

**PROJET DE LOI C-53 : LOI MODIFIANT
LE CODE CRIMINEL (VOL D'AUTOMOBILE ET
TRAFIC DE BIENS CRIMINELLEMENT OBTENUS)**

**Dominique Valiquet
Division du droit et du gouvernement**

Le 28 avril 2008



Bibliothèque
du Parlement

Library of
Parliament

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

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-53

CHAMBRE DES COMMUNES

Étape du projet de loi	Date
------------------------	------

Première lecture : 14 avril 2008

Deuxième lecture :

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

Ce projet de loi n'a pas été adopté avant la fin de la 39^e législature, le 7 septembre 2008.

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 :
Michel Bédard

THIS DOCUMENT IS ALSO
PUBLISHED IN ENGLISH

TABLE DES MATIÈRES

	Page
CONTEXTE	1
A. Objet et principales modifications du projet de loi.....	1
B. Problématique et statistiques sur le vol de véhicules à moteur.....	2
1. Les vols de véhicules à moteur en général.....	2
2. Les vols de véhicules à moteur par des groupes organisés.....	4
C. Le numéro d'identification du véhicule.....	5
DESCRIPTION ET ANALYSE	6
A. Infractions relatives au trafic de biens criminellement obtenus (art. 1).....	6
B. Circulation transfrontalière de biens criminellement obtenus (art. 1)	8
C. Infraction de modifier le numéro d'identification d'un véhicule à moteur (art. 2).....	8
COMMENTAIRE.....	10



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-53 : LOI MODIFIANT
LE CODE CRIMINEL (VOL D'AUTOMOBILE ET
TRAFIC DE BIENS CRIMINELLEMENT OBTENUS)*

CONTEXTE

A. Objet et principales modifications du projet de loi

Le projet de loi C-53 : Loi modifiant le Code criminel (vol d'automobile et trafic de biens criminellement obtenus) a été déposé par le ministre de la Justice et procureur général du Canada, l'honorable Robert Nicholson, et a franchi l'étape de la première lecture à la Chambre des communes le 14 avril 2008.

Bien que le projet de loi s'attaque essentiellement au vol d'automobiles, il vise aussi le trafic, l'exportation et l'importation de tout bien criminellement obtenu. Le projet de loi modifie ainsi de trois façons le *Code criminel* (le *Code*) :

- il crée l'infraction de trafic de biens criminellement obtenus, punissable d'une peine maximale de 14 ans d'emprisonnement (nouvel art. 355.2 du *Code*);
- il permet à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) d'empêcher la circulation transfrontalière de biens criminellement obtenus, dont les voitures volées (nouvel art. 355.3 du *Code*);
- il crée l'infraction de modifier le numéro d'identification d'un véhicule (NIV) à moteur, punissable d'une peine maximale de cinq ans d'emprisonnement (nouveau par. 377.1(1) du *Code*).

À propos du NIV, l'ancien projet de loi C-64⁽¹⁾ avait créé une infraction semblable. Le projet de loi C-64 est mort au Feuilleton lors du déclenchement des dernières élections générales.

* 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) Loi modifiant le Code criminel (numéro d'identification de véhicule), 1^{re} session, 38^e législature.

B. Problématique et statistiques sur le vol de véhicules à moteur

1. Les vols de véhicules à moteur en général

D'après un rapport publié par Statistique Canada, le taux⁽²⁾ de vols de véhicules à moteur est en décroissance depuis 1996⁽³⁾, à l'exception des années 2001 et 2003 où il a augmenté⁽⁴⁾. Les données relevées en 2006 confirment que le taux de vols de véhicules à moteur a chuté de 20 p. 100 depuis 1996⁽⁵⁾.

Ces vols ont toutefois 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⁽⁶⁾.

En 2006, il y a eu près de 160 000 vols de véhicules à moteur signalés à la police⁽⁷⁾, soit environ 438 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 2006⁽⁸⁾, l'Île-du-Prince-Édouard affichait le taux le moins élevé (115)⁽⁹⁾ et le Manitoba, le taux le plus élevé (1 376)⁽¹⁰⁾, soit près de trois fois la moyenne canadienne (487)⁽¹¹⁾.

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

(3) 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).

(4) Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, *Statistiques de la criminalité au Canada, 2004*, Juristat, n° 85-002-XPF, vol. 25, n° 5, juillet 2005, p. 10.

(5) Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, *Statistiques de la criminalité au Canada, 2006*, Juristat, n° 85-002-XPF, vol. 27, n° 5, juillet 2007, p. 6.

(6) 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/annual_report2005/document/annual_report_2005_f.pdf).

(7) Statistique Canada, *Statistiques de la criminalité au Canada* (2007), p. 6.

(8) *Ibid.*

(9) Auparavant, 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.

