui nécessite une approche pansociétale pour être résolue ». Pour sa part, [M. Desmarais](#) a souligné que la collaboration est la clé, considérant que les réseaux de voleurs n'opèrent pas dans des limites territoriales.



Le Comité reconnaît qu'un meilleur partage d'information entre l'ASFC, les services de police, les AMP et les parties prenantes fait partie des solutions pour contrer le vol de véhicules. Le Comité est conscient que certaines législations empêchent le partage d'information et nuisent à cette approche collaborative. Le Comité estime que les recommandations suivantes devraient être mises en œuvre.

Recommandation 29

Que le gouvernement du Canada améliore l'échange d'information et de renseignements douaniers afin d'appuyer les services de police municipaux et provinciaux dans leurs enquêtes sur les vols de véhicules.

Recommandation 30

Que le gouvernement du Canada consulte tous les partenaires du commerce d'exportation, tels que les administrations portuaires, les compagnies maritimes et les exploitants ferroviaires, afin de générer du renseignement exploitable sur les véhicules volés.

Recommandation 31

Que le gouvernement du Canada crée un groupe de travail intergouvernemental national sur le vol de véhicules, dirigé par Sécurité publique Canada avec les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ainsi que les services de police, afin de coordonner les actions, de surveiller les progrès et que le groupe de travail examine et renforce des initiatives qui pourraient être entreprises à tous les niveaux en vue d'une approche multidimensionnelle de la lutte contre le vol de véhicules.

Recommandation 32

Que le gouvernement du Canada renforce les moyens existants de partage de renseignements entre les organismes d'application de la loi et les partenaires de la sécurité publique en :

- **affectant des ressources fédérales au groupe conjoint provincial de renseignements sur le vol de véhicules, avec les services policiers clés et en tirant parti de la collaboration du secteur privé; et**
- **utilisant le réseau du Service canadien de renseignements criminels pour fournir des renseignements exploitables, et la Réponse intégrée canadienne au crime organisé pour coordonner les approches**

opérationnelles nationales contre le crime organisé, y compris contre le vol de véhicules.

Recommandation 33

Que le gouvernement du Canada élabore et mette en œuvre un protocole de repérage GPS pour que les victimes de vol de véhicules puissent communiquer les données de localisation des véhicules volés aux autorités compétentes afin de les récupérer en toute sécurité.

Recommandation 34

Que le gouvernement du Canada amende la législation pour permettre aux autorités portuaires d'accéder aux données de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Recommandation 35

Que le gouvernement du Canada favorise la collaboration et l'échange de renseignements en augmentant le soutien financier aux différentes initiatives de collaboration menées entre les corps policiers, les partenaires de la sécurité publique et d'autres organisations indépendantes pour lutter contre les vols de véhicules.

Miser sur la collaboration internationale

Des témoins ont mentionné qu'INTERPOL considère le vol de véhicules comme un problème international et le Canada comme un pays source pour l'exportation de véhicules volés³⁰. Par exemple, [Mr. Lyons](#) a déclaré qu'

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

30 SECU, [Témoignages](#), 29 février 2024 (Huw Williams, porte-parole national, Corporation des associations de détaillants d'automobiles); [Témoignages](#), 29 février 2024 (Damon Lyons); et [Témoignages](#), 29 février 2024 (David Adams, président, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada).



M. Gray et Mme Power ont indiqué qu'il faut miser sur les collaborations avec les services de police sur la scène internationale afin de faciliter la récupération des véhicules au Canada. Selon Mme Power, la transmission d'informations « à des partenaires étrangers comme INTERPOL est essentielle si nous voulons que les autorités douanières internationales aient en main l'information requise pour intervenir ».

À cet égard, M. Lamy a salué « les récents investissements destinés au projet conjoint d'INTERPOL sur la criminalité transnationale liée aux véhicules ».

Mme O'Brien et M. Peggs ont mentionné que la GRC partage les données du Centre d'information de la police canadienne sur plus de 104 000 véhicules volés au Canada avec INTERPOL. Selon M. Peggs, ces données « sont désormais accessibles à la communauté internationale des services chargés de l'application de la loi, qui pourra interroger la base de données d'INTERPOL relativement à des véhicules correspondant aux données canadiennes ».

M. Peggs a déclaré que durant les six premières semaines, il y a eu plus de 1 000 notifications pour des dossiers canadiens et 150 demandes de collaboration internationale. Il a également souligné le fait que la GRC possède un réseau d'officiers de liaison et d'analystes qui sont déployés dans le monde entier pour travailler avec les partenaires internationaux.

Mme O'Brien a indiqué qu'« Équité Association a été désignée l'agence canadienne de rapatriement n'appartenant pas aux forces de l'ordre » et qu'à la date de son témoignage, Équité Association avait déjà repéré plus de 150 véhicules volés.

Considérant que le vol de véhicules est un problème mondial, la collaboration avec les partenaires internationaux doit faire partie de la solution. Par conséquent, le Comité fait les recommandations suivantes :

Recommandation 36

Que le gouvernement du Canada engage les services frontaliers étrangers à collaborer, mettre en œuvre les meilleures pratiques et trouver des solutions technologiques pour faire face à l'augmentation des vols de véhicules.

