



First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Legal and Constitutional Affairs

Chair:

The Honourable DONALD H. OLIVER

Wednesday, December 13, 2006
Thursday, December 14, 2006

Issue No. 19

First and second (final) meetings on:

Bill C-19, An Act to amend
the Criminal Code (street racing)
and to make a consequential amendment to the
Corrections and Conditional Release Act

INCLUDING:
THE NINTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-19)

APPEARING:

The Honourable Vic Toews, P.C., M.P.,
Minister of Justice and Attorney General of Canada

WITNESSES:
(*See back cover*)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Affaires juridiques et constitutionnelles

Président :

L'honorable DONALD H. OLIVER

Le mercredi 13 décembre 2006
Le jeudi 14 décembre 2006

Fascicule n° 19

Première et deuxième (dernière) réunions concernant :

Le projet de loi C-19, Loi modifiant
le Code criminel (courses de rue)
et la Loi sur le système correctionnel et la mise
en liberté sous condition en conséquence

Y COMPRIS :
LE NEUVIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le projet de loi C-19)

COMPARAÎT :

L'honorable Vic Toews, C.P., député,
ministre de la Justice et procureur général du Canada

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
LEGAL AND CONSTITUTIONAL AFFAIRS

The Honourable Donald H. Oliver, *Chair*

The Honourable Lorna Milne, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Andreychuk	Joyal, P.C.
Baker, P.C.	* LeBreton, P.C.
Bryden	(or Comeau)
Di Nino	Ringuette
* Hays	Rivest
(or Fraser)	Stratton
Jaffer	Zimmer

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Jaffer substituted for that of the Honourable Senator Cowan (*December 7, 2006*).

The name of the Honourable Senator Bryden substituted for that of the Honourable Senator Day (*December 11, 2006*).

The name of the Honourable Senator Di Nino substituted for that of the Honourable Senator Nolin (*December 14, 2006*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
AFFAIRES JURIDIQUES ET CONSTITUTIONNELLES

Président : L'honorable Donald H. Oliver

Vice-présidente : L'honorable Lorna Milne

et

Les honorables sénateurs :

Andreychuk	Joyal, C.P.
Baker, C.P.	* LeBreton, C.P.
Bryden	(ou Comeau)
Di Nino	Ringuette
* Hays	Rivest
(ou Fraser)	Stratton
Jaffer	Zimmer

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Jaffer est substitué à celui de l'honorable sénateur Cowan (*le 7 décembre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Bryden est substitué à celui de l'honorable sénateur Day (*le 11 décembre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Di Nino est substitué à celui de l'honorable sénateur Nolin (*le 14 décembre 2006*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, November 21, 2006:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Oliver, seconded by the Honourable Senator Di Nino, for the second reading of Bill C-19, An Act to amend the Criminal Code (street racing) and to make a consequential amendment to the Corrections and Conditional Release Act.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Comeau moved, seconded by the Honourable Senator Oliver, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 21 novembre 2006

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Oliver, appuyée par l'honorable sénateur Di Nino, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-19, Loi modifiant le Code criminel (courses de rue) et la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition en conséquence.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Comeau propose, appuyé par l'honorable sénateur Oliver, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, December 13, 2006
(49)

[English]

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs met this day at 4:05 p.m., in room 2, Victoria Building, the Chair, the Honourable Donald H. Oliver, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Andreychuk, Baker, P.C., Bryden, Jaffer, Joyal, P.C., Milne, Nolin and Oliver (8).

In attendance: Robin MacKay and Dominique Valiquet, Analysts, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, November 21, 2006, the committee began its consideration of Bill C-19, to amend the Criminal Code (street racing) and to make a consequential amendment to the Corrections and Conditional Release Act.

APPEARING:

The Honourable Vic Toews, P.C., M.P., Minister of Justice and Attorney General of Canada.

WITNESSES:

Department of Justice Canada:

Catherine Kane, Acting Senior General Counsel, Criminal Law Policy Section;

Hal Pruden, Counsel, Criminal Law Policy Section.

The Chair made an opening statement.

Mr. Toews made a statement and, with Ms. Kane and Mr. Pruden, answered questions.

At 5:12 p.m., the Honourable Senator Milne assumed the Chair.

At 5:45 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, December 14, 2006
(50)

[English]

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs met this day at 10:45 a.m., in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Donald H. Oliver, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Andreychuk, Baker, P.C., Di Nino, Joyal, P.C., Milne, Nolin, Oliver, Rivest, Stratton and Zimmer (10).

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 13 décembre 2006
(49)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles se réunit aujourd'hui, à 16 h 5, dans la pièce 2 de l'immeuble Victoria, sous la présidence de l'honorable Donald H. Oliver (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Andreychuk, Baker, C.P., Bryden, Jaffer, Joyal, C.P., Milne, Nolin et Oliver (8).

Également présents : Robin MacKay et Dominique Valiquet, analystes, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 21 novembre 2006, le comité entreprend son examen du projet de loi C-19, Loi modifiant le Code criminel (courses de rue) et la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition en conséquence.

COMPARAÎT :

L'honorable Vic Toews, C.P., député, ministre de la Justice et procureur général du Canada.

TÉMOINS :

Ministère de la Justice Canada :

Catherine Kane, avocate générale principale par intérim, Section de la politique en matière de droit pénal;

Hal Pruden, avocat, Section de la politique en matière de droit pénal.

Le président fait une déclaration.

M. Toews fait un exposé et répond ensuite aux questions avec Mme Kane et M. Pruden.

À 17 h 12, l'honorable sénateur Milne assume la présidence.

À 17 h 45, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 14 décembre 2006
(50)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles se réunit aujourd'hui, à 10 h 45, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Donald H. Oliver (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Andreychuk, Baker, C.P., Di Nino, Joyal, C.P., Milne, Nolin, Oliver, Rivest, Stratton et Zimmer (10).

In attendance: Robin MacKay and Dominique Valiquet, Analysts, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, November 21, 2006, the committee continued its consideration of Bill C-19, to amend the Criminal Code (street racing) and to make a consequential amendment to the Corrections and Conditional Release Act.

WITNESSES:

Canadian Automobile Sport Clubs—Ontario Region:

Scott Ellsworth, President.

Canadian Association of Rally Sport:

Alasdair A. Robertson, Executive Director.

Grand Prix Association of Toronto:

Charlie Johnstone, President and Chief Executive Officer.

Targa Newfoundland:

Robert Giannou, President.

The Chair made an opening statement.

Mr. Robertson, Mr. Johnstone, Mr. Ellsworth and Mr. Giannou each made statements and answered questions.

At 12:20 p.m., the committee suspended.

At 12:24 p.m., the committee resumed.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-19, to amend the Criminal Code (street racing) and to make a consequential amendment to the Corrections and Conditional Release Act.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 5 carry.

It was agreed that clause 6 carry.

It was agreed that clause 7 carry.

It was agreed that clause 8 carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill carry.

It was agreed that the committee append observations to the report.

It was agreed that the Chair and Deputy Chair be empowered to approve the final version of the observations being appended to the report taking into consideration today's discussion and with any necessary editorial, grammatical or translation changes required.

Également présents : Robin MacKay et Dominique Valiquet, analystes, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 21 novembre 2006, le comité poursuit son examen du projet de loi C-19, Loi modifiant le Code criminel (courses de rue) et la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition en conséquence.

TÉMOINS :

Canadian Automobile Sport Clubs—Ontario Region :

Scott Ellsworth, président.

Canadian Association of Rally Sport :

Alasdair A. Robertson, directeur exécutif.

Grand Prix Association of Toronto :

Charlie Johnstone, président-directeur général.

Targa Newfoundland :

Robert Giannou, président.

Le président fait une déclaration.

M. Robertson, M. Johnstone, M. Ellsworth et M. Giannou font chacun un exposé et répondent ensuite aux questions.

À 12 h 20, le comité suspend ses travaux.

À 12 h 24, le comité reprend ses travaux.

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-19, Loi modifiant le Code criminel (courses de rue) et la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition en conséquence.

Il est convenu de reporter l'étude du titre.

Il est convenu d'adopter l'article 1.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter l'article 4.

Il est convenu d'adopter l'article 5.

Il est convenu d'adopter l'article 6.

Il est convenu d'adopter l'article 7.

Il est convenu d'adopter l'article 8.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu d'adopter le projet de loi.

Il est convenu que le comité annexe des observations au rapport.

Il est convenu que le président et le vice-président approuvent la version finale des observations qui seront annexées au rapport en tenant compte de la discussion d'aujourd'hui et qu'ils apportent tout changement nécessaire lié à la forme, à la grammaire ou à la traduction.

It was agreed that the bill be reported without amendment and with observations.

At 12:33 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Il est convenu de faire rapport du projet de loi sans amendement mais avec observations.

À 12 h 33, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Gérald Lafrenière

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, December 14, 2006

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs has the honour to present its

NINTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-19, An Act to amend the Criminal Code (street racing) and to make a consequential amendment to the Corrections and Conditional Release Act, has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, November 21, 2006, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Your Committee appends to this report certain observations relating to the Bill.

Respectfully submitted,

Le président,

Donald H. Oliver

Chair

**Observations to the Ninth Report of the
Standing Senate Committee on Legal
and Constitutional Affairs
(Bill C-19)**

Your Committee is in favour of addressing directly the problem of street racing in Canada. It has, therefore, approved Bill C-19 without amendment. We do, however, have some concerns with how the bill may be implemented.

We understand that the bill does not apply to races organized by a recognized sanctioning body and subject to all applicable laws. The Minister of Justice told the Committee "Bill C-19 would not include legitimate motor sport activities. It will not criminalize races that occur on closed tracks, circuits, or streets closed to the public, or to rallies sanctioned by recognized motor sport authorities and conducted in accordance with the law." The Minister cited the Targa Newfoundland race as an example of what would not be included in Bill C-19.

Your Committee therefore requests the Department of Justice to monitor the implementation of Bill C-19 to ensure that it is not used to criminalize currently legal, sanctioned racing. We request that a copy of these observations be forwarded to the Department of Justice so that it may carry out this monitoring function.

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 14 décembre 2006

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles a l'honneur de présenter son

NEUVIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le projet de loi C-19, Loi modifiant le Code criminel (courses de rue) et la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition en conséquence, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 21 novembre 2006, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Votre Comité joint à ce rapport certaines observations relatives au projet de loi.

Respectueusement soumis,

**Observations au neuvième rapport du
Comité sénatorial permanent des affaires
juridiques et constitutionnelles
(Le projet de loi C-19)**

Le Comité est en faveur de s'attaquer directement au problème des courses de rue au Canada. Par conséquent, il a été décidé d'adopter le projet de loi C-19 sans amendement. Nous avons toutefois des inquiétudes quant à son application.

Nous comprenons que le projet de loi ne s'applique pas aux courses organisées par un organisme d'homologation reconnu et respectant toute législation applicable. Le ministre de la Justice a soutenu devant le Comité que : « Le projet de loi C-19 n'inclura pas les événements légitimes de sport automobile. Il ne criminalisera pas les courses qui se déroulent dans des circuits fermés ou des rues fermées au public ou dans le cadre de rallies sanctionnés par des autorités reconnues en matière de sport automobile et tenus conformément à la loi. » Le Ministre a donné comme exemple la course Targa Newfoundland comme n'étant pas couverte par le projet de loi.

Le Comité demande donc que le ministère de la Justice surveille l'application du projet de loi C-19 afin de s'assurer que les courses homologuées et actuellement légales ne soient pas criminalisées. Nous demandons qu'un exemplaire de ces observations soit transmis au ministère de la Justice dans le but de mettre en place la surveillance.

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, December 13, 2006

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs, to which was referred Bill C-19, to amend the Criminal Code (street racing) and to make a consequential amendment to the Corrections and Conditional Release Act, met this day at 4:05 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Donald H. Oliver (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, I call this meeting of the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs to order.

This is our first meeting on Bill C-19, an act to amend the Criminal Code (street racing) and to make a consequential amendment to the corrections and conditional release act. Essentially, the bill addresses the street racing problem by making four amendments to the Criminal Code. It defines street racing and creates five new street racing offences. For three of the new offences, it provides maximum prison terms longer than those currently provided for dangerous operation or criminal negligence in the operation of a motor vehicle and it introduces mandatory driving prohibition orders for a minimum period of time, with the length of the prohibition increasing gradually for repeated offences.

To begin our consideration of this bill, honourable senators, we are pleased to have before us today the Honourable Vic Toews, Minister of Justice and Attorney General of Canada. Mr. Toews is from the province of Manitoba and he represents the riding of Provencher. He was first elected to the House of Commons in the year 2000 and was re-elected in 2004 and 2006.

Prior to his election to the House of Commons, Mr. Toews was active in Manitoba provincial politics. In 1995, he was elected to the Legislative Assembly and shortly thereafter was appointed Minister of Labour. From 1997 until September 1999, he served as the Attorney General and Minister of Justice for the Province of Manitoba.

Mr. Toews practised law with the Manitoba provincial department of justice from 1976 to 1991. In 1987, he was appointed Director of Constitutional Law for the Province of Manitoba, and he acted as legal counsel to the Premier of Manitoba at the Meech Lake Accord discussions in 1990. He was appointed Queen's Counsel in 1991.

Honourable senators, Mr. Toews is joined today by Catherine Kane, Acting Senior General Counsel, Criminal Law Policy Section, and Mr. Hal Pruden, Counsel, Criminal Law Policy Section, both from the Department of the Justice.

Welcome to the committee.

You have the floor, minister. Please proceed.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 13 décembre 2006

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles, auquel a été renvoyé le projet de loi C-19, Loi modifiant le Code criminel (courses de rue) et la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition en conséquence, se réunit ce jour à 16 h 5 pour examiner le projet de loi.

Le sénateur Donald H. Oliver (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Honorables sénateurs, la séance du Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles est ouverte.

C'est notre première réunion au sujet du projet de loi C-19, Loi modifiant le Code criminel (courses de rue) et la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition en conséquence. Pour l'essentiel, le projet de loi s'attaque au problème des courses de rue en apportant quatre modifications au Code criminel. Il définit la course de rue et crée cinq infractions de course de rue. Trois de ces nouvelles infractions sont passibles de peines d'emprisonnement maximales plus longues que celles qui sont prévues actuellement pour la négligence criminelle et la conduite dangereuse d'un véhicule à moteur et prévoient des ordonnances obligatoires d'interdiction de conduire d'une durée minimale, la durée de l'interdiction augmentant progressivement en cas de récidive.

Nous avons le plaisir de commencer notre examen de ce projet de loi, honorables sénateurs, par le témoignage de l'honorable Vic Toews, ministre de la Justice et procureur général du Canada. M. Toews vient de la province du Manitoba et représente la circonscription de Provencher. Il a été élu pour la première fois à la Chambre des communes en 2000 et a été réélu en 2004 et en 2006.

Avant d'être élu à la Chambre des communes, M. Toews a participé activement à la politique provinciale au Manitoba. Il a été élu en 1995 à l'assemblée législative et peu après, nommé ministre du Travail. Il a été, de 1997 jusqu'en septembre 1999, procureur général et ministre de la Justice de la province du Manitoba.

M. Toews a pratiqué le droit au ministère provincial de la Justice du Manitoba de 1976 à 1991. En 1987, il a été nommé directeur du droit constitutionnel pour la province du Manitoba, et il a agi en qualité de conseiller juridique auprès du premier ministre du Manitoba lors des discussions sur l'Accord du lac Meech en 1990. Il a été nommé conseiller de la Reine en 1991.

Honorables sénateurs, M. Toews est accompagné aujourd'hui par Catherine Kane, avocate générale principale par intérim, Section de la politique en matière de droit pénal, et par M. Hal Pruden, avocat, Section de la politique en matière de droit pénal, tous deux du ministère de la Justice.

Bienvenue au comité.

Vous avez la parole, monsieur le ministre. Je vous invite à commencer.

Hon. Vic Toews, P.C., M.P., Minister of Justice and Attorney General of Canada: Thank you. It is my pleasure to be here again after the enjoyable afternoon I spent here yesterday. I appreciated the questions asked of me yesterday. I am sure that the members here are no less astute and insightful with regard to the issues this bill might bring forward.

Thank you, Mr. Chairman, for that kind introduction.

I am pleased to be here to discuss Bill C-19, to amend the Criminal Code to include street racing. Bill C-19 is an important piece of legislation and is an example of our government's ongoing commitment to improve the safety of our streets and communities by tackling crime.

I will walk the committee through this bill and I will be happy to respond to any questions.

I was pleased that Bill C-19 was met with unanimous support to expedite its passage through the other place. I believe that demonstrates the importance we attach to these legislative reforms. The measures proposed in Bill C-19 cut across partisan lines and will ultimately result in greater protection for Canadians everywhere from this dangerous and senseless behaviour. I am confident that the collaborative spirit that enabled us to move this bill expeditiously to this stage will continue and enable us to usher it quickly into law.

Bill C-19 proposes the creation of targeted new offences to specifically deter and denounce street racing, an extremely dangerous and troubling activity which is occurring on the streets and roadways in communities across Canada. Bill C-19 enhances the penalties currently available for these offences and provides law enforcement with additional tools to combat this disturbing crime. The creation of a specific offence will also enable us to better track the incidence of this activity Canada. At the moment it is one of the shortcomings of the law that, even though individuals are being convicted for crimes arising out of street racing, we have no mechanism to track street racing as a specific crime. It is difficult to know, except through anecdotal evidence, the extent of street racing on our streets, especially in urban areas. Most of the concern being raised by police and victims occurs in large urban areas.