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

(11) En 2006, « d'importantes augmentations ont été déclarées au Manitoba (+14 p. 100) et en Alberta (+13 p. 100), alors que des replis marqués ont été enregistrés à l'Île-du-Prince-Édouard (-28 p. 100) et en Colombie-Britannique (-16 p. 100) (Statistique Canada, *Statistiques de la criminalité au Canada* (2007), p. 6) ».

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)⁽¹²⁾. Il faut d'ailleurs noter que les vols de véhicules tendent à se concentrer dans les grandes régions urbaines. En effet, selon des données de 2005, le taux de vols de véhicules à moteur des grandes régions urbaines (559) était d'environ 25 p. 100 supérieur à celui des petites régions urbaines (442) et de 80 p. 100 supérieur à celui des régions rurales (307)⁽¹³⁾.

En plus de Winnipeg, on constate, depuis plus de dix ans, des taux très élevés à Regina et à Vancouver⁽¹⁴⁾. Entre 1992 et 2002, le taux de vols de véhicules a doublé à London, presque triplé à Regina et presque quadruplé à Winnipeg⁽¹⁵⁾.

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)⁽¹⁶⁾.

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⁽¹⁷⁾, 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⁽¹⁸⁾. Par ailleurs, les vols commis par des jeunes donnent souvent lieu à des accidents entraînant des blessures graves ou la mort⁽¹⁹⁾. Afin d'aider à empêcher ce crime, le ministère des Transports du Canada a

(12) Statistique Canada, *Statistiques de la criminalité au Canada* (2005), p. 10.

(13) Statistique Canada, *Étude : Comparaison des taux de criminalité des régions urbaines et rurales*, Le Quotidien, 28 juin 2007 (<http://www.statcan.ca/Daily/Francais/070628/q070628b.htm>).

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

(15) *Ibid.*

(16) Statistique Canada, *Statistiques de la criminalité au Canada* (2005), 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 ».

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

(18) « 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* (2005), p. 14).

(19) 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).

modifié, en février 2005, la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC 114). Ainsi, les fabricants automobiles doivent installer, à compter de septembre 2007, des dispositifs d'immobilisation électroniques dans la majorité des nouveaux véhicules légers vendus au Canada⁽²⁰⁾.

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

Le projet de loi C-53 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 et à leur exportation du Canada.

Le vol et la revente d'un véhicule, facilités par la modification du NIV, représentent une activité à relativement faible risque⁽²¹⁾ et fort lucrative⁽²²⁾ 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⁽²³⁾, 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 (appelé la « cannibalisation »)⁽²⁴⁾, l'altération du NIV et de documents, et le transport des véhicules volés à l'extérieur de la province ou du pays. D'après le Bureau d'assurance du Canada, des 170 000 véhicules volés chaque année, 20 000 sont exportés du Canada⁽²⁵⁾.

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

(21) 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).

(22) « 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).

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

(24) 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).

(25) Site Web d'Insurance-Canada, *Le BAC accueille le sommet de 2006 sur l'exportation de véhicules volés : « la lutte au vol d'autos, au crime organisé et au terrorisme »* (<http://www.insurance-canada.ca/claims/canada/IBC-Auto-Theft-606.php#fr>).

Les réseaux criminels, composés de plusieurs échelons⁽²⁶⁾, 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⁽²⁷⁾.

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⁽²⁸⁾. Selon des données de 2002, Montréal⁽²⁹⁾ et Halifax (respectivement 354 et 151 véhicules volés non récupérés pour 100 000 habitants) affichaient les taux les plus élevés⁽³⁰⁾.

Par ailleurs, les voitures de luxe et les camions sont plus souvent la cible des groupes organisés⁽³¹⁾. 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⁽³²⁾. Étant donné que les véhicules prisés sont souvent protégés par des systèmes antivol 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.

C. Le numéro d'identification du véhicule

En vertu du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*⁽³³⁾, 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⁽³⁴⁾. Ainsi, certains caractères désignent,

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

(27) 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).

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

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

(30) 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.)

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

(32) *Ibid.*

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

(34) 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.

selon des codes établis, le fabricant, la marque, la catégorie du véhicule, l'année de modèle, 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⁽³⁵⁾.

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⁽³⁶⁾.

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 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 ».⁽³⁷⁾

DESCRIPTION ET ANALYSE

A. Infractions relatives au trafic de biens criminellement obtenus (art. 1)

À l'heure actuelle, seule la possession de biens criminellement obtenus (le recel) est prévue par le *Code criminel*⁽³⁸⁾. Le projet de loi ajoute ainsi deux infractions au *Code* : le trafic (nouvel art. 355.2) et la possession en vue du trafic (nouvel art. 355.4) de biens criminellement obtenus.

(35) 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.