Recommandation 37

Que le gouvernement du Canada renforce la coopération intergouvernementale et internationale avec ses partenaires provinciaux, municipaux et étrangers chargés de l'application de la loi.

Recommandation 38

Que le gouvernement du Canada intègre les dossiers sur les véhicules volés du Centre d'information de la police canadienne à la base de données sur les véhicules volés d'INTERPOL.

Recommandation 39

Que le gouvernement du Canada investisse dans INTERPOL pour lutter contre la criminalité transnationale organisée liée aux véhicules.

Miser sur la collaboration avec le secteur privé

Plusieurs témoins ont soulevé l'importance de la collaboration avec le secteur privé. Notamment, [M. Kingston](#) a mentionné que les organismes chargés de l'application de la loi communiquent avec les constructeurs d'automobiles pour leur indiquer comment les véhicules sont volés et ainsi leur permettre de mieux comprendre comment mieux sécuriser les véhicules.

À cet égard, [M. Adams](#) a souligné les réunions mensuelles entre des « associations commerciales clés de l'industrie, des autorités policières et des groupes de travail sur le vol d'automobiles afin d'échanger des renseignements et de planifier des initiatives de mobilisation sur le vol d'automobiles ». Cette collaboration permet

de déterminer comment des organismes comme les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada peuvent faciliter une communication entre les organismes d'application de la loi et les constructeurs d'automobiles pour les aider à intercepter les véhicules immédiatement après le signalement de leur vol.

[Mme Power](#) et [Shawn Vording](#), vice-président des produits et des ventes de CARFAX Canada, ont noté l'importance d'accroître ces échanges de données entre les organismes d'application de la loi et les partenaires de l'industrie afin que les autorités puissent avoir accès rapidement et facilement aux données sur les véhicules.

Améliorer la sécurité des véhicules

De nombreux témoins ont soulevé l'importance d'accroître la sécurité des véhicules en soulignant le rôle de l'industrie de la production et de la vente de véhicules.

[Elliot Silverstein](#), directeur des relations gouvernementales et assurances de CAA, a déclaré que « [t]out le monde a un rôle à jouer, qu'il s'agisse des assureurs, des gouvernements,



des forces de l'ordre, mais aussi des constructeurs ». Il a rapporté que 80 % des membres sondés estiment que les manufacturiers doivent en faire plus.

De nombreux témoins ont soutenu l'importance d'incorporer l'utilisation de la technologie à même la construction des véhicules.

Réviser les obligations en matière de technologie de protection des véhicules et du droit à la réparation

Selon [M. Silverstein](#), l'« industrie peut et devrait en faire beaucoup plus » en matière de sécurité, car il ne revient pas aux Canadiens d'« assumer les coûts du marché secondaire³¹ pour protéger leurs véhicules alors qu'ils paient déjà très cher pour ces véhicules et d'autres types de mesures dissuasives de vol dans leurs propres maisons ». [M. Jack](#) s'est dit du même avis et a spécifié que les coûts de sécurisation des véhicules ne devraient pas revenir aux consommateurs, d'autant plus que les marchés secondaires sont plus dispendieux.

[Mitra Mirhassani](#), professeure au SHIELD, centre d'excellence en cybersécurité automobile, a également été d'avis qu'il y a davantage de mesures que les constructeurs automobiles pourraient prendre, d'autant plus que certains manufacturiers prennent l'enjeu de la sécurité du véhicule plus au sérieux que d'autres. Selon elle, le retard de l'industrie en matière de sécurité provient du fait que

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

[Mme O'Brien](#) a noté qu'outre les correctifs de logiciels, il y a également des dispositifs d'immobilisation de véhicule qui sont une solution de sécurité simple pour les fabricants. [Elle](#) a souligné que le Canada pourrait s'inspirer du travail fait au Royaume-Uni où ils ont fait « d'énormes progrès en matière de technologies simples que les fabricants installent pour empêcher en premier lieu le vol de véhicules ».

[M. Adams](#) a indiqué que les constructeurs automobiles travaillent constamment sur l'amélioration et la sécurité de leurs produits. Selon [lui](#), il n'est dans l'intérêt d'aucun

31 Le marché secondaire se définit comme étant le marché de pièces et accessoires utilisés dans la réparation ou l'amélioration de produit, comme un véhicule.

constructeur d'avoir l'un de ses véhicules figurer au palmarès des 10 véhicules les plus volés parce que cela nuit à sa réputation.

[M. Adams](#) et [M. Kingston](#) ont partagé des exemples de solutions technologiques qui ont été apportées par les constructeurs automobiles pour améliorer la sécurité des véhicules. Par exemple,

l'antidémarrage passif, les avertissements actifs en cas d'entrée non autorisée dans un véhicule, les caméras-témoins avec modes de surveillance, le marquage des pièces, l'inscription de numéros d'identification de véhicule, ou NIV, cachés, des services de localisation de véhicules volés, des mises à jour de logiciels, l'entrée d'un code de déverrouillage supplémentaire dans la radio et le verrouillage de logiciels pour empêcher la programmation de porte-clés supplémentaires, pour ne nommer que quelques mesures³².

