

**PROJET DE LOI C-64 : LOI MODIFIANT LE CODE CRIMINEL
(NUMÉRO D'IDENTIFICATION DE VÉHICULE)**

Dominique Valiquet
Division du droit et du gouvernement

Le 18 octobre 2005



Bibliothèque
du Parlement

Library of
Parliament

**Service d'information et
de recherche parlementaires**

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-64

CHAMBRE DES COMMUNES

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	28 septembre 2005
Deuxième lecture :	25 octobre 2005
Rapport du comité :	
Étape du rapport :	
Troisième lecture :	

SÉNAT

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	
Deuxième lecture :	
Rapport du comité :	
Étape du rapport :	
Troisième lecture :	

Sanction royale :

Lois du Canada

N.B. Dans ce résumé législatif, tout changement d'importance depuis la dernière publication est indiqué en **caractères gras**.

Renseignements sur l'historique du projet de loi :
Peter Niemczak

THIS DOCUMENT IS ALSO
PUBLISHED IN ENGLISH

TABLE DES MATIÈRES

	Page
CONTEXTE	1
A. Objet et historique du projet de loi.....	1
B. Problématique et statistiques.....	2
1. Les vols de véhicules à moteur.....	2
2. Les vols de véhicules à moteur par des groupes organisés.....	4
DESCRIPTION ET ANALYSE.....	5
A. L'infraction : paragraphe 377.1(1) du <i>Code criminel</i>	5
B. Le numéro d'identification de véhicule : paragraphe 377.1(2) du <i>Code criminel</i>	7
C. La peine : paragraphe 377.1(3) du <i>Code criminel</i>	8
COMMENTAIRE.....	9



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-64 : LOI MODIFIANT LE CODE CRIMINEL
(NUMÉRO D'IDENTIFICATION DE VÉHICULE)*

CONTEXTE

A. Objet et historique du projet de loi

Le projet de loi C-64 : Loi modifiant le Code criminel (numéro d'identification de véhicule) a été déposé à la Chambre des communes le 28 septembre 2005. Il a pour objet d'ajouter une nouvelle infraction au *Code criminel*⁽¹⁾ (le *Code*) : le fait de modifier, d'enlever ou d'oblitérer le numéro d'identification d'un véhicule à moteur (NIV). Quiconque en sera trouvé coupable s'expose à une peine pouvant aller jusqu'à cinq ans d'emprisonnement.

Bien que le ministre de la Justice soit celui qui l'a déposé en Chambre, le projet de loi C-64 s'inscrit dans la foulée des appels du regretté Chuck Cadman⁽²⁾ à prendre davantage de mesures pour combattre le fléau du vol de véhicules⁽³⁾. En effet, député de Surrey-Nord, une circonscription de Colombie-Britannique aux prises avec de graves problèmes liés à ces vols, M. Cadman avait présenté, le 19 mars 2003, un projet de loi dont l'objet était le même⁽⁴⁾. Le projet de loi a été présenté de nouveau à l'ouverture de la session suivante, le 2 février 2004⁽⁵⁾, mais il est mort au *Feuilleton* à la dissolution de la 37^e législature. Convaincu qu'il s'agissait

* Avertissement : Par souci de clarté, les propositions législatives du projet de loi décrit dans le présent résumé législatif sont énoncées comme si elles avaient déjà été adoptées ou étaient déjà en vigueur. Il ne faut pas oublier, cependant, qu'un projet de loi peut faire l'objet d'amendements au cours de son examen par la Chambre des communes et le Sénat, et qu'il est sans effet avant d'avoir été adopté par les deux chambres du Parlement, d'avoir reçu la sanction royale et d'être entré en vigueur.

(1) L.R. 1985, ch. C-46.

(2) M. Cadman est décédé le 9 juillet 2005.

(3) Le projet de loi C-65, qui traite des courses de rue, tire également son origine des exhortations de M. Cadman.

(4) Projet de loi C-413 : Loi modifiant le Code criminel (numéro d'identification de véhicule), première lecture, 2^e session, 37^e législature.

(5) Projet de loi C-413 : Loi modifiant le Code criminel (numéro d'identification de véhicule), première lecture, 3^e session, 37^e législature. Ce projet de loi a été maintenu conformément à l'art. 86.1 du Règlement provisoire.

d'une mesure nécessaire afin de combattre efficacement le vol de véhicules, M. Cadman a déposé son projet de loi de nouveau le 17 novembre 2004⁽⁶⁾. Malgré quelques différences, le projet de loi C-64 en reprend pour l'essentiel la teneur.

