

**PROJET DE LOI C-26 : LOI MODIFIANT
LE CODE CRIMINEL (VOL D'AUTOMOBILE ET
TRAFIC DE BIENS CRIMINELLEMENT OBTENUS)**

**Lyne Casavant
Dominique Valiquet
Division des affaires juridiques et législatives**

**Le 11 mai 2009
*Révisé le 12 juin 2009***



Bibliothèque
du Parlement

Library of
Parliament

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

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-26

CHAMBRE DES COMMUNES

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	21 avril 2009
Deuxième lecture :	6 mai 2009
Rapport du comité :	11 juin 2009
Étape du rapport :	16 juin 2009
Troisième lecture :	16 juin 2009

SÉNAT

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	16 juin 2009
Deuxième lecture :	29 octobre 2009
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 2^e session de la 40^e législature,
le 30 décembre 2009.**

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

THIS DOCUMENT IS ALSO
PUBLISHED IN ENGLISH

TABLE DES MATIÈRES

	Page
CONTEXTE	1
A. Objet et principales modifications du projet de loi	1
B. Aperçu de la question du vol de véhicules à moteur	3
1. Le vol de véhicules à moteur en général	3
2. Le vol de véhicules à moteur par des groupes organisés	5
C. Le numéro d'identification du véhicule	6
DESCRIPTION ET ANALYSE	7
A. Infraction distincte pour le vol d'un véhicule à moteur (art. 2)	7
B. Infraction consistant à modifier le numéro d'identification d'un véhicule à moteur (art. 3)	8
C. Infractions de trafic et de possession en vue du trafic de biens criminellement obtenus	10
1. Les infractions (art. 5)	10
2. La remise des biens saisis (art. 7)	11
3. Demande de renseignements fiscaux (art. 8)	12
4. Preuve photographique (art. 9)	12
5. Réunion des accusés dans un même procès (art. 10)	12
D. Circulation transfrontalière de biens criminellement obtenus (art. 5)	13
E. Interception des communications privées (art. 1)	13



CANADA

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT
LIBRARY OF PARLIAMENT

PROJET DE LOI C-26 : 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-26 : 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 21 avril 2009.

Bien que le projet de loi s'attaque essentiellement au vol de véhicules à moteur, il vise aussi le trafic, l'exportation et l'importation de tout bien criminellement obtenu. Il prévoit quatre nouvelles infractions et apporte des modifications corrélatives au *Code criminel* (le *Code*), qu'il modifie essentiellement de quatre façons :

- il crée une infraction distincte pour le vol d'un véhicule à moteur, punissable d'une peine maximale de 10 ans d'emprisonnement et, dans le cas d'une troisième infraction ou d'une infraction ultérieure, d'une peine minimale de six mois d'emprisonnement (art. 2 du projet de loi);
- il crée l'infraction consistant à modifier le numéro d'identification d'un véhicule (NIV) à moteur, punissable d'une peine maximale de cinq ans d'emprisonnement (art. 3 du projet de loi);

* 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.

- il crée les infractions de trafic de biens criminellement obtenus et de possession en vue du trafic de biens criminellement obtenus, punissables d'une peine maximale de 14 ans d'emprisonnement (art. 5 du projet de loi);
- il permet enfin à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) d'empêcher la circulation transfrontalière de biens criminellement obtenus, dont les voitures volées (art. 5 du projet de loi).

Le projet de loi C-26 reprend essentiellement les dispositions de l'ancien projet de loi C-53⁽¹⁾ en ajoutant, de façon générale, l'infraction de vol d'un véhicule à moteur et la possibilité d'avoir recours à l'écoute électronique lors d'enquêtes sur les nouvelles infractions créées par le projet de loi C-26. L'ancien projet de loi C-343⁽²⁾ avait également créé une infraction distincte concernant le vol de véhicules à moteur, mais il est mort au *Feuilleton* avant son adoption par le Sénat. Enfin, à propos du NIV, l'ancien projet de loi C-64⁽³⁾ avait créé une infraction semblable à celle prévue par le projet de loi C-26, mais il est mort au *Feuilleton* à la fin de la 38^e législature.