[Flavio Volpe](#), président de l'Association des fabricants de pièces d'automobile, a expliqué que la technologie de repérage de véhicule, similaire à celle disponible pour un téléphone intelligent, existe déjà et que plusieurs constructeurs automobiles dans le monde l'utilisent. Selon lui, « [l]a question, c'est de savoir si les membres de la société — les propriétaires et les passagers — sont prêts à autoriser l'utilisation d'outils qui portent atteinte à la vie privée en échange contre une meilleure protection de leur véhicule ». Il a rajouté que contrairement à un téléphone intelligent, un véhicule possède parfois de multiples conducteurs ou passagers qui ne sont pas nécessairement liés au véhicule par une relation de propriété. Il devient alors complexe de respecter les normes canadiennes en matière de droit à la vie privée.

[M. Kingston](#) a fait remarquer qu'une coordination est nécessaire entre la demande d'augmentation de la sécurité des véhicules et les lois sur le droit de réparer. Il a expliqué que les lois en matière de droit à la réparation³³ exigent que les constructeurs de véhicules fournissent « un accès complet aux données enregistrées et transmises par les véhicules au-delà de ce qui est nécessaire pour réparer. Cela va directement à l'encontre des efforts que déploient les constructeurs d'automobiles pour sécuriser les systèmes des véhicules. »

32 SECU, [Témoignages](#), 15 avril 2024 (Brian Kingston).

33 Le [projet de loi C-244, Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur \(diagnostic, entretien et réparation\)](#), propose de modifier la [Loi sur le droit d'auteur](#) afin d'autoriser une personne à contourner une mesure technique de protection dans le seul but d'effectuer tout diagnostic, tout entretien ou toute réparation sur certains types de produits. Les modifications proposées visent à uniformiser les règles quant à l'entretien et la réparation des biens de consommation. Lors de la rédaction de ce rapport, le projet de loi C-244 était en examen par le Comité sénatorial permanent des banques, du commerce et de l'économie.



M. Adams a également souligné l'importance de veiller à ce que les politiques gouvernementales ne nuisent pas aux efforts des constructeurs de véhicules en matière de sécurité :

Pendant que les constructeurs automobiles s'efforcent de rendre leurs véhicules de plus en plus sûrs, les défenseurs du « droit de réparer » nous demandent pour leur part de rendre un plus grand nombre de systèmes de véhicules accessibles à des tiers. Les mesures législatives comme le projet de loi C-244, dont le Sénat est actuellement saisi, feront en sorte qu'il sera plus facile pour les acteurs malveillants de trouver des façons de contourner les technologies que les constructeurs automobiles mettent constamment en place pour rendre le vol de véhicules plus difficile. Collectivement, nous devons être astucieux, coordonnés et exhaustifs³⁴.

Dans son mémoire au Comité, l'Association des industries de l'automobile du Canada (AIAC) a expliqué que le « droit de réparer signifie faire en sorte que les mécaniciens à l'entretien et à la réparation indépendants ont accès aux données nécessaires strictement pour le diagnostic, l'entretien ou la réparation d'un produit ». Selon l'AIAC, donner aux techniciens indépendants l'accès aux données du véhicule ne devrait pas compromettre la sécurité d'un véhicule, « cela suppose que le véhicule n'a pas été conçu en tenant compte de la sécurité dès le départ ». Pour garantir que les techniciens indépendants de réparation et d'entretien continuent leur travail, le droit de réparer doit être pris en considération et les fabricants doivent remédier à « leur propre incapacité à protéger les produits contre le vol et d'autres formes d'accès non autorisé ».

Renforcer les normes législatives pour les manufacturiers en matière de sécurité automobile

M. Silverstein a indiqué que l'achat d'un véhicule est le deuxième achat le plus important que peut faire une personne après l'achat d'une résidence. C'est pourquoi il est important de mettre en place « des normes et des mesures de sécurité à jour pour nous assurer que les gens dorment tranquilles en sachant que leur voiture sera encore là le lendemain matin ». À cet égard, M. Brochet a lui aussi déclaré que le renforcement des normes législatives concernant les constructeurs est nécessaire.

M. Jack et M. Lamy ont recommandé la mise à jour du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles qui date de 2007. M. Lamy a ajouté qu'il existe un écart dans les mesures de sécurité entre les constructeurs et donc qu'une uniformisation est de mise :

Transports Canada n'a pas mis à jour la norme sur les dispositifs d'immobilisation antivol des véhicules depuis son entrée en vigueur en 2007. La norme fédérale est fondée sur

34 *Ibid.*

une norme de sécurité indépendante produite par les Laboratoires des assureurs du Canada [...], créée en 1998. Cette norme était antérieure au développement de technologies qui sont aujourd'hui standard dans presque tous les véhicules actuels, notamment le démarrage sans clé, qui a rendu obsolète la norme sur les dispositifs d'immobilisation des véhicules précisée dans les règlements³⁵.

À cet égard, [Mme O'Brien](#) et [Mme Power](#) ont félicité l'engagement de Transports Canada de moderniser les normes en matière de sécurité qui ont été annoncées lors du Sommet.

[M. Brochet](#) a déclaré que le renforcement des normes législatives concernant les constructeurs est nécessaire. À cet effet, il a proposé « l'obligation de mettre en place un système antidémarrage personnalisé sur tous les nouveaux véhicules et d'instaurer un délai d'une heure ou plus avant qu'une clé puisse être reprogrammée ».