To understand how the new street racing offences would work, allow me to point out that Bill C-19 would define "street racing" for the purpose of new offences as follows:

"Street racing" means operating a motor vehicle in a race with at least one other motor vehicle on a street, road, highway, or other public place.

L'honorable Vic Toews, P.C., député, ministre de la Justice et procureur général du Canada : Merci. Je suis heureux de revenir ici après l'après-midi agréable que j'y ai passé hier. J'ai apprécié les questions qui m'ont été posées hier. Je suis sûr que les membres du comité vont poser des questions tout aussi judicieuses et pénétrantes au sujet de ce projet de loi.

Je vous remercie, monsieur le président, de m'avoir présenté aussi gentiment.

Je suis heureux d'être ici pour vous parler du projet de loi C-19, Loi modifiant le Code criminel, pour qu'il s'applique aux courses de rue. Le projet de loi C-19 est une mesure législative importante qui concrétise l'engagement permanent qu'a pris notre gouvernement d'améliorer la sécurité de nos rues et de nos collectivités en luttant contre le crime.

Je vais vous présenter ce projet de loi et serai ensuite heureux de répondre à vos questions.

J'ai été heureux de constater que le projet de loi C-19 avait obtenu l'appui unanime des députés et qu'il sera rapidement adopté dans l'autre endroit. Cela montre, à mon avis, l'importance que nous attachons à ces réformes législatives. Les mesures que propose le projet de loi C-19 intéressent tous les parlementaires, quel que soit leur parti, et renforceront la protection de tous les Canadiens face à un comportement dangereux et stupide. Je suis convaincu que l'esprit de collaboration qui nous a permis d'en arriver rapidement à cette étape de l'étude du projet de loi va être préservé et nous permettra de le faire entrer en vigueur rapidement.

Le projet de loi C-19 propose la création de nouvelles infractions ciblées qui visent à dénoncer les courses de rue et à dissuader les délinquants d'exercer une activité extrêmement dangereuse et inquiétante dans les rues et les voies publiques des collectivités dans l'ensemble du Canada. Le projet de loi C-19 renforce les peines dont sont actuellement passibles ces infractions et donne aux policiers des moyens supplémentaires de lutter contre ce crime inquiétant. La création d'une infraction spéciale nous permettra également de mieux suivre l'incidence de cette activité au Canada. À l'heure actuelle, notre droit pénal comporte une lacune, étant donné qu'il ne contient aucun mécanisme de surveillance des courses de rue à titre de crime spécial, même s'il permet de condamner les personnes qui commettent des infractions reliées aux courses de rue. C'est pourquoi il est difficile de savoir, si ce n'est en se fondant sur des impressions ponctuelles, quelle est l'ampleur exacte du phénomène des courses de rue, en particulier dans les régions urbaines. La plupart des problèmes que signalent les policiers et les victimes visent les grands centres urbains.

Pour bien comprendre comment vont s'appliquer les nouvelles infractions de course de rue, permettez-moi de vous signaler que le projet de loi C-19 définit l'expression « course de rue » de la façon suivante, pour ce qui est des nouvelles infractions :

« course de rue » Épreuve de vitesse entre des véhicules à moteur dans une rue, un chemin ou une grand-route, ou tout autre lieu public.

The definition refers to the notion of “race,” but “race” is not defined by Bill C-19. This interpretive exercise will be a matter left to the courts.

That is not uncommon even in provincial legislation. Certain provincial highway traffic statutes have a racing provision that is not defined in the statute. It is left up to the common law, and as Ms. Kane mentioned, the common sense of the courts in determining what a race is. This is an appropriate role for the courts to perform. They perform this role on a daily basis for many reasons, and they have done so in the context of interpreting the term “race.”

It can be concluded from the available jurisprudence that a race amounts to a contest of speed, pitting vehicles against one another. How that plays out in any given instance will, of course, vary. In some cases, it may be an organized race in which racers meet at a given time, at a given place, and race side by side over a prescribed distance. That activity would be caught by the new offences.

There is a caveat, and I want to talk at some point about legally sanctioned or other appropriate races.

The Chairman: We have received a lot of correspondence from rally sports on that very point, so I am looking forward to what you have to say.

Mr. Toews: I intend to address that.

In other cases, it may be that the race commences spontaneously; that is, two cars waiting at a red light and the drivers decide to engage in a race of speed. This scenario would also be caught and, importantly, should also be caught by the new offences. Similarly, a contest where two cars race to a single point and engage in a time trial would also be considered a street race.

Regardless of whether a race is scheduled or just happens, the risks and consequences to innocent Canadians are the same and both events merit severe penalties. The bottom line is that proving that a street racing offence has occurred will ultimately be a matter for the prosecution to demonstrate and the courts to determine. The proposed definition of “street racing” in the new offences is drafted with sufficient precision and clarity to provide the courts with the necessary guidance to identify those fears of conduct that amount to criminal behaviour.

Let me also say that Bill C-19 will not catch what would otherwise be legitimate motor sport activities. It will not criminalize races that occur on closed tracks, circuits, streets closed to the public, or to rallies sanctioned by recognized motor sport authorities and conducted in accordance with the law. Activities such as the Targa motor sport race in Newfoundland, for instance, will not be caught by this legislation. Bill C-19 ensures that dangerous street racing behaviour is recognized appropriately in the Criminal Code. We are not dealing with sanctioned races conducted in closed streets.

La définition fait appel aux notions d’« épreuve de vitesse » et de « course », expressions que ne définit pas le projet de loi C-19. Ce sera donc aux tribunaux d’interpréter ces expressions.

Cela n’est pas rare, même dans les lois provinciales. Certains codes de la route provinciaux contiennent une disposition visant les courses, notion qui n’est pas définie par la loi. Ce sera ainsi à la common law et, comme Mme Kane l’a mentionné, au bon sens des tribunaux de déterminer ce qui constitue une épreuve de vitesse. C’est un rôle qui convient très bien aux tribunaux. Ils l’exercent de façon quotidienne pour de nombreuses raisons, et ils l’ont déjà fait dans le cadre de l’interprétation de l’expression « épreuve de vitesse ».

Il ressort de la jurisprudence qu’une course est une épreuve de vitesse entre des véhicules. Cette activité s’exerce, bien sûr, de différentes façons. Dans certains cas, il peut s’agir d’une course organisée dans laquelle les conducteurs se rencontrent à un moment et à un lieu donnés et se font la course sur une distance fixée d’avance. Cette activité serait visée par les nouvelles infractions.

Il y a une réserve et je vais vous parler un peu plus tard des courses appropriées ou légalement autorisées.

Le président : Nous avons reçu sur ce point de nombreuses lettres émanant d’organismes de rallye et je suis très intéressé à entendre ce que vous avez à dire à ce sujet.

M. Toews : J’ai l’intention de vous en parler.

Il arrive également qu’une course commence de façon spontanée; des conducteurs dont les voitures sont arrêtées au même feu rouge décident de faire la course. Ce type de comportement serait également visé par ces dispositions et, surtout, devrait également l’être. De la même façon, une épreuve au cours de laquelle deux voitures doivent se rendre à un point donné dans le moins de temps possible serait également considérée comme une course de rue.

Que la course soit organisée ou spontanée, elle met en danger des Canadiens innocents et ces deux types de course méritent d’être assortis de peines sévères. En fin de compte, ce sera à la poursuite d’établir que l’infraction de course de rue a été commise et aux tribunaux de le constater. La définition de « course de rue » utilisée pour ces nouvelles infractions est suffisamment précise et claire pour que les tribunaux puissent savoir quel est le genre de conduite qui constitue un comportement réprimé pénalement.

Permettez-moi également de dire que le projet de loi C-19 ne s’appliquerait pas aux courses légitimes. Il ne criminalise pas les courses qui ont lieu sur des pistes fermées, des circuits, des rues fermées à la circulation ni les rallies organisés par des autorités reconnues en matière de sport motorisé et qui respectent la loi. Des activités comme la course Targa à Terre-Neuve, par exemple, ne seraient pas visées par ce projet de loi. Avec le projet de loi C-19, le comportement dangereux que représentent les courses de rue serait sanctionné de façon appropriée par le Code criminel. Il ne s’appliquerait pas aux courses officielles qui ont lieu dans des rues fermées à la circulation.

How would Bill C-19 criminalize street racing? The five new street racing offences build upon our existing criminal laws to provide a targeted response to street racing activity. Specifically, Bill C-19 would create the following offences: Dangerous driving while street racing, dangerous driving causing bodily harm while street racing, dangerous driving causing death while street racing, criminal negligence causing bodily harm while street racing, and criminal negligence causing death while street racing.

These five new offences build upon existing dangerous driving and criminal negligence laws but require the additional element of street racing. To obtain a conviction for street racing, the Crown will have to prove that the accused committed one of the included offences plus the element of street racing.

There is no suggestion that street racing is easier to prove than criminal negligence or dangerous driving, but there is an added factor. That goes to the issue not only of denunciation and deterrence of street racing, but our ability to track those offences. Prior to this bill becoming law, criminal negligence causing bodily harm could be tracked, but it could not be determined whether street racing was involved.

These new offences send a clear signal. Building upon our existing laws will allow a more focused and effective response. The new street racing offences further the most basic, normative objectives of criminal law; that is, to specifically denounce and deter. There is no doubt that the obvious disregard for the safety of our citizens that street racers demonstrate must be met with appropriate criminal sanctions.

In this respect, Bill C-19 strengthens the penalties currently available in our criminal laws for street racing activity. It sends a message that street racing will not be tolerated. It accomplishes this through maximum incarcerations for the most serious street racing offences, and by imposing mandatory minimum driving prohibitions for those convicted of street racing. This is a just penalty for those who would wantonly abuse the privilege of driving and place the lives of innocent Canadians, not to mention their own lives, at risk. Under current law, a court may impose a driving prohibition on those convicted of dangerous driving or criminal negligence.

Bill C-19 would impose minimum prohibitions of one year on a first offence, two years on a second offence, and three years on a third or subsequent offence. In the most serious cases involving repeat street races, Bill C-19 provides for a minimum lifetime driving prohibition. That will occur when an offender has at least

Comment le projet de loi C-19 criminalise-t-il les courses de rue? Les cinq nouvelles infractions de course de rue s'appuient sur les lois pénales existantes pour apporter une réponse ciblée au phénomène des courses de rue. Plus précisément, le projet de loi C-19 crée les infractions suivantes : conduite dangereuse à l'occasion d'une course de rue, conduite dangereuse causant des lésions corporelles à l'occasion d'une course de rue, conduite dangereuse causant la mort à l'occasion d'une course de rue, causer des lésions corporelles par négligence criminelle (course de rue) et causer la mort par négligence criminelle (course de rue).

Ces cinq nouvelles infractions viennent compléter les règles actuelles en matière de conduite dangereuse et de négligence criminelle, mais exigent un élément supplémentaire, à savoir une course de rue. Pour que l'accusé soit déclaré coupable de course de rue, la Couronne est tenue d'établir que l'accusé a commis une des infractions incluses plus l'élément course de rue.

La course de rue n'est pas une infraction plus facile à établir que la négligence criminelle ou la conduite dangereuse, mais elle comporte un facteur supplémentaire. Cet aspect ne concerne pas seulement la dénonciation des courses de rue et l'objectif de dissuasion, mais notre capacité à connaître le nombre de ces infractions. Avant l'entrée en vigueur de ce projet de loi, il était possible de connaître le nombre des accusations de négligence criminelle causant des lésions corporelles, mais il n'était pas possible de savoir si cette négligence criminelle était reliée à une course de rue.

Ces nouvelles infractions lancent un message clair. Ces mesures sont fondées sur les règles existantes et seront donc plus efficaces et plus ciblées. Les nouvelles infractions de course de rue permettront de réaliser les objectifs les plus fondamentaux et normatifs du droit pénal; à savoir, plus précisément, la dénonciation et la dissuasion. Il est évident que l'insouciance que manifestent les participants aux courses de rue à l'égard de la sécurité des citoyens appelle des sanctions pénales appropriées.

Sur ce point, le projet de loi C-19 renforce les peines actuellement prévues par nos lois pénales à l'égard des courses de rue. Ce projet de loi fait savoir à la population que les courses de rue ne sont pas tolérées. Le projet de loi reflète cet objectif en associant des peines d'emprisonnement maximales aux infractions de course de rue les plus graves et en imposant des interdictions de conduite obligatoire pour une période minimale aux personnes déclarées coupables de course de rue. C'est une peine juste pour les personnes qui abusent de façon insouciante du privilège de conduire et qui mettent en danger la vie de Canadiens innocents, sans parler de leur propre vie. Selon le droit actuel, un tribunal peut imposer une ordonnance d'interdiction de conduire aux personnes déclarées coupables de conduite dangereuse ou de négligence criminelle.

Le projet de loi C-19 imposerait des ordonnances d'interdiction minimales d'un an pour une première infraction, de deux ans pour une deuxième infraction et de trois ans pour une troisième ou une infraction subséquente. Dans les cas les plus graves de récidivisme de course de rue, le projet de loi C-19

two street racing convictions that result in bodily harm or death, where at least one of those convictions involves street racing causing death.

This sends the right message: Repeat street racers who have caused unimaginable suffering to innocent Canadians through their reckless criminal acts should not be allowed to drive again, period. Taken together, the increased maximum penalties of incarceration and mandatory driving prohibitions will make a difference in curbing this activity in Canada.

Before concluding my remarks, I would also like to speak to something I alluded to at the outset of my remarks. Bill C-19 will enable us to specifically track street racing offences in Canada, something that we are currently unable to do. Through the creation of specific criminal offences, unique statistics on these offences can be collected through, for example, the Canadian Police Information Centre. This will result in prior convictions for street racing being consistently identified and will result in higher penalties for repeat offenders.

As I have said in the past, there can be no greater or more important task for any government than to ensure the protection of its citizens. I take this responsibility very seriously, and I believe that Bill C-19 will result in greater protection for Canadians everywhere. Canadians are eager to see this legislation passed, and I look forward to working collaboratively to ensure its speedy passage into law.

I am now willing to take questions.

The Chairman: Thank you, minister, for that excellent exposition and explanation of the bill. I was interested in the fact that the expression “street racing” is defined in the bill, but while the definition refers to the notion of “race,” the word “race” itself is not defined, and you have told us that that is an interpretive matter best left to the courts.

Since the word “race” has gone to courts before, they have said in their cases that a race is this or a race is not that. You have that jurisprudence. Why would you not synthesize that and put that definition in?

Mr. Toews: The difficulty is trying to crystallize the essential *actus* in order to capture all of the possible variations of racing. It can get into such a long, complicated definition, for example, whether it should be spontaneous, whether there should be a person outside flagging the cars on, and that kind of thing. It becomes very complicated.

prévoit une ordonnance obligatoire d'interdiction de conduire à perpétuité. Cette ordonnance doit être prononcée lorsque le contrevenant a déjà été déclaré coupable de deux infractions de course de rue causant des lésions corporelles ou la mort, et qu'une au moins de ces déclarations de culpabilité porte sur une course de rue causant la mort.

Cette disposition envoie le message qui convient : les conducteurs qui ont commis plusieurs infractions de course de rue et causé des souffrances inimaginables à des Canadiens innocents en raison de leurs actes criminels insouciantes ne devraient plus jamais conduire. L'effet combiné de l'augmentation des peines d'emprisonnement maximales et des interdictions de conduire obligatoires va réduire ce genre d'activité au Canada.

Avant de terminer mes commentaires, j'aimerais également parler d'un aspect auquel j'ai fait allusion au début de mon exposé. Le projet de loi C-19 nous permettra de suivre le nombre des infractions de course de rue commises au Canada, chose que nous ne pouvons pas faire à l'heure actuelle. La création d'infractions pénales spéciales nous permettra d'obtenir grâce au Centre d'information de la police canadienne, par exemple, des statistiques se rapportant uniquement à ces infractions. Les déclarations de culpabilité concernant les courses de rue donneront lieu à un suivi uniforme et permettront d'infliger des peines plus sévères aux récidivistes.

Comme je l'ai déjà dit, il n'y a pas de tâche plus grande ou plus importante pour un gouvernement que d'assurer la protection de ses citoyens. Je prends cette responsabilité très au sérieux et je pense que le projet de loi C-19 renforcera la protection des Canadiens, où qu'ils se trouvent. Les Canadiens ont hâte de voir ce projet de loi adopté et j'espère que nous pourrions faire rapidement adopter ce projet de loi en collaborant tous à son examen.

Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions.

Le président : Merci, monsieur le ministre, pour un excellent exposé et pour nous avoir bien expliqué ce projet de loi. Le fait que l'expression « course de rue » soit définie dans le projet de loi m'a intéressé; si la définition fait référence à l'idée de « course », le mot « course » lui-même n'est pas défini, et vous avez dit que c'est une question d'interprétation qu'il est approprié de confier aux tribunaux.