Le 10 juin 2009, le Comité permanent de la justice et des droits de la personne de la Chambre des communes a amendé l'article 2 du projet de loi, qui traite de l'infraction de vol d'un véhicule à moteur. Afin que la peine minimale de six mois d'emprisonnement pour une troisième infraction s'applique, les trois infractions devaient avoir été poursuivies par mise en accusation. Par suite de l'amendement du Comité, seule la troisième infraction doit avoir été poursuivie par mise en accusation. La première et la deuxième infractions peuvent avoir été poursuivies soit par mise en accusation, soit par procédure sommaire. L'application de la peine minimale s'en trouve donc élargie.

(1) Loi modifiant le Code criminel (vol d'automobile et trafic de biens criminellement obtenus), 2^e session, 39^e législature. Le projet de loi C-53 a été présenté à la Chambre des communes le 14 avril 2008 en première lecture et il est mort au *Feuilleton* à la fin de la 39^e législature, le 7 septembre 2008.

(2) Loi modifiant le Code criminel (vol de véhicule à moteur), 1^{re} et 2^e sessions, 39^e législature.

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

B. Aperçu de la question du vol de véhicules à moteur

1. Le vol de véhicules à moteur en général⁽⁴⁾

Les vols de véhicules à moteur ont des répercussions importantes sur les propriétaires de véhicules, les consommateurs, la police, les compagnies d'assurance et les gouvernements. Le Bureau d'assurance du Canada estime à plus d'un milliard de dollars par an le fardeau financier résultant de ce crime⁽⁵⁾. Cette estimation tient compte des vols de véhicules non assurés, des coûts relatifs aux soins de santé, aux tribunaux, aux services de police et aux avocats, ainsi que des dépenses personnelles occasionnées aux propriétaires⁽⁶⁾.

Selon les données déclarées par les services de police, le nombre de véhicules volés par 100 000 habitants au Canada a reculé de 9 p. 100 du en 2007, poursuivant ainsi une tendance générale à la baisse amorcée en 1997⁽⁷⁾. Ce recul pourrait s'expliquer, en partie, par l'élaboration et l'application de politiques et de programmes de prévention par les services de police, les sociétés d'assurance et les gouvernements. Par exemple, le gouvernement fédéral a, pour contrer ce fléau, adopté un règlement qui oblige, depuis septembre 2007, les constructeurs d'automobiles canadiens à installer des dispositifs d'immobilisation électroniques dans leurs nouveaux véhicules⁽⁸⁾. Des compagnies d'assurances s'efforcent également de réduire l'incidence des vols en offrant des rabais aux propriétaires de véhicules qui sont munis de dispositifs antivol.

(4) Les vols de véhicules à moteur englobent tous les types de véhicules motorisés, notamment les voitures, les véhicules tous terrains, les motocyclettes, les motoneiges, les bateaux de pêche, de même que le matériel agricole et le matériel de construction. Mia Dauvergne, « Vols de véhicules à moteur au Canada, 2007 », *Juristat*, vol. 28, n° 10, décembre 2008, Statistique Canada, n° 85-563-XIF au catalogue, p. 6.

(5) Bureau d'assurance du Canada, *Résumé d'impact du vol de véhicules automobiles*, avril 2007 (http://www.ibc.ca/fr/insurance_crime/documents/brochures/2007_auto_thft_impct_stmnt_fr_apr4-07.pdf).

(6) Quoiqu'il n'existe aucun système permettant de saisir et de relier entre eux les vols de véhicules à moteur ayant entraîné des blessures ou des décès, une étude fondée sur l'analyse des articles de journaux publiés entre 1999 et 2001 a révélé que 81 personnes ont perdu la vie par suite d'un vol de véhicule à moteur et 127 personnes ont subi des blessures graves (Bureau d'assurance du Canada (2007)).

(7) Il importe de souligner que les vols de véhicules à moteur ne sont pas tous signalés à la police. Selon les données de l'enquête sociale générale (ESG) sur la victimisation réalisée en 2004, environ sept vols de véhicules à moteur sur dix sont signalés à la police. Un vol est plus susceptible d'être signalé lorsque la perte s'élève à 1 000 \$ ou plus. En 2004, par exemple, 89 p. 100 des vols entraînant une telle perte ont été signalés. On peut donc supposer que plus les pertes sont importantes, plus le taux de signalement est élevé. Cela étant dit, il est fort probable que les taux calculés à partir des statistiques policières sous-estiment le nombre réel de vols qui ont lieu chaque année au Canada. Dauvergne (2008), p. 11.