[Mme Mirhassani](#) a déclaré que les normes de la Society of Automotive Engineers, de l'Organisation internationale de normalisation et du Forum mondial de l'harmonisation des règlements sur les véhicules s'appliqueront en Europe à partir de juillet 2024. Ces normes intègrent le principe de sécurité dès la conception.

Considérant les recommandations variées des témoins, le Comité estime que certaines mesures législatives proposées devraient être adoptées afin de moderniser le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* et plus spécifiquement les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada. Il fait donc les recommandations suivantes :

Recommandation 40

Que le gouvernement du Canada mette à jour et modernise les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada prévues dans le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles, afin d'assurer que les fabricants incluent les avancées technologiques permettant de dissuader et prévenir les vols de véhicules, telles que les dispositifs de repérage ou d'antivol dans les nouveaux véhicules.

Recommandation 41

Que le gouvernement du Canada collabore avec les fabricants pour modifier leurs obligations relatives aux normes de sécurité des véhicules, comme l'intégration de correctifs logiciels ou de dispositifs d'immobilisation dans les nouveaux véhicules, afin de mieux prévenir les vols de véhicules.

35 CAA et la compagnie d'assurance CAA Insurance Company, [Recommandations de la CAA sur la lutte contre le vol de voitures au Canada](#).



Réglementer la vente des pièces détachées

Comme mentionné au chapitre 1, sous la section sur les cheminements possibles pour des véhicules volés, le crime organisé démonte des véhicules volés pour l'utilisation et la revente de leurs pièces détachées.

Mme O'Brien a souligné que des mesures législatives ont été instaurées au Manitoba et que cette avenue s'est révélée très efficace. Depuis, les vendeurs doivent prouver qu'ils sont propriétaires du véhicule ou de la pièce détachée avant d'en faire la revente. Elle a suggéré aux provinces de revoir les règles en matière de pièces détachées.

Pour sa part, M. Service a indiqué qu'il est devenu essentiel de réglementer la manière dont les pièces de voitures sont vendues, notamment par la tenue d'un registre.

Interdire les dispositifs servant à déjouer les systèmes antivol

M. Carrique a suggéré une réglementation « des technologies antivol avancées qui permettent d'immobiliser, de localiser et de récupérer les véhicules volés, de même qu'à la restriction de la vente d'outils qui permettent de déjouer les systèmes antivol ».

À cet égard, M. Volpe et M. Adams sont d'avis qu'une interdiction totale de ces dispositifs ne peut pas nuire, mais qu'il serait certainement plus utile de faire en sorte qu'ils ne soient pas vendus librement sur des plateformes en ligne comme Amazon et Alibaba.

Néanmoins, M. Volpe et M. Kingston sont d'avis que la motivation des criminels ne s'estompera pas en limitant l'accès légitime aux outils servant à la contrebande.

M. Kingston a dit que les dispositifs facilitant le vol sont nombreux et divers :

Le gouvernement a pris un pas dans la même direction en interdisant certains appareils, mais je tiens à être clair: quand un dispositif est interdit, le lendemain, un dispositif semblable servant à la même fin est mis sur le marché canadien. C'est donc très difficile de prendre le dessus sur les tiers et le marché secondaire qui mettent ce type de dispositifs — dont bon nombre sont illégaux — à la disposition des voleurs.

Pour sa part, Mme O'Brien a indiqué que l'annonce de l'interdiction de dispositifs servant aux vols de véhicules est une bonne nouvelle³⁶.

36 Sécurité publique Canada, [Le gouvernement du Canada annonce l'octroi d'un soutien fédéral pour les enquêtes sur les vols de véhicules et la récupération de véhicules volés.](#)

D'autre part, [Mme Mirhassani](#) a soutenu que l'interdiction totale des appareils technologiques servant aux vols de véhicules n'est pas une solution efficace puisque les « voleurs ne vont certainement pas respecter la loi et ils les obtiendront ailleurs ». D'autre part, l'interdiction de ces appareils risque grandement de nuire à la formation et à l'éducation de jeunes étudiants qui ne pourront plus utiliser ses outils pour leur apprentissage de la cybersécurité automobile.

Le Comité reconnaît que les dispositifs servant à déjouer les systèmes antivol facilitent la perpétration du vol de véhicules, mais que leur interdiction ne permettrait pas de régler complètement ce fléau. Le Comité estime que des mesures législatives devraient être adoptées. Il fait donc la recommandation suivante :

Recommandation 42

Que le gouvernement du Canada modifie la *Loi sur la radiocommunication* afin de réglementer la vente, la distribution et l'importation d'appareils radio utilisés pour le vol de véhicules.

Sécuriser les numéros d'identification des véhicules

[Mme O'Brien](#) a noté qu'Équité Association a observé une forte augmentation des véhicules volés qui restent au Canada et dont le NIV a été cloné. Comme mentionné dans le chapitre 1, sous la section sur le cheminement des véhicules, le crime organisé utilise l'approche du clonage de NIV pour donner une nouvelle identité à un véhicule volé.

[M. Service](#) a évoqué que le NIV est « l'élément essentiel permettant de redonner sa légitimité à un véhicule volé en l'immatriculant de nouveau pour le remettre sur le marché ».

D'après plusieurs témoins, il y a des failles dans les systèmes d'enregistrement provinciaux qui permettent une telle activité criminelle³⁷. Tout comme [Mme Power](#), ils ont noté l'important rôle des provinces pour réduire les clonages de NIV.