B. Problématique et statistiques

1. Les vols de véhicules à moteur en général

Bien que le taux⁽⁷⁾ de vols de véhicules à moteur soit en décroissance depuis 1996⁽⁸⁾, à l'exception des années 2001 et 2003 où il a augmenté⁽⁹⁾, ces vols ont des effets importants sur les propriétaires de véhicules, les tiers victimes, les organisations d'application de la loi et l'industrie des assurances. Selon le Bureau d'assurance du Canada, le vol de véhicules coûterait aux assureurs et au public près d'un milliard de dollars par an⁽¹⁰⁾.

En 2004, il y a eu près de 170 000 vols de véhicules à moteur⁽¹¹⁾, soit environ 465 par jour. Les taux ont tendance à être moins élevés dans l'Est que dans l'Ouest du pays. Ainsi, toujours selon des statistiques de 2004⁽¹²⁾, Terre-Neuve-et-Labrador affichait le taux le moins élevé (191)⁽¹³⁾ et le Manitoba, le taux le plus élevé (1 364)⁽¹⁴⁾, soit plus de deux fois la moyenne canadienne (531). Cela pourrait s'expliquer, en partie, par le fait que Winnipeg a connu le taux le plus élevé parmi les grandes régions métropolitaines (1 932)⁽¹⁵⁾. Il faut

(6) Projet de loi C-287 : Loi modifiant le Code criminel (numéro d'identification de véhicule), première lecture, 1^{re} session, 38^e législature. Le texte était identique à celui du projet de loi C-413.

(7) C'est-à-dire le nombre de vols de véhicules par 100 000 habitants.

(8) Ce taux avait augmenté de façon constante entre 1984 et 1996 (Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, *L'exploration de la participation du crime organisé au vol de véhicules à moteur*, n° 85-563-XIF, mai 2004, p. 6).

(9) Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, *Statistiques de la criminalité au Canada*, Juristat, n° 85-002-XPF, vol. 25, n° 5, 2004, p. 10.

(10) Service canadien de renseignements criminels, *Rapport annuel sur le crime organisé au Canada 2005*, 15 juillet 2005, p. 45
(http://www.cisc.gc.ca/annual_reports/annualreport2005/document/annual_report_2005_f.pdf).

(11) Statistique Canada, *Statistiques de la criminalité au Canada* (2004), p. 10.

(12) *Ibid.*

(13) En fait, Terre-Neuve-et-Labrador a affiché le taux le moins élevé pendant plus de 20 ans (Statistique Canada, *L'exploration de la participation du crime organisé au vol de véhicules à moteur* (2004), p. 7). Par contre, en 2004, « la plus forte augmentation a été déclarée par [cette province] (+52 p. 100), accroissement appuyé par le taux de vols de véhicules à moteur à St. John's qui a doublé », *Ibid.*, p. 11.

(14) Le Manitoba a mérité ce titre chaque année, ou presque, depuis 1992 (*Ibid.*, p. 7).

(15) Statistique Canada, *Statistiques de la criminalité au Canada* (2004), p. 10.

d'ailleurs noter que les vols de véhicules tendent à se concentrer dans les grandes régions urbaines. En plus de Winnipeg, on constate, depuis plus de dix ans, des taux très élevés à Regina et à Vancouver⁽¹⁶⁾. Entre 1992 et 2002, le taux de vols de véhicules a doublé à London, presque triplé à Regina et presque quadruplé à Winnipeg⁽¹⁷⁾.

Si les automobiles sont demeurées le type de véhicule le plus fréquemment volé en 2004 (56 p. 100 de tous les vols), on peut observer que les camions, y compris les mini-fourgonnettes et les véhicules utilitaires sport, sont de plus en plus populaires auprès des voleurs (34 p. 100 de tous les vols)⁽¹⁸⁾.