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

Divers autres programmes, dont ceux des voitures-appâts, ont également été mis en œuvre par certains services de police au pays. Ces programmes consistent à garer des véhicules appartenant à la police dans des endroits à risque. En cas de vol, ces véhicules font l'objet d'une localisation rapide au moyen d'un système GPS.

Malgré le recul enregistré en 2007, le vol de véhicules à moteur demeure une des infractions les plus courantes au Canada, particulièrement chez les jeunes de 15 à 18 ans. En 2007, ces derniers étaient responsables de trois vols de véhicules élucidés sur dix⁽⁹⁾. Au total, 146 000 vols de véhicule à moteur ont été déclarés par la police en 2007, soit une moyenne d'environ 400 par jour. Les vols de voitures représentaient un peu plus de la moitié des cas signalés à la police (54 p. 100), suivi des vols de camions, de fourgonnettes et de véhicules utilitaires sports (35 p. 100 des cas) et de motocyclettes (4 p. 100)⁽¹⁰⁾.

Si le vol de véhicules à moteur s'étend à tout le pays, certaines provinces et certains territoires sont plus touchés que d'autres. De façon générale, les taux sont plus élevés dans l'Ouest et dans le Nord du Canada que dans l'Est du pays. En 2007, Terre-Neuve-et-Labrador affichait le taux le moins élevé (120)⁽¹¹⁾ et le Manitoba, le taux le plus élevé (1 236), soit près de trois fois la moyenne canadienne (443)⁽¹²⁾.

Pour la 15^e année consécutive, c'est la ville de Winnipeg qui a enregistré le taux de vols de véhicules à moteur le plus élevé au Canada (1 714)⁽¹³⁾, suivie d'Abbotsford (Colombie-Britannique) (1 000), d'Edmonton (832) et de Regina (735). Kingston (Ontario) et Saint John (Nouveau-Brunswick) ont pour leur part enregistré les taux les plus faibles, soit 176 et 168 vols de véhicules pour 100 000 habitants respectivement⁽¹⁴⁾.

(9) Dauvergne (2008).

(10) La proportion restante de 8 p. 100 concerne les autres types de véhicules à moteur (*ibid.*).

(11) Les taux sont pour 100 000 habitants dans tous les cas.

(12) Le Manitoba enregistrerait ainsi le plus fort taux de vols de véhicules à moteur pour la 11^e année consécutive (Dauvergne (2008), p. 13).

(13) Des recherches tendent à démontrer que les taux élevés enregistrés à Winnipeg sont attribuables à une culture bien établie chez les jeunes de cette ville, qui considéreraient le vol d'auto comme une forme de loisir. D'ailleurs, en 2007, les jeunes de 15 à 18 ans étaient responsables de la moitié des vols de véhicules élucidés à Winnipeg, comparativement à moins du tiers pour l'ensemble du Canada (*ibid.*, p. 9.)

(14) *Ibid.*, p. 14.

2. Le vol de véhicules à moteur par des groupes organisés

Le projet de loi C-26 vise particulièrement à aider les organismes 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 hors du Canada.

Le vol et la revente d'un véhicule, facilités par la modification du NIV, représentent une activité à faible risque⁽¹⁵⁾ et fort lucrative⁽¹⁶⁾ 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⁽¹⁷⁾, 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 (la « cannibalisation »)⁽¹⁸⁾, 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 hors du Canada⁽¹⁹⁾.

Les réseaux criminels, composés de plusieurs échelons⁽²⁰⁾, 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⁽²¹⁾.

(15) Si on considère l'ensemble des vols de véhicules à moteur au Canada en 2007, 11 p. 100 de ces crimes ont été résolus par la police (Dauvergne (2008)).

(16) Europol estime que le trafic international de véhicules par le crime organisé est plus rentable que la prostitution ou toute autre activité sur le marché noir (Europol, *An Overview on Motor Vehicle Crime from a European Perspective*, janvier 2006).