Étant donné que le mot « course » a déjà été examiné par les tribunaux, ces derniers ont eu l'occasion de préciser dans ces différentes affaires ce qu'était une course. Il y a donc une jurisprudence. Pourquoi n'avez-vous pas essayé de faire la synthèse de cette jurisprudence et d'insérer cette définition dans le projet de loi?

M. Toews : La difficulté est de préciser l'élément matériel essentiel de façon à englober toutes les modalités possibles des courses. On risquerait d'obtenir une définition longue et compliquée, par exemple, qui devrait préciser si la course doit être spontanée, s'il doit y avoir une personne chargée de donner aux voitures le signal du départ et ce genre de choses. Cela peut devenir très compliqué.

In fact, in the first street racing offence that I prosecuted under provincial legislation, the judge said that it was not a race because there was no one outside the cars telling the individuals to go at any particular time. I thought that was an unduly restrictive view of what a race should be, and I think we would have appealed had the judge not convicted the individual on other matters.

In this kind of situation, we need judges to have the flexibility to determine, on the facts, whether this constitutes a race or not. Do you define “race” simply by the evidence being that the tires of the car were spinning faster than the car was moving? It gets into those kinds of things. A judge can look at those circumstances and say that a reasonable individual here can infer that a race was going on. In those cases where it is not appropriate, they will say that the evidence might have been of careless driving, but there is no evidence here of racing.

The Chairman: I understand that. You mentioned provincial legislation. Most provinces have motor vehicle legislation. Have you looked at other jurisdictions and have any of them actually defined the word “race?”

Mr. Toews: I have not done that. I know that in Manitoba it was not defined.

Senator Baker: It is very clearly defined in some legislation provincially, especially in British Columbia.

The year after the judgment the minister referred to in which he was not successful in getting a decision, a prosecutor in Manitoba by the name of R. C. George got a conviction for racing. That definition of “race” is still used today. I noticed it was still used in the Ontario Superior Court of Justice two years ago in the *Menendez* case, which Mr. Pruden would be familiar with.

Mr. Toews: Did they refer to the case that I lost?

Senator Baker: No. Here is the amazing part of that. It is not amazing that they would refer to you, because you have about 50 reported cases in the courts. Listen to this sentence in the head note. This is 1982, Carswell, Manitoba, *R. v. Flannery*. The note in the head note says that “both vehicles accelerated while abreast, hitting 50 kilometres per hour.” Now, the speed limit was 50, but the judge ruled, as you were saying a few moments ago —

Mr. Toews: Who was the judge?

Senator Baker: The judge was a gentleman by the name of Ferg.

Mr. Toews: Yes. It was probably Lorne Ferg. There were two Ferg brothers: Pat and Lorne.

En fait, la première fois que j’ai poursuivi un accusé pour avoir commis une infraction de course de rue contrairement aux lois provinciales, le juge a déclaré que ce n’était pas une course parce qu’il n’y avait personne à l’extérieur des véhicules pour donner le signal du départ aux conducteurs. J’ai pensé que c’était là une conception beaucoup trop étroite de ce qu’est une course et j’aurais interjeté appel si le juge n’avait pas déclaré l’accusé coupable sur d’autres chefs d’accusation.

Dans ce genre de situation, nous avons besoin de juges qui ont la capacité de décider, d’après les faits, s’il s’agissait d’une course. Peut-on dire qu’il y a une « course » dès que les preuves établissent que les pneus du véhicule tournaient plus rapidement que se déplaçait le véhicule? C’est le genre de choses qu’il faut examiner. Le juge peut étudier les circonstances et dire qu’une personne raisonnable en déduirait qu’il y avait une course. Dans les cas où il n’est pas approprié de tirer une telle conclusion, le juge peut dire que les preuves montrent qu’il y a eu conduite dangereuse mais pas de course.

Le président : Je comprends cela. Vous avez parlé de loi provinciale. La plupart des provinces ont adopté des lois relatives aux véhicules à moteur. Avez-vous examiné d’autres provinces et savez-vous si l’une d’entre elles a en fait défini le mot « course »?

M. Toews : Je ne l’ai pas fait. Je sais qu’au Manitoba, ce mot n’était pas défini.

Le sénateur Baker : Ce mot est très clairement défini dans certaines lois provinciales, en particulier en Colombie-Britannique.

L’année qui a suivi le jugement d’acquiescement auquel le ministre a fait référence, un poursuivant du Manitoba du nom de R. C. George a obtenu une déclaration de culpabilité pour course. Cette définition du mot « course » est encore utilisée de nos jours. J’ai remarqué qu’elle avait encore été utilisée par la Cour supérieure de justice de l’Ontario il y a deux ans dans l’affaire *Menendez*, que M. Pruden doit certainement connaître.

M. Toews : Est-ce que la Cour a fait référence à l’affaire que j’avais perdue?

Le sénateur Baker : Non, mais cette affaire comporte un aspect étonnant. Il ne serait d’ailleurs pas étonnant que la Cour ait mentionné votre nom puisque vous avez agi comme avocat dans près de 50 affaires judiciaires rapportées. Écoutez cette phrase tirée du résumé de la décision. C’est une affaire de 1982, *R. c. Flannery*, Manitoba, recueilli Carswell. On peut lire ceci dans le résumé : « les deux véhicules ont accéléré côte à côte, et ont atteint la vitesse de 50 kilomètres à l’heure ». La limite de vitesse était dans cette affaire de 50 kilomètres, mais le juge a décidé, comme vous le disiez il y a un instant...

M. Toews : Qui était le juge?

Le sénateur Baker : Le juge était un monsieur du nom de Ferg.

M. Toews : Oui. C’était probablement Lorne Ferg. Il y a deux frères Ferg : Pat et Lorne.

Senator Baker: I see. The interesting part of it is that he ruled that you did not have to be speeding at all and that it was, as you said, the observation of what is a race and what is not a race. He ruled that speed does not necessarily have anything to do with a race. That case has been used now in several jurisdictions since that time.

Returning to the original question on the definition of “race” that the chairman brought up, in British Columbia their Motor Vehicle Act clearly outlines the meaning of “race.” It has a preliminary description of “. . . circumstances of the road, traffic, visibility,” and so on, “. . . reasonable consideration for other persons using the highway.” It then says:

. . . by doing any of the following:

- (a) outdistancing or attempting to outdistance one or more other motor vehicles.
- (b) preventing or attempting to prevent one or more other motor vehicles from passing.
- (c) driving at excessive speed in order to arrive at, or attempt to arrive at, a given destination ahead of one or more other motor vehicles.

I have a problem with that. If that were the definition, then on your first conviction, just racing *simpliciter*, the penalty you would receive would be the loss of your licence for a year, but with the way this reads it could describe two taxis going to the airport, just by the description used in the B.C. legislation. What do you have to say about that?

Mr. Toews: That is why street racing is done in conjunction with dangerous driving. You must prove dangerous driving, or dangerous driving causing bodily harm, or criminal negligence causing bodily harm, plus street racing. If you just had street racing *simpliciter*, you would probably be proceeding under the provincial legislation.

Therefore, the two cabs going to the airport may be trying to get there ahead of each other, but that does not necessarily mean that they are involved in dangerous driving.

Senator Baker: You mentioned, Minister Toews, an interesting point the chairman brought up a few moments ago concerning provincial legislation versus federal legislation. You said a moment ago that that would be caught by provincial legislation. Are you concerned that, perhaps in jurisdictions like British Columbia, Ontario and Manitoba, who have penal consequences in their provincial laws and substantial fines, your legislation or their legislation will be judged to be in null force and effect?

Mr. Toews: I am not concerned about that at all. It is an area on which I spent much time in my legal career. For example, what is the difference between careless driving and dangerous

Le sénateur Baker : Je vois. L’aspect intéressant de cette affaire est que le juge n’a pas déclaré qu’il fallait dépasser la limite de vitesse pour qu’il y ait eu course et que c’était donc à lui de déterminer s’il y avait eu course ou non. Il a déclaré que la vitesse n’était pas un élément nécessaire pour qu’il y ait une course. Cette affaire a depuis été citée dans plusieurs provinces.

Pour revenir à la question initiale, qui portait sur la définition de « course », qu’a mentionnée le président, le code de la route de la Colombie-Britannique précise clairement le sens du mot « course ». Il y a une description préliminaire qui mentionne « [...] la situation de la route, la circulation, la visibilité » et aussi « [...] en tenant compte des autres usagers de la route » et la disposition se lit ensuite ainsi :

[...] en faisant une des choses suivantes :

- a) distancer ou tenter de distancer un ou plusieurs autres véhicules à moteur.
- b) empêcher ou tenter d’empêcher un ou plusieurs véhicules à moteur de dépasser.
- c) conduire à une vitesse excessive pour arriver, ou tenter d’arriver, à une destination donnée avant un ou plusieurs autres véhicules à moteur.

Cela pose un problème. Si c’était la définition retenue, alors pour une première déclaration de culpabilité, concernant une course simple, la peine infligée serait la perte de votre permis de conduire pendant un an, mais cette définition pourrait tout aussi bien s’appliquer à deux taxis qui se rendent à l’aéroport, si l’on prend la définition utilisée dans la loi de la Colombie-Britannique. Qu’avez-vous à répondre à cela?

M. Toews : C’est la raison pour laquelle la course de rue est combinée à la conduite dangereuse. Il faut d’abord établir la conduite dangereuse, ou la conduite dangereuse causant des lésions corporelles ou la négligence criminelle ayant causé des lésions corporelles, plus la course de rue. S’il n’y avait qu’une course de rue simple, l’accusation serait probablement portée aux termes de la loi provinciale.

Par conséquent, les deux taxis qui se rendent à l’aéroport peuvent fort bien essayer d’arriver avant l’autre, mais cela ne veut pas nécessairement dire que les chauffeurs de taxi ont commis une infraction de conduite dangereuse.

Le sénateur Baker : Monsieur le ministre, vous avez abordé un point intéressant que le président a soulevé il y a un moment au sujet du rapport entre les lois provinciales et les lois fédérales. Vous avez dit il y a un instant que cela serait visé par la loi provinciale. Craignez-vous que dans des provinces comme la Colombie-Britannique, l’Ontario et le Manitoba, dont les lois provinciales ont des conséquences pénales et qui imposent des amendes importantes, les tribunaux jugent que leurs dispositions ou les vôtres soient nulles et sans effet?

M. Toews : Cela ne m’inquiète pas du tout. C’est un domaine auquel j’ai consacré une bonne partie de ma carrière juridique. Par exemple, quelle est la différence entre la conduite imprudente

driving, other than degree? Obviously, in the Criminal Code the intent is emphasized much more than in the provincial legislation, and I suggest that we have a similar distinction here.

However, even if there were a requirement for more specific intent with street racing, similar to what is in the Criminal Code, that in itself does not make one or the other unconstitutional as disregarding the division of powers, so long as the legislation is not inconsistent with the other. There is nothing inconsistent between the provincial legislation and the federal legislation in this case.

Senator Baker: The British Columbia provincial legislation provides for automatic seizure of the vehicle. The vehicle is impounded. There is also provision for certain measures to be taken automatically within the provincial legislation. Are you not concerned that, upon an attempt to prosecute under this bill, someone will argue that this is double jeopardy? You must admit that the Kienapple principle is there.

Mr. Toews: The Keinnapple principle does not apply in this situation. Keinnapple essentially says that you cannot convict someone of two offences that are essentially the same arising out of the same incident.

For example, I worked for a long time in Manitoba on the development of their administrative licence suspension and seizure of motor vehicles legislation. In Manitoba today, if you get stopped by a police officer and you blow over .08, your licence is automatically suspended for a period of time commencing in seven days. There is no trial.

Senator Baker: That is at the station?

Mr. Toews: Roadside and then at the station.

Senator Baker: You cannot use the roadside reading.

Mr. Toews: If you blow over .08, that is it.

Senator Baker: That is a regulatory offence.

Mr. Toews: Yes, it is. At the same time, these individuals are charged with .08 under the Criminal Code and convicted.

Senator Baker: In the same example, what does the Crown prosecutor do? Does he prosecute under the provincial act whereby someone can go to jail for six months and be fined \$2,000, or does he prosecute under the federal Criminal Code? Could one not argue that, since the province has entered into the federal jurisdiction so far as penal consequences are concerned, they are faced with double jeopardy?

Mr. Toews: No. In fact, what happens is that when someone is charged with dangerous driving, they are usually charged with careless driving under the provincial statute, and the trial proceeds on both charges. The evidence is applied *mutatis mutandis* to both. If there is a conviction on the more serious

et la conduite dangereuse, si ce n'est une question de degré? Évidemment, le Code criminel accorde une importance beaucoup plus grande à l'intention que ne le fait la loi provinciale, et je crois qu'il existe ici une différence semblable.

Cependant, même si la course de rue exigeait une intention spéciale, un peu comme le fait le Code criminel, ce n'est pas ce qui rendrait l'une de ces dispositions inconstitutionnelles parce qu'elle ne respecte pas la répartition des pouvoirs, pourvu qu'une disposition ne soit pas incompatible avec l'autre. Il n'y a dans ce domaine rien d'incompatible entre les dispositions provinciales et les dispositions fédérales.

Le sénateur Baker : La loi provinciale de la Colombie-Britannique prévoit la confiscation automatique du véhicule. Le véhicule est mis à la fourrière. Il existe aussi, dans les lois provinciales, une disposition qui prévoit que dans ces cas-là, certaines mesures doivent être prises automatiquement. Ne craignez-vous pas que si l'on tente d'intenter des poursuites en vertu de ce projet de loi, quelqu'un soutienne qu'il y a double accusation? Vous admettez que le principe Kienapple s'applique ici.

M. Toews : Le principe Kienapple ne s'applique pas ici. Le principe Kienapple interdit de déclarer quelqu'un coupable de deux infractions qui découlent pour l'essentiel des mêmes faits.

Par exemple, j'ai longtemps travaillé au Manitoba à la rédaction des dispositions concernant la suspension administrative du permis de conduire et la saisie des véhicules à moteur. Aujourd'hui, au Manitoba, si un policier vous arrête et que vous avez plus de 0,08, votre permis de conduire est automatiquement suspendu pour une période qui commence dans sept jours. Il n'y a pas de procès.

Le sénateur Baker : Cela se fait au poste de police?

M. Toews : Au bord de la route et ensuite, au poste de police.

Le sénateur Baker : On ne peut pas utiliser ensuite la lecture effectuée au bord de la route.

M. Toews : Si vous avez plus de 0,08, cela suffit.

Le sénateur Baker : C'est une infraction à un règlement.

M. Toews : Oui. Mais ces personnes sont inculpées d'avoir 0,08 aux termes du Code criminel et sont déclarées coupables.

Le sénateur Baker : Dans cet exemple, que fait le procureur de la Couronne? Est-ce qu'il porte une accusation aux termes de la loi provinciale passible d'une peine d'emprisonnement de six mois et d'une amende de 2 000 \$ ou porte-t-il une accusation aux termes du Code criminel fédéral? Ne pourrait-on pas soutenir que l'accusé fait face à une double accusation étant donné que la province a adopté des dispositions dans un domaine relevant de la compétence fédérale pour ce qui est des conséquences pénales?

M. Toews : Non. En fait, lorsque quelqu'un est accusé de conduite dangereuse, il est habituellement également accusé de conduite imprudente aux termes de la loi provinciale, et le procès porte sur les deux accusations. Les preuves sont appliquées, *mutatis mutandis*, aux deux accusations. Si l'accusé est déclaré

charge, the crown stays the careless driving charge. I am not sure whether there is a requirement for them to do so. I am not that up to date on the law, but that is the general practice.

Furthermore, when you blow over .08, you are usually also charged with impaired driving. Those are two separate offences. In fact, they even have different elements defined. With a blood alcohol level of .08 there could be no evidence of impairment that would result in a conviction, so that is a separate offence. However, there could be evidence of impairment that would allow a judge to convict. A judge could convict on both the .08 and the impaired, but the practice is that, if the accused pleads to one, they drop the other.

Senator Baker: Are you or your department concerned that there is such nonconformity to a common standard across Canada on provincial highway traffic acts or motor vehicle acts and the powers of the police to exercise their authority that it leads to a difference in the execution of the law across the country? If so, what could you do about it?

Mr. Toews: I actually am not. Under provincial legislation, especially highway traffic legislation, the Supreme Court has been clear that the police have the right to randomly stop motor vehicles and ask for drivers' licences and registration. That is done as a matter of course. One assumes that these random stops are not done for inappropriate motivation, such as, for example, racial profiling, which is a significant issue that many of the police departments have addressed in internal regulations. There are mechanisms by which to ensure that police have the broad power to check for insurance, licensing and other regulatory compliances while safeguarding against abuse of that process by individual officers.

I would not suggest limiting the power of policing the privilege — not the right, but the privilege — to drive a motor vehicle. I would encourage the strengthening of internal regulations to ensure that that broad power is not abused.

Senator Milne: I want to ask you more about the definition of street racing. You spoke of the definition in some of the provinces. In the state of Ohio, street racing can also mean the "operation of one or more vehicles over a common selected course, from the same point to the same point, wherein timing is made of the participating vehicles involving competitive acceleration or speeds." In other words, it is a race against the clock.

coupable de l'infraction la plus grave, la Couronne suspend l'accusation de conduite imprudente. Je ne sais pas si le procureur de la Couronne est tenu d'agir de cette façon. Je ne connais pas très bien l'état actuel du droit, mais c'est la pratique appliquée généralement.