Enfin, en volant un véhicule, un criminel peut vouloir s'en servir à différentes fins. Il peut vouloir l'utiliser comme moyen de transport ou afin de faciliter la perpétration d'un autre crime. Il peut aussi être à la recherche de sensations fortes⁽¹⁹⁾, ce qui se produit fréquemment chez les jeunes contrevenants. De façon générale, le vol de véhicules est plus étroitement associé aux jeunes contrevenants que les autres infractions⁽²⁰⁾. Par ailleurs, les vols commis par des jeunes donnent souvent lieu à des accidents entraînant des blessures graves ou la mort⁽²¹⁾. Afin d'aider à empêcher ce crime, le ministère des Transports du Canada a modifié, en février 2005, la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC 114). Ainsi, les fabricants automobiles devront installer, d'ici septembre 2007, des dispositifs d'immobilisation électroniques dans la majorité des nouveaux véhicules légers vendus au Canada⁽²²⁾.

(16) Statistique Canada, *L'exploration de la participation du crime organisé au vol de véhicules à moteur* (2004), p. 8.

(17) *Ibid.*

(18) Statistique Canada, Statistique Canada, *Statistiques de la criminalité au Canada* (2004), p. 10. En effet, entre 1992 et 2002, « le taux de vols de camions s'est accru de 26 p. 100 alors que le taux de vols d'automobiles a chuté de 16 p. 100 ».

(19) On parle alors d'un vol en vue de « faire une virée ».

(20) « En 2002, 40 p. 100 des personnes accusées de [vol de véhicule moteur] étaient âgées entre 12 et 17 ans » (Statistique Canada, *L'exploration de la participation du crime organisé au vol de véhicules à moteur* (2004), p. 14).

(21) Examinant des cas réels de vols par des jeunes ayant causé des blessures soit aux passagers du véhicule, soit à des tiers, une étude réalisée par le Projet 6116, un comité national dont l'objectif était de réduire les vols de véhicules au Canada, indique qu'il y a eu en moyenne 27 décès et 117 blessures par an au Canada de 1999 à 2001 (*Fatalities and Injuries as a Result of Stolen Motor Vehicles (1999-2001)*, préparé pour Project 6116 par Matthew J. Miceli, décembre 2002).

(22) *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (systèmes de verrouillage et d'immobilisation)*, DORS/2005-45, 22 février 2005.

2. Les vols de véhicules à moteur par des groupes organisés

Le projet de loi C-64 s'attaque à la problématique des vols de véhicules à moteur et vise particulièrement à aider les organisations d'application de la loi à lutter plus efficacement contre le vol organisé de véhicules, les réseaux criminels ayant souvent recours à la falsification de l'identité des véhicules.

Le vol et la revente d'un véhicule, facilités par la modification du NIV, représentent une activité à relativement faible risque⁽²³⁾ et fort lucrative⁽²⁴⁾ qui sert couramment à financer les autres activités d'une organisation criminelle. D'après une étude menée par la Gendarmerie royale du Canada en 1998⁽²⁵⁾, les organisations criminelles seraient impliquées dans tous les aspects du vol de véhicules : la commande de véhicules précis, le recrutement de jeunes contrevenants qui s'occuperont de voler les véhicules, le démontage des véhicules pour les pièces⁽²⁶⁾, l'altération du NIV et de documents, et le transport des véhicules volés à l'extérieur de la province ou du pays. Ces réseaux criminels, composés de plusieurs échelons⁽²⁷⁾, possèdent donc toute l'expertise voulue pour se procurer, maquiller et revendre des véhicules volés sur une grande échelle. De fait, on estime qu'environ un vol de véhicule sur cinq serait attribuable à des réseaux criminels organisés⁽²⁸⁾.

Si le problème du vol de véhicules par des groupes organisés s'étend à tout le pays, les grandes régions urbaines du Québec et de l'Ontario sont particulièrement touchées⁽²⁹⁾.

(23) Si on considère l'ensemble des vols de véhicules au Canada en 2002, 12 p. 100 de ces crimes ont été résolus par la police et des accusations ont été déposées dans 8 p. 100 des cas (Statistique Canada, *L'exploration de la participation du crime organisé au vol de véhicules à moteur* (2004), p. 8).

(24) « Europol estime que le trafic international de véhicules par le crime organisé est plus rentable que la prostitution ou tout autre activité sur le marché noir », puisque ce trafic génère généralement un profit net de 90 p. 100 (*Ibid.*, p. 16, d'après Europol, *An Overview on Motor Vehicle Crime from a European Perspective*, 2002).

(25) Gendarmerie royale du Canada, Sous-direction des analyses criminelles, *Crime organisé et vols de voitures*, 1998.