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

(18) Les pièces d'un véhicule démonté ont une valeur totale qui, bien souvent, s'élève à deux à trois fois celle du véhicule lui-même (Marnie Wallace, *L'exploration de la participation du crime organisé au vol de véhicules à moteur*, Statistique Canada, n° 85-563-XIF au catalogue, mai 2004, p. 17).

(19) Bureau d'assurance du 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 »*, communiqué, 8 juin 2006 (<http://www.insurance-canada.ca/claims/canada/IBC-Auto-Theft-606.php#fr>).

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

(21) Statistique Canada se sert de la proportion de véhicules volés non récupérés pour estimer l'importance des vols perpétrés par des groupes organisés. La précision de cet indicateur substitutif est donc limitée (Wallace (2004), p. 6 et 11).

Enfin, si les activités de vols de véhicules à moteur du crime organisé s'étendent à tout le pays, le Service canadien de renseignements criminels estime que les groupes organisés impliqués dans ce type de crime exercent leurs activités surtout à Montréal et à Toronto⁽²²⁾.

C. Le numéro d'identification du véhicule

En vertu du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*⁽²³⁾, 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⁽²⁴⁾. Ainsi, certains caractères désignent, 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 trouve le NIV sur diverses parties du véhicule, comme les ailes, le capot et les portes⁽²⁵⁾.

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, le ministère des Transports du Canada a introduit des mesures (en 2004, mais elles sont entrées en vigueur en 2008) qui font en sorte qu'on ne pourra enlever le NIV sans endommager ou abîmer la plaque ou l'étiquette portant le VIN, ou le véhicule lui-même⁽²⁶⁾.

Voici ce que notait 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

(22) Service canadien de renseignements criminels, *Rapport 2008 sur le crime organisé*, 2008 (http://www.cisc.gc.ca/annual_reports/annual_report_2008/frontpage_2008_f.html).

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

(24) 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.

(25) Wallace (2004), p. 19. Aux États-Unis, le département du Transport exige, aux termes 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.

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

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 ».⁽²⁷⁾

DESCRIPTION ET ANALYSE

A. Infraction distincte pour le vol d'un véhicule à moteur (art. 2)

Il n'existe pas actuellement d'infraction visant spécifiquement le vol d'un véhicule à moteur. Le poursuivant doit donc déposer des accusations en vertu des dispositions du *Code* sur le vol en général⁽²⁸⁾, qui s'appliquent à la plupart des types de biens⁽²⁹⁾. L'article du *Code* sur le vol en général établit des peines différentes selon que le bien volé possède une valeur soit de plus de 5 000 \$, soit de 5 000 \$ ou moins.

L'article 2 du projet de loi crée une infraction distincte pour le vol d'un véhicule à moteur⁽³⁰⁾ (nouveau par. 333.1(1) du *Code*). Il s'agit d'une infraction mixte, c'est-à-dire que le poursuivant a le choix du mode de poursuite : par mise en accusation ou par procédure sommaire. Contrairement à l'infraction actuelle de vol en général, la nouvelle infraction de vol d'un véhicule à moteur ne prévoit pas de peines différentes selon la valeur du bien. Dans le cas d'une troisième infraction et de toute infraction subséquente pour vol d'un véhicule à moteur qui sont poursuivies par mise en accusation, le projet de loi prévoit une peine minimale de six mois d'emprisonnement. **Afin que cette peine minimale s'applique, la troisième infraction (et toute infraction subséquente) doit avoir été poursuivie par mise en accusation. Par contre, la première et la deuxième infractions peuvent avoir été poursuivies soit par mise en accusation, soit par procédure sommaire.**

(27) Service canadien de renseignements criminels, *Rapport annuel sur le crime organisé au Canada 2005*, 2005, p. 43 et 44. Par ailleurs, le Service observe aussi que « les criminels obtiennent des clés de remplacement auprès de concessionnaires d'automobiles à partir des NIV prélevés sur des véhicules garés ».

(28) Art. 322 et 334.

(29) Pour des exemples de dispositions spécifiques à certaines infractions de vol, voir les art. 326 (vol de service de télécommunication) et 342 (vol de cartes de crédit).