Le Comité reconnaît l'importance de travailler en collaboration avec les provinces et les territoires afin de régulariser le processus d'immatriculation des véhicules et la délivrance des NIV. Dans le but de réduire le clonage des NIV et de rendre les véhicules plus difficiles à voler, le Comité fait la recommandation suivante :

37 SECU, [Témoignages](#), 26 février 2024 (Terri O'Brien) et [Témoignages](#), 29 février 2024 (Dan Service).



Recommandation 43

Que le gouvernement du Canada encourage les gouvernements provinciaux et territoriaux à prendre des mesures visant à :

- **lutter contre le clonage de numéro d'identification de véhicule ou l'utilisation d'immatriculations de véhicules frauduleuses pour revendre des véhicules volés;**
- **assurer que la vérification de l'immatriculation des véhicules par des tiers et l'inspection physique des numéros d'identification des véhicules problématiques ont lieu lors de l'immatriculation; et**
- **assurer que les vendeurs de véhicules sont tenus de prouver la propriété avant la revente.**

Limiter l'accès aux numéros d'identification du titulaire

Selon [Mme O'Brien](#), la possibilité pour les voleurs de demander l'historique des numéros d'identification du titulaire (NIT) fait partie d'une de ces failles. [Elle](#) a décrit le NIT comme « une liste de véhicules qui comprend la marque, le modèle, la couleur, des détails sur le véhicule, les anciens propriétaires et le numéro d'identification du véhicule. C'est presque une liste d'épicerie. » Les criminels ont ainsi facilement accès à tous les NIV qu'ils peuvent utiliser pour réimmatriculer un véhicule dans une autre province avec ce qui semble être un NIV légitime, mais qui est en fait un NIV cloné provenant d'une autre province.

Pour sa part, [M. Vording](#) a souligné l'importance des rapports d'historiques des véhicules. Ces rapports contiennent

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

[M. Vording](#) a mentionné que CARFAX Canada travaille à la sensibilisation des consommateurs en leur indiquant l'importance de connaître l'historique d'un véhicule et afin d'éviter le rachat d'un véhicule volé dont le NIV aurait été cloné.

Centraliser l'administration des programmes d'immatriculation de véhicules

M. Service a noté une autre faille dans la tenue des programmes d'immatriculation de véhicules et la délivrance des NIV provinciaux. Selon lui, il y aurait un manque de rigueur et d'attention de la part des gouvernements provinciaux dans l'administration des programmes d'immatriculation de véhicule et la délivrance des numéros d'identification : « [L]es provinces ne font pas toutes les choses avec la même rigueur et la même attention. »

À cet égard, M. Service a salué les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan qui possèdent toutes les deux un processus officiel de contrôle du NIV permettant d'effectuer fréquemment des examens de véhicules. Il a également souligné que même sans programme de NIV, la C.-B. et l'Île-du-Prince-Édouard font un bon travail dans la gestion des NIV en assurant une délivrance de ceux-ci par l'entremise d'un seul organisme. Toutefois, il a noté que plusieurs autres provinces, incluant l'Ontario, le Québec et le Manitoba ne possèdent pas de processus de contrôle de NIV ni d'organisme chargé d'effectuer les vérifications du NIV, « il n'y a tout simplement aucun responsable vers qui on peut se tourner ».

M. Service a expliqué que lorsqu'une personne effectue une vérification du NIV, elle doit commencer par

faire une première recherche, puis une recherche transnationale et enfin une vérification de l'historique du véhicule. Elle devrait peut-être même faire quelques appels pour connaître l'historique du véhicule et savoir s'il est légitimement en vente dans la province où elle se trouve.

Ces questions deviennent inutiles si vous n'avez personne que vous pouvez envoyer pour valider ce qu'on vous dit. C'est ce qui se passe actuellement.

M. Service, a expliqué que d'après son expérience, « il y a des NIV problématiques pour environ 1 à 2 % des véhicules immatriculés annuellement ». En Ontario, ce pourcentage représente environ 10 000 à 20 000 véhicules immatriculés qui, dans d'autres provinces, feraient l'objet d'un contrôle obligatoire. « C'est ainsi que des véhicules volés sont dissimulés, immatriculés de nouveau et reconnus comme étant légitimes par nos gouvernements provinciaux. »

M. Service a indiqué que

[p]our endiguer le flux de véhicules volés au Canada, il est essentiel de pouvoir compter sur un programme rigoureux d'attribution de NIV faisant appel à des vérificateurs professionnels capables de confirmer l'identité d'un véhicule au point d'immatriculation



et de délivrer des NIV pour les véhicules qui remplissent les conditions requises. En rendant les véhicules volés plus difficiles à vendre et en augmentant les risques de se faire prendre, on réduit d'autant la motivation des voleurs.

Il a spécifié que toute demande de numéro d'identification devrait faire l'objet d'un contrôle. Il en va de même pour les NIV qui semblent problématiques, les véhicules qui sont immatriculés dans une province sans contrôle et possiblement les véhicules figurant dans la liste des véhicules les plus volés. Il a souligné qu'un programme peut prendre quelques mois à mettre en place. M. Service a également noté que ces programmes ne représentent pas de coûts supplémentaires pour le gouvernement puisqu'ils sont plutôt basés sur un modèle de paiement par le consommateur³⁸.