De plus, lorsque le conducteur a plus de 0,08, il est habituellement également accusé de conduite avec facultés affaiblies. Ce sont deux infractions distinctes. En fait, ces infractions comportent même des éléments différents. Avec un niveau d'alcool dans le sang de 0,08, il n'est pas nécessaire d'établir que les facultés du conducteur étaient affaiblies pour obtenir une déclaration de culpabilité; c'est donc une infraction distincte. Il peut toutefois y avoir des preuves de conduite avec facultés affaiblies qui permettent au juge de déclarer l'accusé coupable. Il pourrait arriver qu'un juge déclare l'accusé coupable à la fois de 0,08 et de facultés affaiblies, mais en pratique, lorsque l'accusé plaide coupable à une des accusations, la Couronne abandonne l'autre.

Le sénateur Baker : Est-ce que vous ou votre ministère craignez que l'absence de norme commune dans les différentes régions du Canada pour ce qui est des codes de la route provinciaux et des normes applicables aux pouvoirs des policiers puisse entraîner des différences dans l'application de la loi dans les différentes régions? Si c'est le cas, que pourriez-vous faire à ce sujet?

M. Toews : En fait, cela ne me préoccupe pas. Avec les lois provinciales, en particulier avec les codes de la route, la Cour suprême a clairement déclaré que les policiers avaient le droit d'arrêter des véhicules à moteur au hasard et de demander au conducteur son permis de conduire et l'enregistrement du véhicule. Cela se fait régulièrement. Il faut bien sûr tenir pour acquis que ces contrôles aléatoires ne sont pas fondés sur des motifs inappropriés, comme, par exemple, le profilage racial, qui est un problème grave que de nombreux services de police ont tenté de circonscrire en adoptant des règlements internes. Il existe des mécanismes qui permettent de veiller à ce que les policiers disposent de larges pouvoirs de contrôle en matière d'assurances, de permis de conduire et des autres aspects réglementaires, tout en évitant que ces policiers abusent de leurs pouvoirs.

Je ne propose absolument pas de limiter le pouvoir des policiers de contrôler le privilège — non pas le droit, mais le privilège — de conduire un véhicule à moteur. Je suis par contre en faveur de renforcer les règlements internes pour éviter que ces vastes pouvoirs soient mal utilisés.

Le sénateur Milne : Je voudrais vous poser d'autres questions au sujet de la définition de course de rue. Vous avez parlé de la définition qui existe dans certaines provinces. En Ohio, la course de rue peut également désigner « le fait de conduire un ou plusieurs véhicules sur un parcours commun déterminé, entre deux points, le déplacement des véhicules qui y participent étant chronométré, et pouvant prendre la forme de course d'accélération ou de vitesse ». Autrement dit, c'est une course contre la montre.

The California Vehicle Code says that “a motor vehicle speed contest includes a motor vehicle race against another vehicle, a clock, or other timing device.”

It is my understanding that the Quebec Highway Safety Code also provides for the possibility of a race against the clock.

Was the phrase “racing against the clock” purposely left out of this legislation? Are you prepared to support an alteration of the definition of street racing to include racing against the clock, if the evidence supports that?

Mr. Toews: It already includes it. It is included in the concept of a race, but is not necessarily limited to that. I do not want the legislation to be so limited as to permit the kind of situation I was faced with in the *Ross George* case, where the judge said there had to be someone with a flag waving the cars forward. A race can be as simple as one driver nodding to the other, motors being gunned, tires squealing and the cars taking off.

Senator Milne: That is still two vehicles.

Mr. Toews: It has to be two vehicles.

Senator Milne: What happens if it is one person racing against the clock?

Mr. Toews: That might be careless driving or dangerous driving, or a bet or a contest.

Hal Pruden, Counsel, Criminal Law Policy Section, Department of Justice Canada: If it is simply one vehicle racing to win a prize or to win a bet, then it is not racing with any other vehicle involved. However, if there are two vehicles, either side by side or each racing as in the bicycle time trials in the Tour de France, where they take off and pursue each other, or if they are racing from different parts of the city to see who can get to a location first, then they are racing against each other. That is why the “two vehicles” concept in case law is already part of a “race.”

Senator Milne: Racing against a clock is already in case law. Is that what you are trying to tell me?

Mr. Pruden: If you are dealing with only one car and that person is racing to win a prize or to win a bet, that conduct may amount to dangerous driving. They would be prosecuted under the Criminal Code for dangerous driving, if that conduct was dangerous driving, but not “dangerous driving with street racing,” which is a new proposed offence for people who are racing in some way with another vehicle.

Senator Milne: You are not including racing against a clock in this legislation.

Mr. Pruden: If it is a single vehicle against a clock, no.

Le code de la route de la Californie précise que « une course de véhicules à moteur comprend la course d’un véhicule à moteur contre un autre véhicule à moteur, contre un chronomètre ou un autre dispositif servant à mesurer l’écoulement du temps ».

Je crois également savoir que le Code de la route du Québec prévoit également les courses contre la montre.

Est-ce que l’expression « course contre la montre » a été délibérément omise de ce projet de loi? Êtes-vous disposé à appuyer une modification de la définition de course de rue pour inclure les courses contre la montre, si les preuves s’y prêtent?

M. Toews : Ce genre de course est déjà compris. Il est compris dans la notion de course mais il ne se limite pas nécessairement à cela. Je ne veux pas que ces dispositions soient tellement restrictives qu’elles donnent naissance au genre de situation à laquelle j’ai fait face dans l’affaire *Ross George*, dans laquelle le juge a déclaré qu’il fallait qu’il y ait quelqu’un pour signaler le départ de la course avec un drapeau. Pour qu’il y ait course, il suffit qu’un des conducteurs fasse un signe de tête à l’autre, que les conducteurs emballent leur moteur, fassent crisser leurs pneus et que les véhicules démarrent.

Le sénateur Milne : Il y a encore deux véhicules.

M. Toews : Il faut qu’il y ait deux véhicules.

Le sénateur Milne : Que se passe-t-il si quelqu’un participe à une course contre la montre?

M. Toews : Cela pourrait être une conduite imprudente ou une conduite dangereuse, ou encore un pari ou un concours.

Hal Pruden, avocat, Section de la politique en matière de droit pénal, ministère de la Justice du Canada : S’il s’agit simplement d’un véhicule qui fait une course pour gagner un prix ou un pari, alors il n’y a pas de course avec un autre véhicule. Cependant, s’il y a deux véhicules, qu’ils se déplacent côte à côte ou qu’ils fassent tous les deux la course comme dans les épreuves contre la montre du Tour de France, au cours desquelles chaque coureur poursuit l’autre, ou s’ils partent de différents endroits de la ville pour voir qui peut arriver le premier à un endroit donné, alors il y a une course entre deux véhicules. C’est pourquoi, dans la jurisprudence, la notion de « deux véhicules » fait déjà partie de la notion de « course »

Le sénateur Milne : La course contre la montre est déjà prévue par la jurisprudence. Est-ce bien ce que vous essayez de me dire?

M. Pruden : S’il n’y a qu’une seule voiture et que le conducteur fait la course pour gagner un prix ou un pari, alors il peut s’agir de conduite dangereuse. Le conducteur serait poursuivi aux termes du Code criminel pour conduite dangereuse, si la façon dont le véhicule est conduit est dangereuse, mais il n’y aurait pas « conduite dangereuse associée à une course de rue », qui est la nouvelle infraction applicable aux personnes qui font une course, d’une façon ou d’une autre, avec un autre véhicule.

Le sénateur Milne : La course contre la montre n’est donc pas visée par ce projet de loi.

M. Pruden : S’il n’y a qu’un véhicule qui fait une course contre la montre, non.

Senator Milne: If we receive evidence that this can be just as dangerous to bystanders along side the road, would you support a redefinition of “street racing?”

Mr. Toews: Essentially, you are proving dangerous driving. It is covered. I do not know if I would want to go there at this time in terms of the complexities that that might cause. I am satisfied that the evil that we are trying to address in 99 per cent of the cases, if not more, are two individuals in two different cars, travelling down a roadway and then the danger caused by them of either hitting each other or spinning out of control. The fact that one individual might do it on a street against a clock is a dangerous activity, but by and large I think the evidence of police officers would demonstrate that the evil that is being done out there is by two or more vehicles racing down a public street and causing a danger to the public.

Senator Milne: Thank you for that answer, because that leads into my second question.

If I read the law correctly, which is sometimes problematic, in order to prove dangerous driving, there are two hurdles to cross. First, there is dangerous driving and then, second, there is criminal negligence. Those are the two hurdles that you must cross.

Mr. Toews: Not to prove dangerous driving.

Senator Milne: If you are to charge someone with causing death during any kind of a race right now, what do you charge them with?

Mr. Toews: If someone killed someone else right now while they were street racing, you could charge them either with dangerous driving causing bodily harm or death or with criminal negligence causing bodily harm or death.

Senator Milne: There are those two hurdles to cross, then.

Mr. Toews: You would have to prove criminal negligence and death or dangerous driving and death.

Senator Milne: You have two hurdles that you must cross.

Mr. Toews: No, the death is fairly severe.

Senator Milne: Yes. If you are to prove street racing, then you are adding a third hurdle. What crown attorney, if he has a sure conviction on two, will go for the third?

Mr. Toews: For example, if someone has killed someone as a result of the activity that they have been involved in, they would charge the individual with dangerous driving. Let us say that they do not have enough evidence for criminal negligence, which is close to what Americans call motor manslaughter, but we do not have that concept in our law; let us say that the evidence is clear that it is dangerous driving. They would lay a charge of dangerous driving causing death while street racing.

Le sénateur Milne : S'il y avait des preuves qui montraient que cette course peut être tout aussi dangereuse pour les personnes qui se trouvent sur les côtés du chemin, seriez-vous favorable à ce qu'on modifie la définition de « course de rue »?

M. Toews : Il faudrait essentiellement prouver qu'il y a conduite dangereuse. Cela est prévu. Je ne pense pas que je serais prêt à le faire pour le moment en raison des complications qu'une telle modification pourrait entraîner. Je suis convaincu que la conduite que nous voulons réprimer concerne dans 99 p. 100 des cas, et peut-être même davantage, deux personnes se trouvant dans deux véhicules différents, qui se déplacent sur une route et qui sont conduits de façon dangereuse parce qu'ils risquent de se heurter ou parce que les conducteurs risquent d'en perdre le contrôle. La personne qui fait une course contre le temps dans une rue exerce une activité dangereuse mais, dans l'ensemble, je pense que les policiers diraient que la conduite à réprimer est celle qui met aux prises deux ou plusieurs véhicules qui font une course dans une voie publique et mettent en danger le public.

Le sénateur Milne : Merci de m'avoir donné cette réponse, parce qu'elle m'amène à ma deuxième question.

Si j'ai bien compris le projet de loi, ce qui n'est pas toujours facile, il faut surmonter deux obstacles pour établir la conduite dangereuse. Il y a d'abord la conduite dangereuse et, ensuite, la négligence criminelle. Ce sont les deux obstacles qu'il faut surmonter.

M. Toews : Pas pour établir la conduite dangereuse.

Le sénateur Milne : Si vous voulez accuser quelqu'un d'avoir causé la mort au cours d'une course, de quoi allez-vous l'accuser?

M. Toews : Si une personne en tuait une autre à l'heure actuelle au cours d'une course de rue, alors elle pourrait être inculpée soit de conduite dangereuse causant des lésions corporelles ou la mort, soit de négligence criminelle causant des lésions corporelles ou la mort.

Le sénateur Milne : Il faut donc franchir ces deux obstacles.

M. Toews : Il faut établir la négligence criminelle et la mort ou la conduite dangereuse et la mort.

Le sénateur Milne : Il faut donc franchir deux obstacles.

M. Toews : Non, la mort est une conséquence assez grave.

Le sénateur Milne : Oui. Pour prouver qu'il y a eu course de rue, on ajoute alors un troisième obstacle. Pensez-vous qu'un procureur de la Couronne, qui est sûr d'obtenir une déclaration de culpabilité pour deux infractions, essaiera d'en obtenir une troisième?

M. Toews : Par exemple, la personne qui en a tué une autre en exerçant une activité donnée sera inculpée de conduite dangereuse. Supposons qu'il n'existe pas suffisamment de preuves pour établir la négligence criminelle, qui ressemble beaucoup à ce que les Américains appellent « homicide involontaire coupable à l'aide d'un véhicule à moteur », mais nous n'avons pas cette notion dans notre droit; supposons que les preuves indiquent clairement qu'il y a eu conduite dangereuse. La

The judge looking at the evidence would say, "There was only one car involved here. There was no street racing; but there is sufficient evidence to say that it was dangerous driving causing death," and he could convict the accused of the included offence. You do not have to separately charge. That is an included offence in the same way that first-degree murder, second-degree murder and manslaughter are included offences.

Senator Milne: Thank you for that. We will be hearing from some groups tomorrow. As Senator Oliver told you, we have been bombarded by the concerns of these particular, quite legal, groups. All of them abide by and comply with municipal and provincial regulations to ensure the greatest degree of safety possible for the participants and the spectators in their events. Was it your intention to have these organizations specifically excluded under this bill? I am thinking of organizations such as the Grand Prix Association of Toronto. When they run the Indy races on the streets of downtown Toronto, would they be breaching the Criminal Code just by holding an event that is a racing event that is held on a public street? What about the ASN Canada, and the Targa events in Newfoundland that you mentioned?

Mr. Toews: If it was a criminal offence already, this would only be a continuation of the criminal offence. Right now, individuals are driving in these tracks that are closed to the public. Even if it is under other circumstances, it is a public roadway. However, they are closed off.

Senator Milne: I do not think they are for the Targa races in Newfoundland, are they?

Mr. Toews: That is a rally.

Senator Milne: For cross-country rallies, they do not close off roads.

Mr. Toews: They are exempt from prosecution today under either criminal negligence or dangerous driving, I assume.

Mr. Pruden: If the conduct in any event amounts to criminal negligence causing death, whether it is driving behaviour or any other behaviour, the person could be charged with criminal negligence causing death. The idea of having these road rallies, which are quite legal, is that they are obeying provincial and federal law. They are not driving dangerously and they are not doing criminal negligence with bodily harm or death. Assuming they continue that good behaviour, the proposals will not affect those road rallies or the closed track events either.

poursuite porterait une accusation de conduite dangereuse causant la mort à l'occasion d'une course de rue. Le juge examinerait les preuves et dirait : « Il n'y avait qu'un seul véhicule d'impliqué dans cette affaire; il n'y avait pas course de rue; mais il y a suffisamment de preuves pour dire qu'il y a eu conduite dangereuse causant la mort »; il pourrait ensuite déclarer l'accusé coupable de l'infraction incluse. Il n'est pas nécessaire de porter une accusation distincte. C'est une infraction incluse, tout comme le meurtre au premier degré, le meurtre au second degré et l'homicide involontaire coupable sont des infractions incluses.

Le sénateur Milne : Merci de cette précision. Nous allons entendre demain un certain nombre de groupes. Comme le sénateur Oliver vous l'a dit, ces groupes, qui sont tout à fait respectueux des lois, nous ont bombardés de questions parce que ce projet de loi les inquiète. Tous ces groupes respectent les règlements municipaux et provinciaux de façon à assurer la sécurité des participants et des spectateurs. Aviez-vous l'intention d'exclure expressément ces organismes de l'application du projet de loi? Je pense à des organismes comme la Grand Prix Association de Toronto. Ceux qui organisent les courses Indy dans les rues du centre-ville de Toronto commettent-ils une infraction au code de la route en organisant un événement qui est une course de véhicules qui s'effectue sur des voies publiques? Qu'arriverait-il à ASN Canada et à la course Targa à Terre-Neuve dont vous avez parlé?

M. Toews : Si cela constituait déjà une infraction pénale, alors ce serait la continuation de cette infraction. À l'heure actuelle, les courses s'effectuent sur des pistes qui sont fermées au public. Même si la course s'effectue dans d'autres circonstances, elle emprunte des voies publiques. Dans ce cas-ci, elles sont fermées à la circulation.

Le sénateur Milne : Je ne pense pas qu'elles le soient pour les courses Targa à Terre-Neuve.

M. Toews : C'est un rallye.

Le sénateur Milne : Pour les rallyes tout terrain, les organisateurs ne bloquent pas les routes.

M. Toews : Ils sont sans doute exemptés de poursuites, qu'il s'agisse de négligence criminelle ou de conduite dangereuse.

M. Pruden : Si la conduite en question constitue de la négligence criminelle causant la mort, qu'il s'agisse du comportement d'un conducteur de véhicule à moteur ou d'un autre comportement, la personne visée pourrait être accusée de négligence criminelle causant la mort. Ces rallyes routiers, qui sont tout à fait légaux, doivent respecter les lois fédérales et provinciales. Les conducteurs de ces véhicules ne conduisent pas dangereusement et leur façon de conduite ne constitue pas de la négligence criminelle causant des lésions corporelles ou la mort. Si ces participants continuent à bien conduire leurs véhicules, les dispositions ne s'appliqueront pas à ces rallyes routiers ni aux courses en circuit fermé.