(30) L'art. 2 du *Code* donne la définition de « véhicule à moteur » : « À l'exception du matériel ferroviaire, véhicule tiré, mû ou propulsé par tout moyen autre que la force musculaire ».

Le tableau 1 compare les peines prévues par la nouvelle infraction de vol d'un véhicule à moteur avec les peines prévues par l'infraction actuelle de vol en général.

Tableau 1 – Peines applicables au vol en général et au vol d'un véhicule à moteur

Mode de poursuite	Infraction et peines actuelles sous le régime du <i>Code criminel</i>	Infraction et peines sous le régime du projet de loi
	Vol	Vol d'un véhicule à moteur
Acte criminel	Valeur du bien – plus de 5 000 \$: maximum 10 ans	Peu importe la valeur : maximum 10 ans
	Valeur du bien – 5 000 \$ ou moins : maximum 2 ans	Peu importe la valeur : minimum 6 mois (si troisième infraction et plus)
Infraction sommaire	Valeur du bien – 5 000 \$ ou moins : maximum 6 mois et/ou amende de 5 000 \$	Peu importe la valeur : maximum 18 mois

L'ancien projet de loi C-343 prévoyait des peines maximales de 10 ans (mise en accusation) et de deux ans d'emprisonnement (procédure sommaire) pour l'infraction de vol d'un véhicule à moteur. Il ne prévoyait toutefois pas de peines minimales.

B. Infraction consistant à modifier le numéro d'identification d'un véhicule à moteur (art. 3)

À l'heure actuelle, une personne qui modifie un NIV afin de camoufler l'identité d'un véhicule volé sera souvent accusée de la possession de biens criminellement obtenus (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⁽³¹⁾ si le NIV a été modifié. Par contre, il n'existe aucune infraction en soi visant la modification du NIV.

(31) 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.).

Le projet de loi érige en infraction le fait de modifier, d'enlever ou d'oblitérer⁽³²⁾ un NIV (nouveau par. 353.1(1) du *Code*). Le NIV est défini en des termes semblables à ceux utilisés pour l'infraction de recel (nouveau par. 353.1(2) du *Code*)⁽³³⁾. 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.

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⁽³⁴⁾.

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-26 ne comprend pas cette expression. Toutefois, le projet de loi C-26 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. 353.1(3) du *Code*).

En vertu du nouveau paragraphe 353.1(4) du *Code*, le fait de modifier, d'enlever ou d'oblitérer un NIV constitue une infraction mixte. Le paragraphe 353.1(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 5 000 \$ et d'un emprisonnement de six mois, ou de l'une de ces peines⁽³⁵⁾. Il s'agit de peines semblables à celles qui étaient prévues par l'ancien projet de loi C-64.

(32) « 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.)).

(33) 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*).

(34) 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].

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

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 »⁽³⁶⁾, avec toutes les conséquences que cela peut entraîner en matière d'enquête policière, de poursuite judiciaire et de sentence⁽³⁷⁾.

C. Infractions de trafic et de possession en vue du trafic de biens criminellement obtenus

1. Les infractions (art. 5)

À l'heure actuelle, seule la possession de biens criminellement obtenus (le recel) est prévue par le *Code*⁽³⁸⁾. Le projet de loi ajoute 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.

Comme dans le cas 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. 6 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.

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

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

(38) Art. 354.

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

(40) Art. 462.31 du *Code*.

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 si la valeur du bien est de 5 000 \$ ou moins. Le tableau 2 compare les peines maximales applicables aux nouvelles infractions et celles applicables à l'infraction actuelle de recel.

Tableau 2 – Peines maximales applicables au recel, au trafic et à la possession en vue du trafic de biens criminellement obtenus

Valeur des biens	Mode de poursuite	Infraction et peines actuelles sous le régime du <i>Code criminel</i>	Infractions et peines sous le régime du projet de loi	
		Possession de biens criminellement obtenus	Trafic de biens criminellement obtenus	Possession en vue du trafic de biens criminellement obtenus
plus de 5 000 \$	Acte criminel	10 ans	14 ans	
5 000 \$ ou moins	Acte criminel	2 ans	5 ans	
	Infraction sommaire	6 mois et/ou amende de 5 000 \$	6 mois et/ou amende de 5 000 \$	