(26) Appelé la « cannibalisation ». Les pièces d'un véhicule démonté ont une valeur collective qui, bien souvent, s'élève à deux à trois fois celle du véhicule lui-même (Statistique Canada, *L'exploration de la participation du crime organisé au vol de véhicules à moteur* (2004), p. 17).

(27) Par exemple, les organisations comprennent des voleurs, des courtiers, des intermédiaires et des spécialistes de la cannibalisation.

(28) Statistique Canada se sert de la proportion de véhicules volés non récupérés pour estimer l'importance des vols perpétrés par des groupes organisés. Cet indicateur substitutif a donc des limites. (Statistique Canada, *L'exploration de la participation du crime organisé au vol de véhicules à moteur* (2004), p. 6 et 11.)

(29) *Ibid.*, p. 11.

Selon des données de 2002, Montréal⁽³⁰⁾ et Halifax (respectivement 354 et 151 véhicules volés non récupérés pour 100 000 habitants) affichaient les taux les plus élevés⁽³¹⁾. Par ailleurs, les voitures de luxe et les camions sont plus souvent la cible des groupes organisés⁽³²⁾. Notons enfin que les concessionnaires d'automobiles (41 p. 100) et les résidences privées (34 p. 100) sont les lieux de prédilection où les organisations criminelles se procureront les véhicules qu'ils recherchent⁽³³⁾. Étant donné que les véhicules prisés sont souvent protégés par des systèmes antivols de pointe, les voleurs voudront mettre la main sur les clés en s'introduisant par effraction dans une résidence privée ou chez un concessionnaire, entraînant de la sorte une série d'infractions en chaîne.

Vu l'importance du problème, le vol de véhicules à moteur est devenu en 2000 une nouvelle priorité du Programme national de lutte contre le crime organisé.

DESCRIPTION ET ANALYSE

Le projet de loi C-64 ne contient qu'un seul article, qui ajoute les trois paragraphes du nouvel article 377.1 au *Code criminel*. Notre présentation suivra l'ordre de ces paragraphes.

A. L'infraction : paragraphe 377.1(1) du *Code*

À l'heure actuelle, une personne qui modifie un NIV afin de camoufler l'identité d'un véhicule volé sera souvent accusée de possession de biens criminellement obtenus (recel)⁽³⁴⁾ ou d'une infraction à d'autres dispositions liées au vol. Le *Code* traite spécifiquement du NIV au paragraphe 354(2), qui prévoit, dans le cadre d'une accusation de recel, la présomption de vol

(30) Quarante-quatre pour cent des véhicules volés à Montréal n'ont pas été récupérés (*Ibid.*, p. 5).

(31) Suivies de London (141), d'Ottawa (135), de la région de York (118), de Gatineau-Métro (117) et de Toronto (97). Même si, comme nous l'avons dit plus tôt, les provinces de l'Ouest affichent les taux les plus élevés de vols de véhicules, la plupart des véhicules volés y sont récupérés, raison pour laquelle on attribue moins de vols de voitures aux groupes organisés dans cette région. (*Ibid.*, p. 11.)

(32) *Ibid.*, p. 13.

(33) *Ibid.*

(34) Paragraphe 354(1) du *Code*.

du véhicule⁽³⁵⁾ si le NIV a été modifié. Par contre, il n'existe aucune infraction en soi visant la modification, l'oblitération ou l'enlèvement d'un NIV d'un véhicule à moteur.

Le projet de loi en fait une infraction en soi en ajoutant le paragraphe 377.1(1) à la section intitulée « Faux et infractions similaires » de la partie IX du *Code criminel* (« Infractions contre les droits de propriété »). Ainsi, un outil supplémentaire est mis à la disposition des organisations d'application de loi pour leur permettre de porter des accusations dans des affaires de vol, de maquillage et de revente de véhicules à moteur.

Le paragraphe 377.1(1) utilise les termes « modifie, enlève ou oblitère, en tout ou en partie, le numéro d'identification d'un véhicule à moteur » afin de créer la nouvelle infraction. Puisque les organisations criminelles démontent souvent les véhicules volés, on peut se demander s'il ne serait pas souhaitable, par prudence, d'y ajouter l'expression « ou se trouvant sur une pièce d'un tel véhicule » ou une expression semblable⁽³⁶⁾.