Senator Milne: For the closed track events, Minister Toews mentioned that, if it is blocked off, it is fine. For the Indy races in the downtown cities, for example in Montreal or in Toronto, it is fine.

Mr. Pruden: For dangerous driving, yes. However, for criminal negligence, if someone does criminal negligence causing death, whether it is driving or some other behaviour, they could be charged with criminal negligence causing death.

Mr. Toews: For example, you can hit someone in a hockey game and it is not an assault. However, in any other circumstance, if you hit someone like that —

Senator Milne: Sometimes it is.

Mr. Toews: That is precisely the point: Sometimes it is. You can prosecute in those circumstances. This does not in any way change the substantive law in that respect. It specifically denounces that kind of activity when it does breach the law. When it is criminal negligence, we are now entitled to say that, not only is it criminal negligence, but it is criminal negligence in the course of a street race and, therefore, it attracts the stronger penalties. It does not change the substantive law with respect to the evil that we are trying to address. We are recognizing that there is an additional element. If the Crown cannot prove that additional element, you can still convict on the criminal negligence causing death, for example, if that is what the included offence is.

The Chairman: Thank you for that explanation, minister.

Senator Milne: There have been reported incidents of the police arriving at events in Nova Scotia and threatening to charge participants on a closed track with reckless driving. Will the passage of this bill not exacerbate this activity by the police?

Mr. Toews: It does not change the substantive offence in any way; it simply identifies an additional element the Crown will have to prove. If it is criminal negligence today, the only thing that would change is that it would now be criminal negligence in the context of street racing. You would have to prove an additional thing. This does not create a new crime. It simply specifies that this is criminal negligence causing death in the context of street racing.

Senator Bryden: I guess a concern that I have, and what we are trying to do, is to find a way where people who are engaged in legitimate sporting activities, using vehicles in rallies and so on, can feel confident that this new law will not jeopardize their activities.

Le sénateur Milne : Pour les courses en circuit fermé, le ministre Toews a mentionné que si la circulation est bloquée, cela est acceptable. Pour les courses Indy qui s'effectuent dans les centres-villes, par exemple à Montréal ou à Toronto, c'est acceptable.

M. Pruden : Pour la conduite dangereuse, oui. Cependant, pour ce qui est de la négligence criminelle, si quelqu'un a un comportement qui constitue de la négligence criminelle causant la mort, que ce soit en conduisant un véhicule ou en exerçant une autre activité, cette personne peut être inculpée de négligence criminelle causant la mort.

M. Toews : Par exemple, il est possible de frapper quelqu'un au cours d'un match de hockey sans que cela constitue des voies de fait. Cependant, dans d'autres circonstances, si vous frappez quelqu'un comme ceci...

Le sénateur Milne : Ce l'est parfois.

M. Toews : C'est exactement ce que je voulais dire : ce l'est parfois. Il est possible d'intenter des poursuites dans ces circonstances. Cela ne change aucunement le droit substantiel sur ce point. Ce projet a pour but de dénoncer ce genre d'activité lorsqu'elle est contraire à la loi. Lorsqu'il s'agit de négligence criminelle, nous avons maintenant le droit de dire qu'il s'agit non seulement de négligence criminelle, mais de négligence criminelle à l'occasion d'une course de rue qui est, par conséquent, passible de peines plus sévères. Cela ne modifie pas le droit substantiel applicable au problème que nous essayons de régler. Nous reconnaissons qu'il y a un élément supplémentaire. Si la Couronne ne peut établir cet élément supplémentaire, il est toujours possible d'obtenir la condamnation de l'accusé pour négligence criminelle causant la mort, par exemple, si c'est l'infraction qui est incluse dans ce cas-là.

Le président : Merci de nous avoir fourni ces explications, monsieur le ministre.

Le sénateur Milne : Il a été rapporté que des policiers sont venus sur les lieux où se déroulaient certains événements en Nouvelle-Écosse et ont menacé d'inculper de conduite dangereuse les participants à une course en circuit fermé. L'adoption de ce projet de loi ne risque-t-il pas d'inciter les services de police à multiplier leurs interventions?

M. Toews : Cela ne change aucunement l'infraction substantielle; le projet ne fait que préciser un élément supplémentaire que la Couronne doit établir. Supposons qu'un comportement donné constitue de la négligence criminelle aujourd'hui. La seule chose qui changerait est que ce comportement deviendrait de la négligence criminelle dans le contexte d'une course de rue. Il faudrait établir un élément supplémentaire. Cela ne crée pas une nouvelle infraction. Le projet précise simplement qu'il s'agit de négligence criminelle causant la mort dans le contexte d'une course de rue.

Le sénateur Bryden : Je souhaite, et c'est en fait ce que nous essayons de faire, trouver un moyen pour que les personnes qui exercent des activités sportives légitimes, en utilisant notamment des véhicules pour faire des rallyes, comprennent que cette nouvelle loi ne risque pas de les obliger à cesser leurs activités.

It has been my experience that with a piece of new legislation, criminal legislation in particular, the first place the courts or the judges will look to determine the elements of an offence is the section of the law, and you have said that nothing in the definition that we have of street racing here will affect any of the activities of the rally people and so on. However, here is something I have written down:

The Performance Rally format consists of two parts: Special Stages and Transit Sections. The Special Stages are the competitive sections of the route and are closed to public traffic during the event. These are flat-out runs against the clock, at speeds that the average motorist would never imagine possible.

I would assume that in that situation there is more than one vehicle involved in the race. They are all trying to get to the place first. If there is an accident, the charge that would be laid, depending on what has happened, could be dangerous driving, but it also fits under this definition. You do not intend it to fit under there, but in my reading of this, it can fit under there.

Mr. Toews: Could you read that definition of the rally again?

Senator Bryden: “The Special Stages are the competitive sections of the route and are closed to public traffic during the event.”

Mr. Toews: There it is.

Senator Bryden: “These are flat-out runs against the clock, at speeds that the average motorist would never imagine possible.”

Mr. Toews: In response, they are closed to the public. That is key. The definition is “Operating a motor vehicle in a race with at least one other motor vehicle on a street, road, highway or other public place.” “Public place” colours all of those: street, road and highway. If you go on to any other legislation, that is the way this “public” would colour “street,” “road” and “highway.” Where it is closed off, for example, it is no longer a public street during that time and for those purposes.

Senator Bryden: Why is it not possible, working with your people, to put a provision in this definition, or in an appropriate place in this bill, to make it clear that you do not have to be an experienced traffic lawyer, as you obviously are?

Mr. Toews: Even though I have lost more than my share of cases?

Senator Bryden: We all have. Therefore, ordinary citizens, in looking at what they are doing, can say, “It is not intended to apply to us.” You do not have to go to a lawyer and get a legal opinion before you go to the track. These activities are often organized under the umbrella of people like this, but they are

Je sais qu’avec une nouvelle mesure législative, en particulier une mesure pénale, les juges et les tribunaux commencent toujours par examiner l’article de la loi pour savoir quels sont les éléments d’une infraction; vous avez également déclaré que la définition de course de rue que contient le projet de loi ne va aucunement toucher les activités des gens qui font des rallyes et ce genre de choses. J’ai toutefois écrit quelque chose que j’aimerais vous lire :

La formule du rallye performance comprend deux parties : les étapes spéciales et les sections de transit. Les étapes spéciales sont les parties compétitives du trajet et les voies utilisées sont fermées à la circulation pendant la course. C’est une course contre la montre qui s’effectue à des vitesses inimaginables pour le conducteur moyen.

Je pense qu’il s’agit là d’une situation où plusieurs véhicules participent à la course. Tous les conducteurs veulent arriver le premier. S’il y a un accident, l’accusation qui serait portée, en fonction des circonstances, serait celle de conduite dangereuse, mais cela est également visé par cette définition. Vous n’avez pas l’intention que ces activités soient visées par le projet de loi, mais d’après mon interprétation, cette activité pourrait l’être.

M. Toews : Pourriez-vous me relire cette définition du rallye?

Le sénateur Bryden : « Les étapes spéciales sont les parties compétitives du trajet et les voies utilisées sont fermées à la circulation pendant la course. »

M. Toews : Voilà.

Le sénateur Bryden : « C’est une course contre la montre qui s’effectue à des vitesses inimaginables pour le conducteur moyen. »

M. Toews : Pour vous répondre, ces sections sont fermées à la circulation. C’est l’élément clé. La définition est la suivante : « Épreuve de vitesse entre des véhicules à moteur dans une rue, un chemin ou une grand-route ou tout autre lieu public ». La notion de « lieu public » englobe tous les autres : rue, chemin ou grand-route. Si vous examinez n’importe quelle autre loi, vous constaterez que c’est la façon dont la notion de « lieu public » influence l’interprétation des mots « rue », « chemin » et « grand-route ». Lorsqu’une route est fermée à la circulation, par exemple, ce n’est plus une voie publique à ce moment et pour les fins prévues.

Le sénateur Bryden : Ne serait-il pas possible d’ajouter, avec vos collaborateurs, une disposition à cette définition, ou dans un endroit approprié du projet de loi, qui indiquerait clairement qu’il n’est pas nécessaire d’être un avocat spécialisé dans le code de la route, comme vous l’êtes manifestement?

M. Toews : Même si j’ai perdu un grand nombre de mes affaires?

Le sénateur Bryden : Cela nous arrive à tous. Ainsi, les citoyens ordinaires pourraient se dire en regardant ce qu’ils font que ce projet de loi ne les vise pas. Il ne serait pas nécessaire de s’adresser à un avocat et d’obtenir un avis juridique avant d’aller faire une course. Ces activités sont souvent organisées par des personnes

largely rural-based and very popular with ordinary country folk like me to go to.

For them to have to get an opinion to satisfy themselves that what they are doing will not be caught under these heavy penalties, if they happen to be found road racing, is it not possible for us to put in here an exemption clause or something that says, “. . . and for greater clarity, this is not meant to include the following?” I do not see the down side of doing that.

Mr. Toews: Right now, those groups have to get the same legal opinions and go through the same due diligence to ensure that they are in compliance with their highway traffic act or motor vehicle act to ensure that it is an appropriate, closed and non-public area where they are conducting it. They get that approval now under their appropriate provincial legislation.

This legislation does not change that at all. The approval that they get today, before the legislation, is exactly the same approval they would get after the legislation. Nothing changes.

This legislation specifically denounces dangerous driving where there is an element of street racing. If it is dangerous driving and not sanctioned by the highway traffic act today, it remains dangerous driving tomorrow, with the additional element that has to be proven in respect of street racing. In that sense, the onus on the individuals to ensure that it is a closed raceway does not change one iota.

Senator Bryden: There is an additional thing here. If you violate, if you have an accident, there is nothing in here that says you are not doing street racing in these types of situations. It is not clearly stated there. The penalty is that you can lose three years, five years and so on in addition to the other factors.

I am looking at it from the perspective of people that I know. I do not do this, but I know people who enjoy doing it and have done it for years and years. It means something if our law appears to be for people, not to make their lives that much tougher, but to protect people.

I would like you to consider, as we are going to have to consider after we hear our evidence, whether an amendment will be helpful. If the decision is that it would be helpful, I have found that it is often better to be able to do one that you and your department can live with, and it also takes care of the public policy issue that we will have to deal with.

Mr. Toews: All I can say at this point is that, if today your friends are racing in an area that is a public place, they are breaking the law probably in respect to criminal negligence or dangerous driving or careless driving. If they are racing in a context sanctioned by their local, municipal or provincial regulations, they are not breaking the law because they are not

comme celles-ci, mais ces courses se déroulent bien souvent dans des zones rurales et ce sont des gens de la campagne très simples comme moi qui y assistent.

Au lieu de les obliger à obtenir un avis juridique pour être sûrs que ce qu'ils font ne les rendra pas passibles de ces lourdes peines, si jamais ils étaient accusés de faire une course sur la route, ne serait-il pas possible d'ajouter une exception ou une disposition qui dirait : « [...] et pour plus de certitude, la définition qui précède ne comprend pas ce qui suit »? Je ne vois pas quel serait le désavantage d'adopter une telle clause.

M. Toews : À l'heure actuelle, ces groupes sont obligés d'obtenir des opinions juridiques et d'exercer la même diligence raisonnable pour être sûrs de bien respecter le code de la route ou la loi relative aux véhicules à moteur et que la course ait lieu dans un secteur approprié, fermé et auquel le public n'a pas accès. Ils font déjà autoriser ce genre de course par rapport aux lois provinciales appropriées.

Ce projet de loi ne changera rien du tout. L'autorisation que ces groupes obtiennent de nos jours, avant l'adoption du projet de loi, est exactement la même autorisation qu'ils devront obtenir si ce projet de loi est adopté. Rien ne changera.

Ce projet de loi réprime expressément la conduite dangereuse lorsqu'elle est associée à une course de rue. Une conduite dangereuse qui ne serait pas réprimée par le code de la route aujourd'hui demeurerait une conduite dangereuse demain, avec l'élément supplémentaire qu'il faut prouver à l'égard d'une course de rue. Dans ce sens, le fardeau qui incombe à ces personnes de veiller à ce que le circuit utilisé pour la course soit fermé au public ne serait aucunement changé.

Le sénateur Bryden : Il y a toutefois un élément supplémentaire. Si vous violez la loi, si vous avez un accident, il n'y a rien dans ce projet de loi qui dise que vous ne faites pas une course de rue dans ce genre de situation. Ce n'est pas clairement exprimé ici. La pénalité peut vous faire perdre trois ans, cinq ans et plus, selon qu'il y a d'autres facteurs.

J'aborde la question du point de vue des gens que je connais. Je ne pratique pas cette activité, mais je connais des gens qui le font depuis des années et qui aiment beaucoup la pratiquer. Il est important que nos lois ne semblent pas avoir pour but de compliquer la vie des gens mais de les protéger.

J'aimerais que vous examiniez, comme nous allons le faire après avoir entendu nos témoins, si un tel amendement serait utile. Si c'était le cas, j'ai appris par expérience qu'il est souvent préférable d'adopter un amendement que vous et votre ministère trouvent acceptable et que cela règle également la question de politique publique que nous aurons à régler à un moment donné.

M. Toews : Tout ce que je peux vous dire maintenant, c'est que si vos amis font une course dans un endroit qui est un lieu public, ils violent la loi et commettent probablement une négligence criminelle, une conduite dangereuse ou une conduite imprudente. Si leur course respecte les règlements provinciaux, municipaux et locaux, alors ils ne violent pas la loi parce qu'ils ne sont pas sur

on a public highway. As soon as you are no longer in a public place, street, road or highway, there is no offence being committed here.

Senator Milne: The Indy is on the streets of downtown Toronto. It is blocked off, but it occurs on the streets.

Mr. Toews: However, it is not a public place under the purposes of the Criminal Code or the Highway Traffic Act. That is the point. That is the key issue. One could not drive on those streets while the Indy is happening — unless I do not know something about your abilities.

Senator Andreychuk: Following up on that, as I understand it now, a legitimate association can apply to provincial or municipal authorities to have a race; does this act change that?

Mr. Toews: No, not at all.

Senator Andreychuk: If the racing is informal — put a few barriers up and start racing — it is probably not legal today, in any event.

Mr. Toews: That is correct. It would be a violation under the provincial Highway Traffic Act today in that situation where it does not comply with the exemptions they might have for racing.

Senator Andreychuk: Could they still be charged even if they are in the sanctioned, defined, area?

Mr. Toews: They could still be charged today, yes.

Senator Andreychuk: It is like in professional sports such as hockey; they are not exempt even if they are on the ice, professionally or otherwise. They could still be subject to the Criminal Code. Therefore, the associations do not have blanket exemptions now.

Mr. Toews: They do not. That is correct, with regard to criminal negligence.

Senator Andreychuk: Therefore, we want them to exercise reasonable care in what they are doing, despite speed, despite the race, despite the challenge or competition.

Mr. Toews: You are absolutely right. You have summarized it much better than I have.

Essentially, we are saying that one does not receive an exemption by activities where they transcend that protected activity. The hockey game I think is an example that Canadians would understand best. There is obviously a certain amount of hitting involved; however, if one starts hitting in certain ways, it becomes a dangerous activity that lead to a charge of assault causing bodily harm, manslaughter or murder.

Senator Andreychuk: Therefore, the rules have not changed.

une voie publique. Dès que vous n'êtes plus dans un lieu public, qu'il s'agisse de rues, chemins ou grand-routes, vous ne commettez aucune infraction.

Le sénateur Milne : La course Indy s'effectue dans les rues du centre-ville de Toronto. Les rues sont fermées à la circulation, mais la course a lieu dans ces rues.

M. Toews : Ce n'est toutefois pas un lieu public aux fins du Code criminel ou du code de la route. C'est là l'élément essentiel. C'est l'aspect fondamental. Il ne serait pas possible d'emprunter ces rues au moment où a lieu la course Indy — à moins que je ne me trompe au sujet de vos capacités.

Le sénateur Andreychuk : Toujours sur ce sujet, je crois savoir qu'actuellement, une association légitime peut demander aux autorités provinciales ou municipales d'autoriser une course; ce projet de loi va-t-il modifier cette situation?