En guise de solution, M. Service et M. Carrique ont recommandé de faire appel « à la vérification de l'immatriculation des véhicules par des tiers, à l'inspection physique des [NIV] problématiques pendant le processus d'immatriculation et à la mise sur pied d'un système national d'immatriculation des véhicules ».

Le Comité a entendu qu'il serait judicieux de développer un système national centralisé pour l'immatriculation des véhicules et considère que le gouvernement pourrait explorer une telle idée avec l'aide des registres provinciaux déjà existants. Par conséquent, le Comité fait la recommandation suivante :

Recommandation 44

Que le gouvernement du Canada investisse et participe à l'échange de documents interprovinciaux afin d'améliorer le partage de données entre les juridictions sur l'immatriculation des véhicules.

CONCLUSION

Le vol de véhicules est un phénomène qui a pris une ampleur importante au Canada, affectant ainsi tous les Canadiennes et Canadiens. Cette étude du Comité aura permis de constater la complexité de la situation et les différentes lacunes qui facilitent les vols de véhicules. De nombreuses suggestions ont été proposées par les témoins à cet égard et méritent d'être explorées.

38 SECU, Témoignages, 29 février 2024 (Dan Service).

Le Comité reconnaît l'implication du crime organisé comme étant une importante facette de la problématique. Des solutions rapides et durables sont nécessaires pour limiter son emprise sur le vol de véhicules.

ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Organismes et individus	Date	Réunion
CARFAX Canada Shawn Vording, vice-président, Produits et ventes	2024/02/26	96
Bureau d'assurance du Canada Jason Clark, directeur national, Plaidoyer sur le changement climatique Celyeste Power, présidente et directrice générale	2024/02/26	96
Équité Association Terri O'Brien, présidente et cheffe de la direction	2024/02/26	96
Peel Regional Police Nick Milinovich, chef de police adjoint	2024/02/26	96
Syndicat des Douanes et de l'Immigration Mark Weber, président national	2024/02/26	96
Toronto Police Service Robert Johnson, chef de police adjoint	2024/02/26	96
Association canadienne des chefs de police Thomas Carrique, commissaire	2024/02/29	97
Association des directeurs de police du Québec Pierre Brochet, président	2024/02/29	97
Canadian Vehicle Exporter's Association Damon Lyons, directeur exécutif	2024/02/29	97
Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada David Adams, président	2024/02/29	97

Organismes et individus	Date	Réunion
Corporation des associations de détaillants d'automobiles Huw Williams, porte-parole national	2024/02/29	97
VIN Verification Services Inc. Dan Service, directeur	2024/02/29	97
Association canadienne des constructeurs de véhicules Brian Kingston, président et chef de la direction	2024/04/15	102
Association des fabricants de pièces d'automobile Flavio Volpe, président	2024/04/15	102
Agence des services frontaliers du Canada Aaron McCrorie, vice-président, Renseignement et exécution de la loi	2024/04/15	102
Gendarmerie royale du Canada Matt Peggs, commissaire adjoint et commandant de la police fédérale, Région Centre, Division O Martin Roach, commissaire adjoint et commandant de la police fédérale, Région de l'Est, Division C	2024/04/15	102
Police provinciale de l'Ontario Scott Wade, inspecteur-détective	2024/04/15	102
Administration portuaire de Montréal Julien Baudry, directeur, Affaires publiques Félix-pier Bergeron, directeur, Protection portuaire et continuité des opérations	2024/04/18	103
Administration portuaire Vancouver-Fraser Anita Gill, directrice, Santé, sûreté et sécurité	2024/04/18	103
Intact Assurance Guillaume Lamy, vice-président principal, Assurance des particuliers, opérations canadiennes	2024/04/18	103

Organismes et individus	Date	Réunion
Service de police de la Ville de Montréal Yannick Desmarais, commandant, Chef de Section	2024/04/18	103
Sûreté du Québec Michel Patenaude, inspecteur chef et directeur, Enquêtes criminelles	2024/04/18	103
Administration portuaire d'Halifax Allan Gray, président et chef de la direction	2024/04/29	104
Association canadienne des automobilistes Ian Jack, vice-président, Affaires publiques Elliott Silverstein, directeur, Relations gouvernementales, assurances	2024/04/29	104
Insurance Corporation of British Columbia Kelly Aimers, actuaire en chef Shabnem Afzal, directrice, Sécurité routière	2024/04/29	104
SHIELD Automotive Cybersecurity Centre of Excellence Mitra Mirhassani, professeure	2024/04/29	104
Agence des services frontaliers du Canada Annie Beauséjour, directrice générale régionale, Région du Québec Aaron McCrorie, vice-président, Renseignement et exécution de la loi	2024/05/23	107
Gendarmerie royale du Canada Bryan Larkin, sous-commissaire, Services de police spécialisés Matt Peggs, commandant régional, Police fédérale, région du centre	2024/05/23	107

Organismes et individus	Date	Réunion
Ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile Talal Dakalbab, sous-ministre adjoint principal, Secteur de la prévention du crime Tricia Geddes, sous-ministre déléguée L'hon. Dominic LeBlanc, ministre de la sécurité publique, des institutions démocratiques et des affaires intergouvernementales	2024/05/23	107
Ministère des Transports L'hon. Pablo Rodriguez, ministre des transports Sean Rogers, directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales Lisa Setlakwe, sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté Melanie Vanstone, directrice générale, programmes multimodaux et sécurité routière	2024/05/23	107