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

(37) 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 ».

(38) Art. 354.

À l’instar du recel, les biens doivent provenir de la perpétration, au Canada ou à l’étranger, d’un acte criminel. En plus de l’origine criminelle, le poursuivant devra également prouver hors de tout doute raisonnable la connaissance de cette origine par l’accusé⁽³⁹⁾. Et comme dans le cas du recel et du recyclage des produits de la criminalité⁽⁴⁰⁾, le procureur général du Canada pourra tenter des poursuites à l’égard des deux nouvelles infractions créées par le projet de loi (art. 3 du projet de loi).

La définition de « trafic » (nouvel art. 355.1 du *Code*) comprend une vaste gamme d’activités, dont la vente, l’offre, la livraison, de même que l’exportation et l’importation. Les nouvelles infractions peuvent donc s’appliquer à tous les intermédiaires qui participent à la circulation des biens criminellement obtenus⁽⁴¹⁾.

Le nouvel article 355.5 du *Code* prévoit que les deux nouvelles infractions constituent un acte criminel (si la valeur du bien dépasse 5 000 \$) ou une infraction mixte, c’est-à-dire que le poursuivant a le choix de procéder par acte criminel ou par voie sommaire (si la valeur du bien est de 5 000 \$ ou moins). Le tableau ci-dessous compare les peines maximales des nouvelles infractions avec l’infraction actuelle de recel.

Valeur des biens	Mode de poursuite	Infraction actuelle du <i>Code criminel</i>	Infractions du projet de loi	
		Possession de biens criminellement obtenus	Trafic de biens criminellement obtenus	Possession en vue du trafic de biens criminellement obtenus
+ 5 000 \$	Acte criminel	10 ans	14 ans	
5 000 \$ et -	Acte criminel	2 ans	5 ans	
	Infraction sommaire	6 mois et/ou amende de 2 000 \$	6 mois et/ou amende de 2 000 \$	

(39) Voir *R. c. Lamontagne*, REJB 1999-15273, (C.A., Qué.).

(40) Art. 462.31 du *Code*.

(41) Voir Cabinet du Premier ministre, « Document d’information – Vol d’automobiles et trafic de biens », 14 avril 2008 (<http://www.pm.gc.ca/fra/media.asp?id=2065>).

B. Circulation transfrontalière de biens criminellement obtenus (art. 1)

La *Loi sur les douanes*⁽⁴²⁾ autorise l'ASFC à saisir les marchandises prohibées aux fins de l'exportation et de l'importation en vertu d'une loi fédérale. Cependant, actuellement, il n'y a aucune législation fédérale qui interdit l'exportation ou l'importation de biens criminellement obtenus⁽⁴³⁾.

Le projet de loi interdit l'exportation et l'importation de biens criminellement obtenus (nouvel art. 355.3 du *Code*). Ainsi, les agents de l'ASFC pourront examiner, saisir et confisquer les biens criminellement obtenus importés ou destinés à l'exportation.

Par ailleurs, le *Règlement sur la déclaration des marchandises exportées*⁽⁴⁴⁾ a été modifié en 2005 afin d'exiger la déclaration des numéros d'identification du véhicule pour les moyens de transports exportés définitivement du Canada. Cette modification visait à permettre aux agents de l'ASFC d'examiner les conteneurs destinés à l'exportation afin de détecter les véhicules volés⁽⁴⁵⁾.

C. Infraction de modifier le numéro d'identification d'un véhicule à moteur (art. 2)

À l'heure actuelle, une personne qui modifie un NIV afin de camoufler l'identité d'un véhicule volé sera souvent accusée de recel 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 du véhicule⁽⁴⁶⁾ si le NIV a été modifié. Par contre, il n'existe aucune infraction en soi visant la modification du NIV.

Le projet de loi érige en infraction le fait de modifier, enlever ou oblitérer⁽⁴⁷⁾ un NIV (nouveau par. 377.1(1) du *Code*). Le NIV est défini en des termes semblables à ceux utilisés pour l'infraction de recel (nouveau par. 377.1(2) du *Code*)⁽⁴⁸⁾. Ainsi, un outil

(42) L.C. 1985, ch. 1 (2^e suppl.), Partie VI – Contrôle d'application.

(43) Voir Cabinet du Premier ministre, « Document d'information – Vol d'automobiles et trafic de biens », 14 avril 2008.

(44) DORS/2005-23, art. 19.

(45) Voir Sécurité publique du Canada, *Rapport public concernant les mesures prises dans le cadre du Programme national de lutte contre le crime organisé (2006)*, p. 19.

(46) 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.).

(47) « Oblitérer » signifie la destruction de l'intégrité du NIV en changeant les caractères qui le forment afin de créer un nouveau NIV (*R. c. Hodgkins* (1985), 19 C.C.C. (3d) 109 (C.A. Ont.)).