M. Toews : Non, pas du tout.

Le sénateur Andreychuk : S'il s'agit d'une course non officielle — des gens qui mettent quelques barrières et qui commencent à faire la course —, ce n'est probablement pas légal aujourd'hui, de toute façon.

M. Toews : C'est exact. Ce serait aujourd'hui une violation du code de la route provincial si ces gens ne respectaient pas les exceptions prévues pour les courses.

Le sénateur Andreychuk : Pourraient-ils quand même être accusés s'ils se trouvaient dans le secteur délimité par les organisateurs?

M. Toews : Ils pourraient quand même être accusés aujourd'hui, oui.

Le sénateur Andreychuk : C'est comme dans les sports professionnels comme le hockey; les joueurs ne sont pas soustraits aux lois même s'ils sont sur la glace, professionnels ou autres. Ils sont encore visés par le Code criminel. Les associations ne bénéficient donc pas à l'heure actuelle d'une exception générale.

M. Toews : Non. C'est exact, pour ce qui est de la négligence criminelle.

Le sénateur Andreychuk : Nous voulons donc qu'ils exercent leurs activités de façon raisonnable, malgré la vitesse, malgré la course, malgré le défi ou la compétition.

M. Toews : Vous avez absolument raison. Vous avez résumé tout cela beaucoup mieux que moi.

Nous disons pour l'essentiel qu'il n'y a pas d'exception lorsque les joueurs vont au-delà de l'activité protégée. Le hockey est, je crois, un exemple que les Canadiens comprennent bien. Ils se donnent bien sûr des coups au hockey; cependant, si quelqu'un commence à frapper d'une certaine façon, cela devient une activité dangereuse qui peut déboucher sur une accusation de voies de fait causant des lésions corporelles, d'homicide involontaire coupable ou de meurtre.

Le sénateur Andreychuk : Les règles n'ont donc pas changé.

I see this act more as a statement of denunciation of certain activity that has been going on where citizens are feeling vulnerable. More and more often, young people are taking cars and thinking it is the “in” thing to race them. As a result, there have been disastrous consequences, including death. It is a bit like in the old days, when drinking and driving was not seen to be an activity that was wrong. We had to go through a whole education base, not only a legal consequence base, but an education base.

Here it seems to me we are targeting more young people who are using vehicles to race on streets and make neighbourhoods vulnerable. What kind of educational or cultural shift will you make? I think the law alone will not accomplish that.

Mr. Toews: You are correct. Criminal conduct today will be criminal conduct under this legislation. You are not suddenly becoming a criminal where you were not a criminal yesterday. If your activity is criminal negligence, this does not in any way increase your ability to become a criminal. It does not enhance the scope of criminal negligence in any way. I want to re-emphasize that point.

This is not creating a new offence in that respect. The criminality remains the same, with the additional element of street racing which the Crown must prove. Therefore, this is a higher burden for the Crown to prove. The basic criminal element is still exactly the same, and it can be excused by the appropriate meeting of highway traffic conditions.

The education element is a very important aspect. That is something this bill does not address. The act in itself, by specifically denouncing that activity, is acting in an educational manner in saying this is no longer acceptable, but whether various provinces might want to embark upon the educational aspects as part of their training of drivers and the like is, I think, something that can be looked at. However, it is not something we are looking at in the context of this bill.

This is an activity that is going on now. We want to specifically denounce it with legislation. We are providing provincial law enforcement officers and municipal law enforcement officers with a tool to accomplish that.

Senator Joyal: I wonder if the other witnesses can stay with us. I do not want to delay the minister.

The Chairman: Perhaps Ms. Kane and Mr. Pruden could stay for a few minutes.

On behalf of the committee, thank you very much for appearing, Minister Toews. You have provided not only a good presentation but also the answers to some very difficult questions.

Senator Joyal: I apologize to the witnesses for being late. I was caught in the chamber.

Je crois que cette loi vise davantage à dénoncer une certaine activité qui amène bien souvent les citoyens à se sentir vulnérables. Il y a de plus en plus de jeunes qui prennent des voitures et qui pensent qu'il est « in » de faire la course. Cette activité a eu des conséquences désastreuses, elle a notamment causé des morts. C'est un peu comme au temps où on ne considérait pas que le fait de conduire et de boire était une chose répréhensible. Il a fallu sensibiliser la population, et pas uniquement lui faire comprendre les conséquences juridiques de cette activité.

Il semble que ce projet de loi vise davantage les jeunes qui utilisent des véhicules à moteur pour faire la course dans les rues et mettre en danger la population. Quel genre de campagne de sensibilisation ou de changement culturel allez-vous provoquer? Je pense qu'à lui seul, le droit ne permettra pas d'obtenir ce résultat.

M. Toews : Vous avez raison. Un comportement criminel aujourd'hui sera toujours criminel avec ce projet de loi. Il n'aura pas pour effet de transformer en criminel quelqu'un qui ne l'était pas hier. Si votre activité constitue de la négligence criminelle, ce projet de loi n'a aucunement pour effet de vous rendre davantage criminel. Il n'élargit pas la portée de la négligence criminelle. Je tenais à insister à nouveau sur ce point.

Ce projet de loi ne crée pas de nouvelle infraction dans ce domaine. La criminalité demeure la même, avec l'élément supplémentaire de course de rue que la Couronne doit établir. Le projet impose donc à la Couronne un fardeau plus lourd. L'élément pénal fondamental demeure inchangé, mais il peut être excusé si la personne en question respecte les règles de la circulation.

Le volet éducatif est un aspect très important. C'est un aspect que le projet de loi ne touche pas. La loi par elle-même, en dénonçant expressément cette activité, a un effet de sensibilisation parce qu'elle affirme que ce comportement n'est plus acceptable, mais il est possible que certaines provinces souhaitent agir dans le domaine de la sensibilisation dans le cadre de la formation des conducteurs et ce genre de choses. Ce n'est toutefois pas un aspect que l'on retrouve dans ce projet de loi.

C'est une activité qui est exercée en ce moment. Nous voulons expressément la dénoncer en adoptant ce projet de loi. Nous fournissons aux services de police provinciaux et municipaux les outils pour le faire.

Le sénateur Joyal : Je me demande si les autres témoins peuvent rester avec nous un peu plus longtemps. Je ne voudrais pas retarder le ministre.

Le président : Peut-être que Mme Kane et M. Pruden pourraient rester quelques minutes de plus.

Au nom du comité, je vous remercie d'être venu ici, monsieur le ministre. Vous avez non seulement présenté un excellent exposé, mais vous avez également répondu à des questions très difficiles.

Le sénateur Joyal : Je demande aux témoins d'excuser mon retard. J'ai dû rester dans la salle.

My first question deals with the provincial Attorneys General or the Ministers of Justice. Was the issue of street racing raised in the federal-provincial annual conference you have with the provincial Attorneys General or Ministers of Justice? If so, did they see this as a problem and request an amendment to the Criminal Code to address it?

Catherine Kane, Acting Senior General Counsel, Criminal Law Policy Section, Department of Justice Canada: As you know, there were two predecessor bills in the public domain. One was a private members bill and one was a government bill in the last Parliament. Both of those bills were discussed with our provincial colleagues.

At the last FTP meeting of ministers, there was, as is customary, an overview of all the legislation currently in the House, and this bill had been tabled at that time. It was described. There was absolutely no concern raised about the bill, and we have talked about it with our officials. Mr. Pruden may want to speak to it more than I in terms of people we liaise with regularly.

We are not aware of any objections to the bill. In fact, many provinces view this legislation as important — to be able to identify street racing behaviour as distinct from, as noted previously, a simple charge of dangerous driving or of criminal negligence causing death, where we would not be able to track the behaviour if that particular person in the past had been associated with street racing.

Mr. Pruden: The police are certainly supportive of this bill. They have conducted public education in the area of street racing.

It could be noted also that for the provinces this is not a new concept. Parliament did amend the Criminal Code in, I believe, 2001 — although I stand to be corrected; my memory may not be good on that. They amended it to create a new offence of dangerous driving during a police chase. One had to prove the element of dangerous driving and the element of a police chase. If the prosecution could do that, then the higher penalty range for dangerous driving causing bodily harm during a police chase or dangerous driving causing death during a police chase would obtain, and the judge would have to consider that higher range of penalty.

The same thing is being done here. This is a similar model to what provinces are already familiar with, having seen that earlier legislation pass through Parliament.

Ma première question concerne les procureurs généraux ou les ministres de la Justice des provinces. J'aimerais savoir si la question des courses de rue a été soulevée au cours de l'assemblée annuelle fédérale-provinciale que vous avez avec les procureurs généraux et les ministres de la Justice des provinces. Si c'est le cas, pensaient-ils que cette activité constituait un problème et ont-ils demandé que le Code criminel soit modifié pour le régler?

Catherine Kane, avocate générale principale par intérim, Section de la politique en matière de droit pénal, ministère de la Justice Canada : Comme vous le savez, il y a déjà eu deux projets de loi présentés officiellement sur cette question. L'un était un projet de loi d'initiative parlementaire et l'autre un projet de loi du gouvernement qui a été présenté au cours de la dernière législature. Ces deux projets de loi ont fait l'objet de discussions avec nos collègues des provinces.

Au cours de la dernière réunion FTP des ministres, il y a eu, comme c'est l'habitude, un examen qui a porté sur tous les projets de loi présentés actuellement à la Chambre des communes, et ce projet de loi a été mentionné à ce moment-là. Il a été expliqué. Ce projet de loi n'a suscité absolument aucune interrogation et nous en avons parlé avec nos collègues. M. Pruden pourrait sans doute vous en dire davantage au sujet des conservations que nous avons eues avec les personnes avec qui nous sommes en liaison.

À notre connaissance, personne ne s'est opposé à ce projet de loi. En fait, plusieurs provinces estiment que ce projet de loi est important — il nous donne le moyen de mieux suivre les courses de rue, ce que ne faisait pas, comme cela a déjà été noté, une simple accusation de conduite dangereuse ou de négligence criminelle causant la mort, qui ne nous permettrait pas de suivre le comportement de cette personne et de savoir qu'elle a déjà participé à des courses de rue.

M. Pruden : Les services de police sont tout à fait favorables à ce projet de loi. Ils ont lancé des campagnes d'éducation de la population dans le domaine des courses de rue.

On pourrait également noter que ce n'est pas une idée nouvelle pour les provinces. Le Parlement a modifié le Code criminel — c'était, je crois, en 2001 — mais il est possible que je me trompe sur ce point, ma mémoire n'est peut-être pas excellente. Le Code criminel a été modifié dans le but de créer une nouvelle infraction, celle de conduite dangereuse au cours d'une poursuite par la police. Il fallait prouver l'élément conduite dangereuse et l'élément poursuite policière. Si la poursuite réussissait à établir ces éléments, elle pouvait alors demander une peine située dans la gamme des peines plus sévères prévues pour la conduite dangereuse causant des lésions corporelles au cours d'une poursuite ou pour la conduite dangereuse causant un décès pendant une poursuite policière; le juge est alors tenu de fixer une peine se situant dans cette gamme de peines plus sévères.

Ce projet de loi fait la même chose. C'est un modèle semblable à celui que connaissent déjà bien les provinces, puisqu'elles ont déjà vu ce projet de loi antérieur être adopté par le Parlement.

Senator Joyal: In other words, it is an initiative of the federal Minister of Justice and not a request from the provincial Ministers of Justice or Attorneys General, considering that those social problems were expanding and addressing the federal government to amend the Criminal Code?

Mr. Pruden: That is correct. As Ms. Kane said, it originated as a private member's bill and then there was a government bill in the Thirty-eighth Parliament.

Senator Joyal: My second question is about the definition. Section 1 of the bill states:

“Street racing” means operating a motor vehicle in a race with at least one other motor vehicle on a street, road, highway or other public place.

What is encompassed by the words “other public place?” The minister says “street, road, highway” colours the meaning of “other public place.” I submit it is much broader than “street, road, highway.” A public place could be anywhere the public has free access.

Mr. Pruden: Yes. The case law says it is a place where the public has access. If the public has access to a shopping mall parking lot, this would be another public place.

Senator Joyal: That is what I wrote in the margin of the text I have. To me, a public place is one where people are not prohibited from entering. A mall parking lot is not closed during non-working hours. I have seen that in TV reports. I will not say it is kids, because you have to have a driving permit, but people race in open spaces in the evening because they are open.

In the context of this definition, that is a public place. It does not need to be a road, highway or similar infrastructure. For instance, a vacant lot with no sign prohibiting trespass could be a public place.

The judge would have to interpret this section. The judge would look in other sections of the Criminal Code to determine the meaning of a public place. Did you look at the Criminal Code to determine what a public place is? The catch is the phrase “public place.”

Mr. Pruden: Yes. If we look at the dangerous driving provision in the Criminal Code, the case law contemplates a public place. That case law exists for dangerous driving. An element of this offence is dangerous driving with street racing.

Senator Joyal: What is a public place?

Mr. Pruden: A place where the public has access.

Senator Joyal: Any place the public has access?

Mr. Pruden: Yes. It could be a community centre parking lot. If it is privately owned, like a shopping centre mall —

Senator Joyal: Or a vacant lot.

Le sénateur Joyal : Autrement dit, c'est une initiative du ministre de la Justice fédéral et non pas une demande des ministres de la Justice ou des procureurs généraux des provinces, étant donné que ces problèmes sociaux s'aggravaient; le gouvernement fédéral a décidé de modifier le Code criminel sur ce point.

M. Pruden : C'est exact. Comme l'a dit Mme Kane, cela a commencé par un projet de loi d'initiative parlementaire et il y a ensuite un projet de loi du gouvernement au cours de la 38^e législature.

Le sénateur Joyal : Ma deuxième question concerne la définition. L'article 1 du projet de loi énonce :

« courses de rue » Épreuve de vitesse entre des véhicules à moteur dans une rue, un chemin ou une grand-route ou tout autre lieu public.

Que vise l'expression « tout autre lieu public »? Le ministre a déclaré que « rue, chemin ou grand-route » influençait le sens de « autre lieu public ». Je pense que cette expression a une portée beaucoup plus large que « rue, chemin ou grand-route ». Un lieu public est tout lieu auquel le public a accès.

M. Pruden : Oui. Selon la jurisprudence, c'est un lieu auquel le public a accès. Si le public a accès au terrain de stationnement d'un centre commercial, ce terrain devient un lieu public.

Le sénateur Joyal : C'est ce que j'ai écrit dans la marge de mon texte. Pour moi, un lieu public est un lieu dont l'accès n'est pas interdit au public. Un petit terrain de stationnement n'est pas fermé en dehors des heures ouvrables. J'ai vu ça dans des émissions de télévision. Je ne dirais pas que ce sont des enfants parce qu'il faut avoir un permis de conduire, mais il y a des gens qui font la course dans des endroits accessibles le soir, parce que ces endroits sont accessibles.

Dans le contexte de cette définition, il s'agit un lieu public. Il n'est pas nécessaire que ce soit un chemin, une grand-route ou une infrastructure de ce genre. Par exemple, un lot vacant dont l'accès ne serait pas interdit par une pancarte pourrait être un lieu public.

Les juges seront amenés à interpréter cet article. Ils examineraient les autres articles du Code criminel pour préciser le sens de lieu public. Avez-vous examiné le Code criminel pour savoir ce qu'est un lieu public? L'élément essentiel est l'expression « lieu public ».

M. Pruden : Oui. Dans le cas de la disposition du Code criminel relative à la conduite dangereuse, on constate que la jurisprudence précise ce qu'est un lieu public. Cette jurisprudence existe pour la conduite dangereuse. Un des éléments de cette infraction est la conduite dangereuse associée à une course de rue.

Le sénateur Joyal : Qu'est-ce qu'un lieu public?

M. Pruden : C'est un lieu où le public a accès.

Le sénateur Joyal : N'importe quel lieu où le public a accès?

M. Pruden : Oui. Ce pourrait être le terrain de stationnement d'un centre communautaire. Si c'est un terrain privé, comme le terrain d'un centre commercial...

Le sénateur Joyal : Ou un terrain vacant.

Mr. Pruden: A vacant lot may be different than a shopping centre mall where the public has an open invitation. I would not want to say every vacant lot can be driven on.

Senator Joyal: Any place where the public has access. There are many scenarios. Any place where two vehicles could race might be considered a public place when trespassing is not prohibited.

Mr. Pruden: The minister said earlier that 99 per cent of the cases will be on the street or road where we see people racing. We do not contemplate a lot of prosecutions arising from situations where it was another public place that was not a street, road or highway.

Most of the cases will arise on streets and roads.

Senator Joyal: I am not trying to be ill-inspired, because I am sitting beside Senator Bryden, but let us consider a schoolyard on the weekend. Most of the time the gates are not closed and there is no sign preventing people from entering the schoolyard. A schoolyard could be used by two drivers, because there is no one there.

They feel the risk of being caught is limited, because it is not a street, road or highway. Would it be seen as a public place for the purpose of this bill?

Mr. Pruden: Yes.

Senator Joyal: As Senator Nolin has stated, anywhere the public is not prohibited could be deemed a public place under the proposed sections of the Criminal Code?

Mr. Pruden: Yes, they could be.

Senator Joyal: If it happens on the road, and then they move to an area where the police are not watching, that is the gist of the report. Maybe Senator Nolin and I saw the same CBC report.