ANNEXE B : LISTE DES MÉMOIRES

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Association canadienne des automobilistes
Association canadienne des chefs de police
Association des administrations portuaires canadiennes
Association des directeurs de police du Québec
Association des industries de l'automobile du Canada
CAA Insurance Company
Canadian Vehicle Exporter's Association
Fédération de la police nationale
Fédération maritime du Canada
Syndicat des Douanes et de l'Immigration
VIN Verification Services Inc.
York Regional Police

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents (réunions n^{os} 96, 97, 102, 103, 104, 107, 119, 125, 129, 131 et 135) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
Iqwinder Gaheer

Rapport complémentaire du Parti conservateur du Canada

L'étude du Comité permanent de la sécurité publique et nationale sur le problème croissant des vols de voitures au Canada et sur les mesures prises par le gouvernement fédéral pour lutter contre cette activité criminelle a permis de dégager un certain nombre d'idées et de recommandations utiles pour aider les décideurs à lutter contre le vol de voitures au Canada.

Le rapport final omet certaines recommandations majeures visant à réformer les peines et la justice pénale que le Parti conservateur du Canada estime nécessaires pour lutter contre le problème croissant du vol d'automobiles. Ces recommandations sont rassemblées dans le présent rapport complémentaire, accompagnées de témoignages d'experts à l'appui de ces recommandations.

Recommandation 1 : Que le gouvernement du Canada augmente les peines prévues au *Code criminel* pour le vol de véhicules à moteur, notamment en augmentant les peines d'emprisonnement en cas de récidive.

Les témoins ont affirmé qu'il fallait renforcer les sanctions prévues par le Code criminel pour dissuader les voleurs de véhicules.

Brian Kingston, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, a déclaré qu'« en renforçant les dispositions du Code criminel, on montrerait clairement que les personnes qui choisissent de commettre des vols de véhicules à répétition s'exposent à des peines précises et sévères ».¹

Le commissaire de la police provinciale de l'Ontario, Thomas Carrique, a déclaré que « l'augmentation des peines minimales aurait un effet dissuasif. Actuellement, la peine minimale pour une troisième infraction est de six mois. Elle n'est pas assez sévère. L'augmentation de la peine minimale comporte énormément d'avantages, et le projet de loi dont vous parlez serait un bon moyen d'amorcer la discussion. »²

Recommandation 2 : Que le gouvernement du Canada augmente les sanctions prévues au Code criminel pour les vols de véhicules à moteur lorsqu'ils ont été commis au profit d'une organisation criminelle ou en association avec elle.

Le Comité a entendu des témoignages demandant que des sanctions pénales particulières soient prises à l'encontre des organisations criminelles, qui sont en grande partie responsables de l'augmentation du nombre de vols de véhicules.

Le commissaire Thomas Carrique a déclaré : « Concernant le vol de véhicules à moteur en particulier, nous demandons des peines minimales plus sévères pour les récidivistes, l'entrée en vigueur de nouvelles infractions liées au trafic et à l'exportation de véhicules volés et l'application de l'ensemble des sanctions prévues au Code criminel. »³

L'inspecteur Scott Wade de la police provinciale de l'Ontario a ajouté que « les groupes du crime organisé se déplacent d'une province à l'autre pour sévir dans les grandes régions métropolitaines. Des

¹ Chambre des communes, Comité permanent de la sécurité publique et nationale (SECU), *Témoignages*, 15 avril 2024 (Brian Kingston, président et chef de la direction, Association canadienne des constructeurs de véhicules)

² Comité SECU, *Témoignages*, 29 février 2024 (Thomas Carrique, Commissaire, Association canadienne des chefs de police)

³ Comité SECU, *Témoignages*, 29 février 2024 (Thomas Carrique)

gnetteurs identifient les véhicules, des voleurs les volent et des passeurs les transportent jusqu'aux lieux d'exportation. »⁴

Recommandation 3 : Que le gouvernement du Canada supprime l'éligibilité à l'assignation à résidence lorsqu'une personne est reconnue coupable de vol de véhicule à moteur par voie d'acte d'accusation.

Le commissaire Thomas Carrique a témoigné de l'impact négatif de la faiblesse des sanctions sur la dissuasion et la prévention de la récidive des voleurs de voitures. Selon lui, « les services de police au pays font du travail formidable dans la lutte contre le vol d'automobiles. Ils récupèrent les véhicules et portent des accusations. Les services de police de Toronto et de Peel vous ont fait part de quelques-uns de leurs succès plus tôt cette semaine. Il faut toutefois infliger des conséquences. Les arrestations doivent être assorties de peines appropriées.... mais bon nombre de ces délinquants sont des récidivistes. En les mettant derrière les barreaux pendant des périodes prolongées, le système les empêcherait de retourner dans la rue et de commettre à répétition les mêmes crimes qui font des victimes parmi les Canadiens innocents ».⁵

Recommandation 4 : Que le gouvernement du Canada abroge l'obligation pour les tribunaux d'imposer une caution selon les conditions les moins onéreuses pour l'accusé et revienne à une norme de conditions appropriées en ce qui concerne la sécurité publique.