2. La remise des biens saisis (art. 7)

Le *Code* prévoit des mesures conservatoires de saisie et de blocage préalables aux procès qui permettront par la suite de confisquer les produits de la criminalité⁽⁴¹⁾. Le détenteur d'un droit sur un bien saisi ou visé par une ordonnance de blocage peut toutefois demander à un juge d'ordonner la restitution du bien ou l'annulation de l'ordonnance de blocage⁽⁴²⁾. Si le juge ordonne la remise du bien, aucune accusation pour recel ne pourra être déposée contre le détenteur du droit sur le bien en conséquence de la restitution. L'article 7 du projet de loi ajoute qu'aucune accusation ne pourra, dans ce même cas, être déposée en vertu des dispositions sur les nouvelles infractions de trafic et de possession en vue du trafic de biens criminellement obtenus.

(41) Voir la définition de « produits de la criminalité » au par. 462.3(1) du *Code*.

(42) Art. 462.34 du *Code*.

3. Demande de renseignements fiscaux (art. 8)

Le poursuivant peut présenter une demande à un juge pour obtenir les renseignements fiscaux d'une personne à l'égard de laquelle il existe des motifs raisonnables de croire qu'elle a commis une infraction de recel ou une infraction de recyclage des produits de la criminalité en lien avec une infraction relative aux drogues⁽⁴³⁾. En vertu de l'article 8 du projet de loi, le poursuivant pourra présenter une telle demande dans le cas d'enquêtes portant sur les nouvelles infractions de trafic ou de possession en vue du trafic de biens criminellement obtenus en lien avec une infraction de drogue.

4. Preuve photographique (art. 9)

Des biens qui doivent être restitués peuvent être photographiés par un agent de la paix lorsque des accusations ont été déposées pour certaines infractions comme un vol, une introduction par effraction, un recel ou une fraude⁽⁴⁴⁾. L'article 9 du projet de loi ajoute à ces dernières infractions les nouvelles infractions de trafic et de possession en vue du trafic de biens criminellement obtenus. Ainsi, les photographies prises lors d'enquêtes sur ces infractions pourront être déposées en preuve devant la cour.

5. Réunion des accusés dans un même procès (art. 10)

Le *Code* prévoit que n'importe quel nombre de personnes peuvent être inculpées, dans un même acte d'accusation, d'une infraction de recel ou de possession d'une chose provenant du vol de courrier, et ce, même si les biens ont été en leur possession à des moments différents⁽⁴⁵⁾. En vertu de l'article 10 du projet de loi, cette même possibilité est prévue pour les personnes accusées de la nouvelle infraction de possession de biens criminellement obtenus en vue d'en faire le trafic.

(43) Art. 462.48 du *Code*.

(44) Art. 491.2 du *Code*.

(45) Par. 593(1) du *Code*.

D. Circulation transfrontalière de biens criminellement obtenus (art. 5)

La *Loi sur les douanes*⁽⁴⁶⁾ autorise l'ASFC à saisir les marchandises prohibées aux fins de l'exportation et de l'importation en vertu d'une loi fédérale. Cependant, il n'y a actuellement aucune loi fédérale qui interdit expressément l'exportation ou l'importation de biens criminellement obtenus⁽⁴⁷⁾.

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*⁽⁴⁸⁾ a été modifié en 2005 afin d'exiger la déclaration des NIV pour les moyens de transport 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⁽⁴⁹⁾.

E. Interception des communications privées (art. 1)

L'autorisation judiciaire de procéder à l'interception électronique d'une communication privée ne peut être obtenue qu'à l'égard de certaines infractions énumérées à l'article 183 du *Code*. L'article premier du projet de loi ajoute à cet article les quatre nouvelles infractions créées par le projet de loi, soit le vol d'un véhicule à moteur, la modification du NIV, le trafic et la possession en vue du trafic de biens criminellement obtenus. Ainsi, les organisations d'application de la loi pourront se servir de la surveillance électronique pour enquêter sur ces infractions.

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

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

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

(49) Voir Sécurité publique du Canada, *Ensemble contre le crime organisé : Rapport public concernant les mesures prises dans le cadre du Programme national de lutte contre le crime organisé (2006)*, 2007, p. 19.