Senator Nolin: It is a very dangerous situation. More young drivers are using parking lots to try the 0-to-60 in seconds.

Senator Joyal: They do not want to be on the road. The chance of being caught on the road is greater than in a parking lot where there is nobody during the night.

“Public” does not mean it belongs to a public entity such as a municipality or school board. It could be a site that is privately owned where people have access?

Mr. Pruden: That is correct.

Senator Joyal: I do not want to prolong this. My next question is about the removal or suspension of the driving permit.

M. Pruden : Un terrain vacant est peut-être différent d'un centre commercial auquel le public est toujours invité. Je n'irais pas jusqu'à dire qu'il est possible de conduire sur tous les terrains vacants.

Le sénateur Joyal : N'importe quel lieu auquel le public a accès. Il y a toutes sortes de situations possibles. Un lieu dans lequel deux véhicules peuvent faire la course pourrait être considéré comme un lieu public si l'accès à ce lieu n'est pas interdit.

M. Pruden : Le ministre a déclaré que 99 p. 100 de ce genre d'affaires visaient des courses dans des rues ou sur des chemins. Nous ne pensons pas qu'il y aura beaucoup de poursuites dans les cas où l'autre lieu public n'est pas une rue, un chemin ou une grand-route.

La plupart des affaires concerneront des rues et des routes.

Le sénateur Joyal : Je n'ai pas de mauvaise intention, même si je suis assis à côté du sénateur Bryden, mais prenons le cas d'une cour d'école pendant la fin de semaine. La plupart du temps, la grille n'est pas fermée et il n'y a pas de pancarte interdisant aux gens de pénétrer dans la cour d'école. Deux conducteurs pourraient fort bien utiliser une cour d'école, parce qu'il n'y a personne pour les en empêcher.

Ces conducteurs penseraient que le risque d'être pris n'est pas très grand, parce qu'il ne s'agit pas d'une rue, d'un chemin ou d'une grand-route. Serait-ce considéré comme un lieu public aux fins du projet de loi?

M. Pruden : Oui.

Le sénateur Joyal : Comme le sénateur Nolin l'a déclaré, tout lieu dont l'accès n'est pas interdit au public pourrait être réputé constituer un lieu public aux termes des articles du Code criminel que vous proposez.

M. Pruden : Oui, ce serait possible.

Le sénateur Joyal : S'ils commencent sur un chemin et vont ensuite dans un secteur que la police ne surveille pas, c'est l'essentiel de l'émission que j'ai vue. Il est possible que le sénateur Nolin et moi ayons vu la même émission de la CBC.

Le sénateur Nolin : C'est une situation très dangereuse. Il y a beaucoup de jeunes conducteurs qui utilisent les terrains de stationnement pour essayer d'aller de 0 à 60 en quelques secondes.

Le sénateur Joyal : Ils ne veulent pas le faire sur un chemin. Ils risquent davantage de se faire prendre sur un chemin que s'ils vont sur un terrain de stationnement où il n'y a personne la nuit.

« Public » ne veut pas dire que le lieu doit appartenir à une entité publique comme une municipalité ou un conseil scolaire. Il pourrait s'agir d'un lieu qui appartient à une personne privée, mais auquel la population a accès.

M. Pruden : C'est exact.

Le sénateur Joyal : Je ne vais pas en dire davantage sur ce point. Ma question suivante concerne la révocation ou la suspension du permis de conduire.

Why do you feel street racing is more dangerous than driving a motor vehicle under the influence and killing or harming somebody?

Mr. Pruden: I understand the question. The issue has been identified with federal, provincial, and territorial officials. One needs to look at other dangerous street racing provisions to find harmonization. This bill takes the approach that a wider look at harmonization is being undertaken by federal, provincial, and territorial officials.

Senator Joyal: When I read the bill, I thought about the highway traffic code. Maybe some other senators have raised this. We are dealing with an area of the highway traffic code that is regulated by the provincial governments.

Mr. Pruden: That is not quite right. The provincial governments deal with the provincial driving licence suspension. They will often do that as a result of a person's receiving a conviction for impaired driving under the federal Criminal Code.

At the same time, the federal Criminal Code will set a federal driving prohibition. What is being proposed in this bill is a federal Criminal Code driving prohibition that applies everywhere in Canada. Even if the person can find a province that can give them a licence, this federal driving prohibition still applies everywhere in Canada. They can say they have a valid licence, but the court will turn around and say that it does not matter; they are still prohibited under the Criminal Code from driving.

Senator Joyal: For instance, if someone had his or her driving permit suspended under this legislation in Quebec and then moved to New Brunswick or Saskatchewan, could he or she apply for a driving permit and continue to drive a motor vehicle?

Mr. Pruden: The provinces share information. If someone did slip through the cracks and was found by the police to be driving, he or she would be charged to be breaching the federal Criminal Code driving prohibition. It would be a Criminal Code offence to be driving while prohibited. Even if they managed to slip through the cracks by moving to another province and they convinced that province to give them a provincial driving licence, it would not help. They would still be breaching their Criminal Code driving prohibition.

Ms. Kane: This occurs now under the impaired driving context. Under the Criminal Code conviction, if it is a second or subsequent conviction, you will be prohibited from driving any type of vehicle anywhere in Canada. You would likely also have your licence suspended for a period of time under the provincial highway traffic act. Therefore, if you live in Ontario, your licence will be suspended. You could try to go to Manitoba to get a licence there, but you are still prohibited from driving. Even though you possess the licence, under the Criminal Code you

Pourquoi pensez-vous que la course de rue est une activité plus dangereuse que le fait de conduire un véhicule à moteur en état d'ébriété et de tuer quelqu'un ou de causer des lésions corporelles?

M. Pruden : Je comprends la question. Les fonctionnaires fédéraux, provinciaux et territoriaux ont reconnu l'existence de ce problème. Il faut examiner les autres dispositions en matière de course de rue dangereuse pour constater que ces dispositions sont harmonisées. Ce projet de loi reflète le fait que les fonctionnaires fédéraux, provinciaux et territoriaux s'intéressent de façon plus globale à l'harmonisation de toutes ces dispositions.

Le sénateur Joyal : Lorsque j'ai lu le projet de loi, j'ai pensé au code de la route. Il est possible que d'autres sénateurs aient abordé ce point. Ce projet de loi traite d'un aspect du code de la route qui est réglementé par les gouvernements provinciaux.

M. Pruden : Ce n'est pas tout à fait exact. Les gouvernements provinciaux interviennent en matière de suspension du permis de conduire provincial. Ils le font souvent lorsque l'accusé a été déclaré coupable de conduite avec facultés affaiblies aux termes du Code criminel fédéral.

Parallèlement, le Code criminel fédéral prévoit des ordonnances fédérales d'interdiction de conduire. Le projet de loi propose une interdiction de conduire fédérale, prévue par le Code criminel, qui s'applique à l'ensemble du Canada. Même si la personne en question réussissait à obtenir un permis dans une province donnée, l'interdiction de conduire fédérale s'appliquerait quand même partout au Canada. Cette personne pourrait dire qu'elle a un permis valide mais le tribunal lui répondrait que cela n'importe pas parce que le Code criminel lui interdit quand même de conduire.

Le sénateur Joyal : Par exemple, si quelqu'un voyait son permis de conduire suspendu aux termes de ce projet de loi au Québec et déménageait ensuite au Nouveau-Brunswick ou en Saskatchewan, cette personne pourrait-elle demander un permis de conduire et continuer à conduire un véhicule à moteur?

M. Pruden : Les provinces communiquent entre elles. Si quelqu'un arrivait à éviter les obstacles et était arrêté par la police au volant d'un véhicule, cette personne serait accusée d'avoir violé une ordonnance fédérale d'interdiction de conduire prévue par le Code criminel. Le fait de conduire en étant visé par une ordonnance d'interdiction constitue une infraction au Code criminel. Même si cette personne réussissait à éviter les obstacles en déménageant dans une autre province et obtenait un permis de conduire dans cette province, cela ne servirait à rien. Cette personne serait toujours en violation de l'interdiction de conduire du Code criminel.

Mme Kane : Cela se produit à l'heure actuelle dans le cas de la conduite avec facultés affaiblies. Le fait d'être déclaré coupable aux termes du Code criminel, qu'il s'agisse d'une seconde ou d'une déclaration de culpabilité subséquente, emporte interdiction de conduire quelque véhicule que ce soit, où que ce soit au Canada. Probablement, la personne ainsi déclarée coupable aurait son permis suspendu pendant un certain temps aux termes du code de la route provincial. Par exemple, si cette personne vivait en Ontario, son permis de conduire serait suspendu. Elle pourrait

cannot drive anywhere in Canada. That is the federal prohibition. If you breach that, you are subject to Criminal Code penalties with a new offence.

Similarly, if you breach the driving prohibition while your licence is suspended, because the licence is the privilege, you will face penalties under your provincial highway traffic act.

Senator Joyal: Let me rephrase the question so that I understand the implications.

In the context of the present Criminal Code, one who drives and causes death through criminal negligence is guilty of an offence. Within the Criminal Code at present that person is not susceptible to losing their permit by the application of the Criminal Code but is by the application of the provincial highway code.

Mr. Pruden: What exists currently for criminal negligence causing death is the ability of the court to have a discretionary driving licence prohibition federally. It is not mandatory. Given all the elements of the sentence, the court will ask the question: Do I need to impose a driving licence prohibition in addition to any other criminal penalties that I am giving? It might be that a person is given a very long sentence of imprisonment. Right now the court may say, "I will not include a driving prohibition." That could happen right now. This legislation is proposing mandatory periods of driving licence prohibitions, in the way we have mandatory periods of driving licence prohibitions for impaired driving.

Senator Joyal: Presently, the court can, for instance, take into account the fact that someone would earn a living by driving. The court can put that into balance in evaluating the length of the suspension because that person is a truck driver, for instance, or earns a living driving a vehicle like a taxi cab, for example.

For a person caught street racing in the context of what you propose, however, the judge would have no other choice than to impose a suspension based on the gravity of the offence that you propose we adopt on the basis that this is a criminal offence with a strict penalty.

Mr. Pruden: It would be moving towards the model that now exists for impaired driving, where there is a mandatory minimum driving prohibition of one year for the first offence; for a second offence, the minimum is two years; and for a third offence, it is three years. The exact model is adopted for the first, second and third dangerous driving offences with street racing. One, two and three years on first, second and third offence, minimum driving prohibition.

essayer de se procurer un permis au Manitoba, mais elle serait toujours visée par l'interdiction de conduire. Même avec un permis, aux termes du Code criminel, on ne peut conduire dans aucune province au Canada. C'est une interdiction fédérale. La personne qui viole une telle interdiction commet une nouvelle infraction et est passible des peines prévues par le Code criminel.

De la même façon, la personne qui viole l'interdiction de conduire alors que son permis est suspendu, parce que le permis est un privilège, risque de se voir imposer les peines prévues par le code de la route provincial.

Le sénateur Joyal : Permettez-moi de reformuler ma question pour que je comprenne bien les implications.

Dans le contexte du Code criminel actuel, la personne qui conduit et cause la mort de quelqu'un par négligence criminelle est coupable d'une infraction. Tel que le Code criminel est rédigé actuellement, cette personne ne risque pas de perdre son permis par l'application du Code criminel, mais par l'application du code de la route provincial.

M. Pruden : Les tribunaux ont le pouvoir discrétionnaire, dans les cas de négligence criminelle causant la mort, de rendre une ordonnance d'interdiction de conduire, par application d'une disposition fédérale. Cela n'est pas obligatoire. Le tribunal tient compte de tous les éléments de la peine et se pose la question suivante : Est-il nécessaire d'imposer une interdiction de conduire en plus des autres sanctions pénales que j'inflige à l'accusé? Il se pourrait que l'accusé ait fait l'objet d'une très longue peine d'emprisonnement. Aujourd'hui, le tribunal pourrait dire : « Je ne vais pas ajouter une interdiction de conduire ». Cela pourrait se produire à l'heure actuelle. Ce projet de loi propose des ordonnances obligatoires d'interdiction de conduire, tout comme nous avons des ordonnances obligatoires d'interdiction de conduire pour la conduite avec facultés affaiblies.

Le sénateur Joyal : À l'heure actuelle, les tribunaux peuvent, par exemple, tenir compte du fait que l'accusé a besoin de conduire pour gagner sa vie. Les tribunaux peuvent tenir compte de cet élément pour fixer la durée du permis lorsque, notamment, cette personne conduit des camions ou gagne sa vie comme chauffeur de taxi, par exemple.

Dans le cas d'une personne arrêtée en flagrant délit de course de rue, le juge n'aurait pas d'autre choix, dans le contexte que vous proposez, que d'imposer une sanction fondée sur la gravité de l'infraction que vous nous proposez d'adopter pour le motif qu'il s'agit d'une infraction pénale assortie d'une peine obligatoire.

M. Pruden : Cela nous rapprocherait du modèle actuel qui existe pour la conduite avec facultés affaiblies, pour laquelle il y a une suspension obligatoire du permis de conduire d'une durée minimale d'un an pour la première infraction, de deux ans pour la deuxième infraction et de trois ans pour la troisième infraction. C'est exactement ce modèle qui est adapté pour la première, deuxième et troisième infraction de conduite dangereuse avec course de rue. Une interdiction de conduire d'un minimum de un, deux et trois ans pour la première, la deuxième et la troisième infraction.

Senator Joyal: What is the definition of a second and third offence?

Mr. Pruden: A prior conviction for the offence. That prior conviction is something for which the Crown or the prosecution has the obligation to give notice that they will seek the higher minimum penalty.

Senator Joyal: If a person had had his or her criminal file deleted, would he or she be considered to have committed a first offence?

Mr. Pruden: They will have the conviction and it will be noted that they had applied for pardon.

Ms. Kane: Are you referring to someone who has had the conviction pardoned in the meantime?

Senator Joyal: Yes. Suppose I am 18 years old — I would like that, but I am not — and I am found guilty of an offence. When I get older, I obtain a pardon. Later, I street race and I am found guilty. Would that first offence be considered a first offence, considering I had received a pardon?

Mr. Pruden: The prosecution would not provide the notice seeking penalty and it would not show. If it has been pardoned, it will not show on their criminal record.

Senator Joyal: As we all saw on that TV report I am referring to, that happens most of the time with the younger generation. That person could then obtain a pardon, in the context of the Criminal Code, in relation to offences of either drunk driving or street racing.

Mr. Pruden: That is right. If a person has gone through the process of getting a pardon, they are usually taking it seriously. One would think they would not want to street race again.

Senator Joyal: I ask this because, with all the additional security we are implementing, a criminal record is a very serious element to bar someone from moving abroad and even from crossing the border. We are creating a serious situation here for someone who is of a younger generation and finds himself or herself caught in the ambit of this proposed legislation.

Mr. Pruden: Those people are already caught today by the offence of dangerous driving or the offence of criminal negligence causing bodily harm or death. This is not putting these people at a new risk in terms of the criminality of the included offence of dangerous driving or the included offence of criminal negligence. Those already exist.

What other countries choose to do with somebody who has a prior criminal conviction, whether they have been pardoned or not, is their business; Canada has no ability to put

Le sénateur Joyal : Quelle est la définition de deuxième et troisième infraction?

M. Pruden : Une condamnation antérieure pour cette infraction. La Couronne ou la poursuite est tenue d'informer la défense de l'existence d'une condamnation antérieure lorsque la poursuite demande une peine minimale aggravée.

Le sénateur Joyal : Si le dossier pénal de l'accusé a été supprimé, serait-il quand même considéré comme ayant commis une première infraction?

M. Pruden : La condamnation aura été enregistrée et il aura été noté que l'accusé a demandé la réhabilitation.

Mme Kane : Pensez-vous au cas d'un accusé dont la condamnation aurait fait l'objet d'une réhabilitation entre-temps?

Le sénateur Joyal : Oui. Supposez que j'aie 18 ans — j'aimerais beaucoup ça, mais ce n'est pas le cas — et que je sois déclaré coupable d'une infraction. Quelques années après, j'obtiens une réhabilitation. Par la suite, je fais la course dans la rue et je suis déclaré coupable. Cette première infraction serait-elle considérée comme une première infraction, compte tenu du fait que j'ai obtenu une réhabilitation?

M. Pruden : La poursuite ne donnerait pas l'avis par lequel elle informe l'accusé qu'elle demande une peine plus forte et cela ne serait pas mentionné. Si l'infraction a fait l'objet d'une réhabilitation, elle ne figure pas sur le casier judiciaire.

Le sénateur Joyal : Comme nous l'avons tous vu dans l'émission de télévision à laquelle j'ai fait référence, cela concerne la plupart du temps des jeunes. Le jeune peut obtenir la réhabilitation par la suite, dans le cas du Code criminel, à l'égard des infractions de conduite en état d'ébriété ou de course de rue.

M. Pruden : C'est exact. Si la personne a suivi le processus pour obtenir la réhabilitation, on peut dire qu'habituellement, elle prend les choses au sérieux. On pourrait penser que cette personne ne voudra pas faire d'autres courses de rue.