Des témoins ont déclaré au Comité que les directives permissives en matière de mise en liberté sous caution permettaient aux voleurs de voitures de faire des victimes à plusieurs reprises dans les communautés avant d'être traduits en justice.

L'inspecteur Scott Wade a estimé qu'« environ 40 % des délinquants que nous arrêtons étaient en liberté sous caution [...] nous constatons qu'une grande proportion des délinquants arrêtés sont en liberté sous caution à ce moment-là pour d'autres infractions ou des infractions similaires. La majorité des délinquants sont libérés sous caution lorsqu'ils comparaissent devant les tribunaux. »⁶

Le commissaire Thomas Carrique a déclaré que « des délinquants dangereux, dont la plupart ont déjà été condamnés pour vol, vol d'automobile et infraction commise avec une arme à feu, ou qui sont en liberté sous caution pour des délits similaires se livrent à des actes violents comme des détournements de véhicules et des violations de domicile pour avoir accès à des modèles convoités. »⁷

Recommandation 5 : Que le gouvernement du Canada augmente les ressources du système de poursuites pénales.

Les témoins ont déclaré que le manque de ressources pour les tribunaux et les procureurs de la Couronne constituait un problème majeur pour le système judiciaire.

Le commissaire Thomas Carrique a déclaré que « la prévalence des vols de voitures et des récidivistes violents qui ne sont pas incarcérés représente un danger pour mes agents et pour les agents de tout le pays. »⁸

⁴ Comité SECU, *Témoignages*, 15 avril 2024 (Scott Wade, inspecteur-détective, Police provinciale de l'Ontario).

⁵ Comité SECU, *Témoignages*, 29 février 2024 (Thomas Carrique)

⁶ Comité SECU, *Témoignages*, 15 avril 2024 (Scott Wade)

⁷ Comité SECU, *Témoignages*, 29 février 2024 (Thomas Carrique)

⁸ Comité SECU, *Témoignages*, 29 février 2024 (Thomas Carrique)

L'inspecteur Scott Wade a ajouté « je pense que la mise en place de l'Équipe d'aide aux poursuites importantes relatives au vol d'automobiles va permettre de résoudre une grande partie de ces problèmes, si c'est le cas. »⁹

⁹ Comité SECU, *Témoignages*, 15 avril 2024 (Scott Wade)

Rapport complémentaire du Bloc Québécois concernant l'étude sur le phénomène grandissant des vols de voiture au Canada

Le vol de véhicules et leur exportation subséquente sont un phénomène grandissant au Canada, et le port de Montréal est devenue, au fil du temps, une plaque tournante de cette exportation. Alors que le phénomène a doublé au Québec dans les dernières années et que les profits de ces activités criminelles viennent renflouer les caisses du crime organisé, il devenait urgent de se pencher sur la façon dont les acteurs en place pouvaient travailler afin de lutter contre ce fléau. Le 23 octobre 2023, le Bloc Québécois a donc fait adopter, à l'unanimité, une motion demandant au Comité permanent de la sécurité publique et nationale de la Chambre des communes d'entreprendre une étude sur le phénomène grandissant des vols de voiture au Canada ainsi que sur les moyens mis en œuvre par le gouvernement fédéral pour lutter contre cette activité criminelle.

Tout au long de cette étude, le Bloc Québécois a tenu à ce qu'une attention particulière soit portée à la sécurité de nos ports, alors que des véhicules volés quittent les ports vers l'étranger chaque semaine. Tout porte à croire que les revenus de ces activités criminelles profitent au crime organisé et leur permette de financer l'achat d'armes à feu illégales, de drogues et autres activités criminelles, ce qui contribue à une augmentation de la criminalité perpétrée dans nos communautés.

Le Bloc Québécois souhaite remercier tous les témoins qui ont participé à cette importante étude et espère que les recommandations formulées dans ce rapport seront appliquées par le gouvernement fédéral afin d'en arriver à un réel changement qui garantira la sécurité des communautés. Il est important pour nous que des mesures concrètes soient prises afin que tous puissent vivre dans une société où ils se sentent en sécurité. Bien que le Bloc Québécois soit en accord avec les recommandations proposées dans ce rapport, nous tenons à apporter des nuances et à préciser certaines recommandations. Par ce rapport complémentaire, nous exhortons le gouvernement fédéral à respecter les champs de compétence du Québec et des provinces et à encourager et à financer leurs initiatives plutôt que de leur faire concurrence.

Le Bloc Québécois croit que la recommandation 25 devrait être rédigée comme suit :

- Que le gouvernement du Canada transfère, sans conditions, des fonds aux gouvernements provinciaux et municipaux afin de développer des campagnes de sensibilisation axée sur les meilleures pratiques en matière de sécurité des véhicules, visant à éduquer le public sur les mesures préventives pour réduire le risque de vol de véhicules.

Le Bloc Québécois croit que la recommandation 26 devrait être rédigée comme suit :

- Que le gouvernement du Canada transfère des fonds aux gouvernements provinciaux et municipaux afin de soutenir les initiatives de recherche visant à évaluer l'efficacité des stratégies de police communautaire pour réduire le vol de

voitures, en mettant l'accent sur la promotion des partenariats entre les organismes chargés de l'application de la loi et les collectivités locales.