Il faut noter, par ailleurs, que la nouvelle infraction exige la preuve d'une intention criminelle. Le projet de loi C-64 marque expressément cette exigence en utilisant le membre de phrase, absent du projet de loi présenté par M. Cadman, « dans des circonstances permettant de conclure qu'il a agi *dans le but d'empêcher l'identification du véhicule* »⁽³⁷⁾ (souligné par nous). De plus, le paragraphe 377.1(1) reconnaît clairement, en ayant recours à l'expression « sans excuse légitime »⁽³⁸⁾, le droit de l'accusé de présenter une défense pleine et entière. Les comportements légitimes, comme les travaux de réparation de la carrosserie, le recyclage ou la démolition d'automobiles, représentent des moyens de défense valables. Le ministère public devra donc prouver chaque élément essentiel de l'infraction selon la norme criminelle de la preuve hors de tout doute raisonnable.

(35) La présomption de connaissance que le véhicule est volé a été déclarée inconstitutionnelle dans l'affaire *R. c. Boyle*, (1983), 5 C.C.C. (3d) 193 (C.A. Ont.).

(36) Le par. 354(2) du *Code*, traitant du recel, utilise en effet des termes semblables : « [...] une personne a en sa possession un véhicule à moteur, *ou toute pièce d'un tel véhicule*, dont le numéro d'identification a été totalement ou partiellement enlevé ou oblitéré [...] » (souligné par nous).

(37) Voir l'affaire *R. c. Holmes*, [1988] 1 R.C.S. 914, p. 944 et 945, sur l'infraction de possession d'outils de cambriolage.

(38) *Ibid.*, p. 945 : « L'expression en question n'opère aucune inversion de la charge de la preuve. »

B. Le numéro d'identification du véhicule : paragraphe 377.1(2) du *Code*

Le nouveau paragraphe 377.1(2) du *Code* définit le NIV en des termes semblables à ceux utilisés au paragraphe 354(3) du *Code*⁽³⁹⁾.

En vertu du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*⁽⁴⁰⁾, le NIV, qui est apposé sur tout véhicule au Canada, est composé de 17 caractères alphanumériques et doit être unique afin de distinguer chaque véhicule à moteur⁽⁴¹⁾. Ainsi, certains caractères désignent, selon des codes établis, le fabricant, la marque, la catégorie du véhicule, l'année de modèle⁽⁴²⁾, l'usine où le véhicule a été fabriqué et le numéro que le fabricant a attribué au véhicule par ordre séquentiel au cours de la production. On retrouve le NIV sur diverses parties du véhicule, comme les ailes, le capot et les portes⁽⁴³⁾.

Soulignons que les méthodes utilisées pour apposer le NIV conformément aux exigences actuelles font qu'il peut être facilement transféré d'un véhicule à un autre. Pour remédier aux problèmes d'altération et de remplacement du NIV, le ministère des Transports du Canada a introduit des mesures, qui entreront en vigueur le 1^{er} septembre 2008 et qui feront en sorte qu'on ne pourra enlever le NIV sans endommager ou abîmer la plaque, l'étiquette ou le véhicule⁽⁴⁴⁾.

Voici ce que notait dernièrement le Service canadien de renseignements criminels à propos des méthodes de falsification utilisant le NIV :

Les Services anti-crime des assureurs ont constaté une hausse de quatre techniques principales de fraude utilisées par le crime organisé pour voler des automobiles. L'une de ces techniques est le transfert illégal des numéros d'identification de véhicules (NIV) provenant

(39) Sur l'infraction de recel : « "numéro d'identification" désigne toute marque, notamment un numéro, apposée sur un véhicule à moteur dans le dessein de le distinguer des véhicules semblables » (par. 354(3)).

(40) C.R.C., ch. 1038, art. 115 de l'annexe IV.

(41) En fait, il est interdit à un fabricant d'utiliser le même numéro d'identification pour deux véhicules produits à moins de 30 ans d'intervalle.

(42) Par exemple, « Y » représente l'année 2000 et « 6 » l'année 2006.

(43) Statistique Canada, *L'exploration de la participation du crime organisé au vol de véhicules à moteur* (2004), p. 19. Aux États-Unis, le Department of Transportation exige, en vertu du *Code of Federal Regulations*, partie 541 du titre 49, que plusieurs pièces de certaines gammes de véhicules à haut risque de vol portent un NIV.