(48) 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) du *Code*).

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.

La nouvelle infraction, selon les termes utilisés par le projet de loi, s'applique à l'accusé qui modifie « en tout ou en partie, le numéro d'identification d'un véhicule à moteur ». 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⁽⁴⁹⁾.

Par ailleurs, l'ancien projet de loi C-64 précisait que le poursuivant devait prouver que la modification du NIV avait été effectuée « dans des circonstances permettant raisonnablement de conclure qu'il a agi dans le but d'empêcher l'identification du véhicule ». La même infraction créée par le projet de loi C-53 ne comprend pas une telle expression. Toutefois, le projet de loi C-53 prévoit expressément que les comportements légitimes, comme l'entretien normal du véhicule, les travaux de réparation de la carrosserie, le recyclage ou la démolition d'automobiles, représentent des moyens de défense valables (nouveau par. 377.1(3) du *Code*).

En vertu du nouveau paragraphe 377.1(4) du *Code*, le fait de modifier, d'enlever ou d'oblitérer un NIV constitue une infraction mixte. Le paragraphe 377.1(4) prévoit une peine d'emprisonnement maximale de cinq ans dans le cas d'un acte criminel. Si le poursuivant décide plutôt de procéder par voie sommaire, l'infraction est punissable d'une amende de 2 000 \$ et d'un emprisonnement de six mois, ou de l'une de ces peines⁽⁵⁰⁾. Il s'agit des mêmes peines que celles qui étaient prévues par l'ancien projet de loi C-64.

Puisque l'infraction consistant à modifier le NIV est punissable d'une peine d'emprisonnement maximal de cinq ans, elle appartient 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 »⁽⁵¹⁾, avec toutes les conséquences que cela peut entraîner en matière d'enquête policière, de poursuite judiciaire et de sentence⁽⁵²⁾.

(49) 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).

(50) Par. 787(1) du *Code*.

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

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

COMMENTAIRE

Les compagnies d'assurance considèrent que le projet de loi C-53 sera efficace pour lutter contre le vol de véhicules à moteur au Canada⁽⁵³⁾. Plus particulièrement, le Bureau d'assurance du Canada a accueilli favorablement les dispositions octroyant un pouvoir clair aux agents de l'Agence des services frontaliers du Canada afin d'empêcher la circulation transfrontalière de biens criminellement obtenus⁽⁵⁴⁾. La situation actuelle incertaine serait exploitée par les organisations criminelles.

Pour d'autres, le projet de loi ne représente qu'une solution partielle au problème important des vols automobiles au pays⁽⁵⁵⁾. Puisque les mesures proposées visent avant tout les vols de véhicules commis par les organisations criminelles, elles ne s'appliquent pas dans la majorité des vols⁽⁵⁶⁾. En effet, quatre vols sur cinq n'impliqueraient pas les organisations criminelles⁽⁵⁷⁾.

Ainsi, les dispositions du projet de loi seront uniquement utiles dans les grands centres urbains où les organisations criminelles sont bien implantées, comme Montréal, Toronto ou Vancouver⁽⁵⁸⁾. Elles seront toutefois inutiles dans les autres coins de pays où, comme à Winnipeg selon les dires du chef de police Keith McCaskill, la majorité des vols d'automobiles sont commis par des personnes voulant faire une virée improvisée sans intention de revendre le véhicule⁽⁵⁹⁾. Afin de régler ce problème, le maire de Winnipeg, Sam Katz, désirait plutôt voir un durcissement des sanctions pour le vol d'automobile, tant pour les adultes que les jeunes contrevenants⁽⁶⁰⁾.

(53) Steve Lambert, « New Anti-Auto Theft Law Not Enough », *The Lethbridge Herald*, 15 avril 2008, p. A6.

(54) James Mennie, « New Legislation Aims To Put Dent In Thriving Car-Theft Industry; Montreal Is Still National Epicentre Of Organized Crime's Export Activities », *Montreal Gazette*, 18 avril 2008, p. A6.

(55) « Pm Told Anti-Theft Promise A Miss Victim 'Disappointed' With Harper's Vow », *Winnipeg Free Press*, 15 avril 2008, p. A1.

(56) Paul Rutherford, « Pomp And No Ceremony », *The Winnipeg Sun*, 15 avril 2008, p. 8.

(57) Presse canadienne, « Pas assez sévère, selon une victime », *Le Journal de Montréal*, 15 avril 2008, p. 24.

(58) *Winnipeg Free Press* (2008).

(59) Julie Horbal, « A chop to the shops PM plans new penalties for car theft; 'Peg left out' », *The Winnipeg Sun*, 15 avril 2008, p. 4.

(60) *Winnipeg Free Press* (2008).