(44) *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité automobile*, DORS/2004-250, 16 novembre 2004, par. 3(1).

d'épaves de véhicules à des véhicules similaires volés. Les fraudeurs utilisent également un NIV légitime pour modifier l'identité légale d'un véhicule volé de marque, de modèle et de couleur identiques, procédé qualifié de « jumelage ».⁽⁴⁵⁾

C. La peine : paragraphe 377.1(3) du *Code*

Selon le nouveau paragraphe 377.1(3) du *Code*, le fait de modifier, d'enlever ou d'oblitérer un NIV dans le but d'empêcher l'identification d'un véhicule à moteur constitue une infraction mixte. Le poursuivant peut donc procéder par mise en accusation ou par procédure sommaire. Dans le premier cas, l'infraction est punissable d'un emprisonnement maximal de cinq ans, et dans le second cas, d'une amende maximale de 2 000 \$ et d'un emprisonnement maximal de six mois, ou de l'une de ces peines⁽⁴⁶⁾.

Comparativement à une infraction de recel d'un véhicule dont la valeur dépasse 5 000 \$, qui est un acte criminel punissable d'un emprisonnement maximal de 10 ans, il s'agit d'une peine de moindre importance. Par contre, puisque l'infraction consistant à modifier le NIV est punissable d'une peine d'emprisonnement maximal de cinq ans, elle appartient tout de même à la catégorie d'« infraction grave ». Si une telle infraction est commise habituellement par un groupe de trois personnes ou plus, elle peut alors être considérée comme l'infraction d'une « organisation criminelle »⁽⁴⁷⁾, avec toutes les conséquences que cela peut entraîner en matière d'enquête policière, de poursuite judiciaire et de sentence⁽⁴⁸⁾.

COMMENTAIRE

Selon Chuck Cadman, les organisations d'application de loi auraient demandé expressément que l'infraction de modifier le NIV soit ajoutée au *Code criminel*, cette nouvelle

(45) Service canadien de renseignements criminels (2005), p. 43 et 44. Par ailleurs, le SCRC observe aussi que « les criminels obtiennent des clés de remplacement auprès de concessionnaires d'automobiles à partir des NIV prélevés sur des véhicules garés ».

(46) Paragraphe 787(1) du *Code* : « Sauf disposition contraire de la loi, toute personne déclarée coupable d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire est passible d'une amende maximale de deux mille dollars et d'un emprisonnement maximal de six mois, ou de l'une de ces peines ».

(47) Voir les définitions d'« infraction grave » et d'« organisation criminelle » au par. 467.1(1) du *Code*.

(48) Voir, entre autres, les art. 467.11 et suivants du *Code*.

infraction étant nécessaire afin de combattre efficacement les réseaux organisés impliqués dans le vol de véhicules.

L'industrie de l'assurance automobile privée du Canada a accueilli favorablement le projet de loi C-64. Par contre, les assureurs souhaiteraient également que des peines plus sévères et l'imposition d'une peine d'emprisonnement minimale soient ajoutées au *Code criminel* relativement aux vols de véhicules⁽⁴⁹⁾.

En outre, selon Vic Toews, le porte-parole du Parti conservateur pour la justice, le projet de loi est moins sévère que celui que M. Cadman avait proposé à l'origine⁽⁵⁰⁾. M. Toews souligne le fait que le projet de loi actuel laisse le fardeau de la preuve entièrement sur les épaules du poursuivant et, préférant que l'accusé ait à fournir une explication, il croit que des amendements s'imposent.

Enfin, puisque le crime organisé n'a pas de frontières, le sujet de la modification du NIV risque d'être abordé lors du Sommet sur l'exportation de véhicules volés, qui se tiendra à Victoria en mai et juin 2006⁽⁵¹⁾.

(49) Bureau d'assurance du Canada, *Les assureurs automobile privés se réjouissent des mesures déposées au parlement en vue de contrer le vol d'auto*, communiqué, 30 septembre 2005 (<http://www.ibc.ca/francais/30septembre2005.asp>).

(50) Paul Turenne, « Street-Racing Law Proposed Cops Support New Legislation », *The Winnipeg Sun*, 29 septembre 2005, p. 3.

(51) Le Sommet réunira le North American Export Committee, qui est composé de représentants du Canada, du Mexique et des États-Unis et qui a comme mission de lutter contre l'exportation de véhicules volés.