Le sénateur Joyal : Je pose cette question parce qu'avec les mesures de sécurité supplémentaires que nous sommes en train de mettre en place, la possession d'un casier judiciaire est un élément très grave qui peut empêcher quelqu'un de s'installer à l'étranger, voire même de traverser la frontière. Nous créons une situation très grave pour les membres de la nouvelle génération qui sont visés par le projet de loi.

M. Pruden : Ces personnes sont déjà visées à l'heure actuelle par l'infraction de conduite dangereuse ou celle de négligence criminelle causant des lésions corporelles ou la mort. Cela ne fait pas courir à ces personnes un risque nouveau pour ce qui est de la criminalité de l'infraction incluse de conduite dangereuse ou de l'infraction incluse de négligence criminelle. Ces infractions existent déjà.

Le Canada ne se mêle pas de ce que les autres pays peuvent décider de faire avec une personne qui possède un casier judiciaire, que les infractions aient fait l'objet d'une

handcuffs on other countries in terms of whom they choose to visit.

Senator Lorna Milne (*Deputy Chairman*) in the chair.

The Deputy Chairman: My name was put down for a second round by the chair before he had to leave.

Mr. Pruden, you referred to harmonization of the law as between federal and provincial authorities.

Mr. Pruden: I was not speaking of harmonization between the federal laws and the provincial laws; I was speaking of harmonization between, for example, the minimum driving prohibition for impaired driving or the proposed dangerous driving with street racing and other federal offences that exist where there is a discretionary driving prohibition rather than a mandatory driving prohibition.

The Deputy Chairman: Section 249(1)(a) of the Criminal Code involves dangerous operation of a motor vehicle. It seems to me that under Bill C-19 a peace officer will not be able to charge drivers with street racing unless they hit something or hurt someone.

Mr. Pruden: They will be able to lay the charge of dangerous driving with street racing even if no one is injured or killed. This bill does propose dangerous driving with street racing as one of the five new offences.

The Deputy Chairman: It says: “Everyone who by criminal negligence causes death to another person . . . is guilty”; “Everyone who by criminal negligence causes bodily harm to another person . . . is guilty”; and “Everyone commits an offence who, while street racing, operates a motor vehicle in a manner”

It seems that if they are just racing, they cannot be charged under this proposed legislation.

Mr. Pruden: I should explain that it is true that there is not an offence of criminal negligence without bodily harm or death. That is because the Criminal Code currently does not have an offence of criminal negligence without bodily harm or death. The offences currently in the Criminal Code are criminal negligence causing bodily harm or death. There is, however, currently an offence of dangerous driving, *simpliciter* — no bodily harm or death — plus the dangerous driving with death and dangerous driving with bodily harm. This bill follows that model and creates an offence of dangerous driving, *simpliciter*, no bodily harm or death, with street racing.

The Deputy Chairman: If it does that, when you consider the public’s concern with this subject, why did they not make it a stand-alone offence?

Mr. Pruden: It is a stand-alone offence. For example, impaired driving is included in impaired driving causing bodily harm or death. It is an element that the prosecution has to prove.

réhabilitation ou non; le Canada n’a pas le pouvoir d’obliger les autres pays à faire quoi que ce soit pour ce qui est des personnes qui décident de s’y rendre.

Le sénateur Lorna Milne (*vice-présidente*) occupe le fauteuil.

La vice-présidente : Mon nom a été inscrit pour le second tour par le président avant qu’il ne soit obligé de quitter la salle.

Monsieur Pruden, vous avez parlé de l’harmonisation des lois fédérales et provinciales.

M. Pruden : Je ne parlais pas de l’harmonisation entre les lois fédérales et les lois provinciales; j’ai parlé de l’harmonisation entre, par exemple, l’interdiction de conduire minimale imposée dans le cas de conduite avec facultés affaiblies ou pour la conduite dangereuse associée à une course de rue, et les autres infractions fédérales pour lesquelles le tribunal a le pouvoir discrétionnaire de prononcer une interdiction de conduire plutôt qu’une ordonnance obligatoire d’interdiction.

La vice-présidente : L’alinéa 249(1a) du Code criminel traite de la conduite dangereuse. Il me semble qu’avec le projet de loi C-19, un agent de la paix n’aura pas le pouvoir d’inculper les conducteurs de course de rue, à moins qu’ils ne frappent quelque chose ou ne blessent quelqu’un.

M. Pruden : Un agent de la paix pourrait porter une accusation de conduite dangereuse au cours d’une course de rue même si personne n’est blessé ou tué. La conduite dangereuse au cours d’une course de rue est une des cinq nouvelles infractions que propose le projet de loi.

La vice-présidente : La disposition énonce : « Quiconque, par négligence criminelle, cause la mort d’une autre personne [...] est coupable [...] »; « Quiconque, par négligence criminelle, cause des lésions corporelles à autrui [...] est coupable [...] »; et « Commet une infraction quiconque, à l’occasion d’une course de rue, conduit un véhicule à moteur de la façon [...] ».

Il semble que le seul fait de participer à une course de rue ne peut donner lieu à une poursuite aux termes de ce projet de loi.

M. Pruden : Je devrais expliquer qu’il est vrai que l’infraction de négligence criminelle exige que soient causées des lésions corporelles ou la mort. Cela vient du fait qu’à l’heure actuelle, le Code criminel ne réprime pas la négligence criminelle si elle ne cause pas des lésions corporelles ou la mort. Les infractions qui figurent à l’heure actuelle dans le Code criminel sont la négligence criminelle causant des lésions corporelles ou la mort. Il existe toutefois à l’heure actuelle l’infraction de conduite dangereuse simple — sans lésions corporelles, ni mort — plus l’infraction de conduite dangereuse causant la mort et l’infraction de conduite dangereuse causant des lésions corporelles. Le projet de loi suit ce modèle et crée l’infraction de conduite dangereuse — simple sans qu’il y ait lésions corporelles ou mort, dans le cas des courses de rue.

La vice-présidente : Si c’est bien l’effet qu’a ce projet de loi, compte tenu des préoccupations du public dans ce domaine, pourquoi ne pas avoir créé une infraction indépendante?

M. Pruden : C’est une infraction indépendante. Par exemple, la conduite avec facultés affaiblies est incluse dans la conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles ou la mort. C’est

It is an element of the offence of impaired driving causing bodily harm or impaired driving causing death. The same model is followed here. Similarly, there is the model of dangerous driving causing bodily harm during a police chase or dangerous driving causing death during a police chase. This is the same type of model.

The Deputy Chairman: Can a police chase be classified as street racing under this bill?

Mr. Pruden: The key is that it is dangerous driving, not just a police chase. A person could be committing dangerous driving starting with a street race, after which the police come along and they are into a police chase situation. The police might find that they need to charge a person with more than one offence.

The Deputy Chairman: If it is a simple police chase where they speed out of control and the police car hits someone or something, would that be caught under this as street racing?

Mr. Pruden: We have an existing offence of dangerous driving during a police chase. That was instituted in 2001, I believe.

The Deputy Chairman: The penalty for street racing would not be applied in that case?

Mr. Pruden: If the conviction was entered for dangerous driving during a police chase, and not for dangerous driving with street racing, of course they would only receive the penalty for dangerous driving during a police chase.

The Deputy Chairman: And the police are highly unlikely to charge themselves with street racing.

Mr. Pruden: Are you asking if the police can be charged?

Mr. Pruden: No. The existing offence is for the person who is escaping from the police. I believe the code uses the words "failing to stop."

Ms. Kane: The police are not immune from being charged with dangerous driving or with criminal negligence causing death, if their conduct breaches the standard expected of the police. There have been cases where police have engaged in chase activities that were not considered necessary at the time, and they have been charged.

With regard to whether the police would be charged with street racing as a result of their conduct in a police chase, it is likely that, if their conduct deviated from the norm, they would be charged with dangerous driving or whatever the circumstances warranted. When those circumstances arise, another police agency is usually brought in to investigate and determine whether charges should be laid rather than the police service in the community deciding that on their own.

un élément que la poursuite doit établir. C'est un élément de l'infraction de conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles ou de conduite avec facultés affaiblies causant la mort. Nous avons suivi le même modèle ici. De la même façon, il y a le modèle de la conduite dangereuse causant des lésions corporelles au cours d'une poursuite policière et celui de la conduite dangereuse causant la mort au cours d'une poursuite policière. C'est le même genre de modèle.

La vice-présidente : Une poursuite policière pourrait-elle être qualifiée de course de rue aux termes de ce projet de loi?

M. Pruden : L'élément essentiel est la conduite dangereuse, et non pas la poursuite policière. Un conducteur pourrait commettre l'infraction de conduite dangereuse au cours d'une course de rue, et à l'arrivée de la police, se retrouver en train de fuir des policiers. Les policiers pourraient fort bien avoir à inculper ce conducteur de plusieurs infractions.

La vice-présidente : S'il s'agit d'une simple poursuite policière et que le policier perd le contrôle de son véhicule et heurte un obstacle ou quelqu'un, est-ce que ce comportement constituerait une course de rue aux termes de ce projet de loi?

M. Pruden : Il existe déjà l'infraction de conduite dangereuse au cours d'une poursuite policière. Cette infraction a été créée en 2001, je crois.

La vice-présidente : La peine applicable à la course de rue ne serait pas infligée dans ce cas?

M. Pruden : Si l'accusé est déclaré coupable de conduite dangereuse au cours d'une poursuite policière et non pas de conduite dangereuse au cours d'une course de rue, bien entendu, il recevrait uniquement la peine applicable à la conduite dangereuse au cours d'une poursuite policière.

La vice-présidente : Et il est très peu probable que les policiers s'accusent eux-mêmes de course de rue.

M. Pruden : Voulez-vous savoir si les policiers peuvent être inculpés?

M. Pruden : Non. L'infraction actuelle vise la personne qui est poursuivie par la police. Je pense que le code utilise le mot « fuite ».

Mme Kane : Les policiers peuvent être inculpés de conduite dangereuse ou de négligence criminelle causant la mort, si leur comportement n'est pas conforme à la norme que doivent respecter les policiers. Il y a déjà eu des cas où des policiers ont poursuivi un véhicule alors que cela n'était pas nécessaire et ont été inculpés par la suite.

Pour ce qui est de savoir si un policier pourrait être inculpé de course de rue parce qu'il s'est lancé dans une poursuite policière, il est probable que, si le comportement du policier s'écartait de la norme, il serait inculpé de conduite dangereuse ou d'une autre infraction justifiée par les circonstances. Dans ce genre de cas, on demande habituellement à un autre corps policier de faire enquête et de décider s'il y a lieu de porter des accusations plutôt que d'attendre que le service de police de la collectivité concernée prenne cette décision.

The Deputy Chairman: It would be unlikely that they would lay a charge of street racing or causing street racing.

Ms. Kane: The context would not likely be street racing. It would likely be something else that precipitated that conduct.

Senator Bryden: If a person is convicted of dangerous driving causing death and is later convicted of dangerous driving causing death while street racing, is the second conviction considered a second offence or a first offence for the purpose of taking his licence away?

Mr. Pruden: For the purpose of the driving prohibitions, it would be a first offence, but the complete record is always entered by the prosecution with the judge who is determining what a fit and proper sentence is. At a sentencing hearing it is the obligation of the court to impose a fit and proper sentence having regard to all the circumstances of the offence committed and of the offender before the court. A previous criminal record in a dangerous driving offence will affect the sentence the court chooses to impose.

Senator Bryden: I am talking specifically about the driving prohibition.

Mr. Pruden: The minimum of one year would apply, but with a prior conviction I cannot imagine a prosecutor not arguing that a fit and proper sentence would involve far more than a one-year driving prohibition, even though the previous conviction was not for dangerous driving with street racing but just for dangerous driving. The argument would be made, but the court would not be bound to the minimum of two years. However, the prosecutor would argue for far more than a one-year driving prohibition.

Senator Bryden: Is there an upper limit on what the court can impose?

Mr. Pruden: Yes.

Senator Bryden: Are you saying that the minimum penalty for street racing is not the maximum on the first one?

Mr. Pruden: That is right. As with impaired driving, the range is one to three on the first offence, two to five on the second offence, and on a subsequent offence it goes up to three years to a lifetime driving ban.

Senator Baker: Here is something that we may have to amend: at the top of page 4 of the bill, proposed section (3.4) says, and it makes no sense to me:

La vice-présidente : Il serait peu probable qu'il porte une accusation de course de rue ou d'avoir causé une course de rue.

Mme Kane : Le contexte ne serait probablement pas celui d'une course de rue. Ce serait probablement un autre événement qui serait à l'origine du comportement des policiers.

Le sénateur Bryden : Dans le cas d'une personne qui a été déclarée coupable de conduite dangereuse causant la mort et qui est par la suite déclarée coupable de conduite dangereuse causant la mort à l'occasion d'une course de rue, est-ce que la deuxième condamnation est considérée comme une deuxième infraction ou une première infraction pour ce qui est de révoquer son permis de conduire?

M. Pruden : Pour de ce qui est des ordonnances d'interdiction, ce serait une première infraction, mais la poursuite présente toujours le casier judiciaire de l'accusé au juge chargé de fixer la peine appropriée. Au cours de l'enquête sur sentence, le tribunal est tenu d'imposer la peine appropriée, compte tenu de toutes les circonstances relatives à l'infraction commise et au contrevenant. Un casier judiciaire antérieur contenant une infraction de conduite dangereuse aura une influence sur la peine imposée par le tribunal.

Le sénateur Bryden : Je parlais plus précisément de l'interdiction de conduire.

M. Pruden : La période minimale d'un an s'appliquerait, mais avec une condamnation antérieure, je ne pense pas qu'un poursuivant ne soutiendrait pas que la peine appropriée devrait être plus sévère qu'une interdiction de conduire d'une durée d'un an, même si la condamnation précédente n'est pas une condamnation de conduite dangereuse au cours d'une course de rue, mais uniquement une condamnation pour conduite dangereuse. Cet argument serait présenté mais le tribunal ne serait pas tenu d'infliger une ordonnance d'interdiction d'une période minimale de deux ans. Cela n'empêcherait toutefois pas le poursuivant de demander une peine beaucoup plus sévère qu'une ordonnance d'interdiction de conduire d'une durée d'un an.

Le sénateur Bryden : Y a-t-il une période maximale pour l'ordonnance d'interdiction que le tribunal peut imposer?

M. Pruden : Oui.

Le sénateur Bryden : Voulez-vous dire que la peine minimale pour la course de rue n'est pas la peine maximale en cas de première infraction?

M. Pruden : C'est exact. Tout comme dans le cas de la conduite avec facultés affaiblies, la fourchette est de un à trois ans pour la première infraction, de deux à cinq pour la deuxième infraction et pour les infractions suivantes, cela va d'une interdiction de conduire de trois ans à une interdiction à perpétuité.

Le sénateur Baker : Il y a une disposition qu'il faudra peut-être modifier : en haut de la page 4 du projet de loi, la version anglaise du paragraphe (3.4) énonce ce qui suit, ce qui ne me paraît pas logique :

When an offender is convicted or discharged under section 730 of an offence committed under section 249.2 or 249.3 or subsection 249.4(3) or (4), the offender has previously been convicted or discharged

Should there be an “and” or an “or” or an “and if” or an “or if” right after the comma? What should be there in your opinion, Mr. Pruden? You wrote it.

Mr. Pruden: I did leave drafting instructions, but the legislative drafters wrote it.

Senator Baker: Is it an “or,” because there is quite a difference between an “or” and an “and?” They have left it out in French as well.

Mr. Pruden: The French uses “or.”

Senator Baker: Then we have to insert an “or” after the (4), Madam Chairman.

The Deputy Chairman: Yes.

Senator Baker: “Or if” would perhaps be more apt.

The Deputy Chairman: Could this be a parchment error?

Ms. Kane: Yes. If I might suggest an answer, we think that this is something that could simply be corrected in the reprinting of the bill.

The Deputy Chairman: In that case it has to be classified as a parchment error to do that.

Ms. Kane: We would propose to look at how the French and English compare and then get back to you with the advice on what word or words may be missing. We have to look at it in context.

The Deputy Chairman: How quickly can you do that, because we were hoping to have witnesses and perhaps move on to clause-by-clause consideration of this bill tomorrow morning.

Ms. Kane: We should be able to provide you with some information the first thing in the morning.

Senator Baker: I would suggest that what should be there is either “and if” or “if.” If the French is “or” then it should be “or if.” But if Mr. Pruden and Ms. Kane think so, then just the “or” will do.

Mr. Pruden: We will look at that closely overnight and get back to the committee tomorrow morning.

The Deputy Chairman: Thank you. Good for you, Senator Baker, for catching the error.

The committee adjourned.

When an offender is convicted or discharged under section 730 of an offence committed under section 249.2 or 249.3 or subsection 249.4(3) or (4), the offender has previously been convicted or discharged [...]

Devrait-il y avoir un « and » ou un « or » ou un « and if » ou un « or if » juste après la virgule, dans la version anglaise? À votre avis, monsieur Pruden, que devrait-il y avoir là? Vous avez rédigé cette disposition.

M. Pruden : J’ai effectivement donné des directives de rédaction, mais ce sont les rédacteurs législatifs qui ont préparé cette disposition.

Le sénateur Baker : Est-ce un « or », parce qu’il y a une grande différence entre un « or » et un « and »? Il n’y en a pas non plus dans la version française.

M. Pruden : La version française utilise le mot « ou ».

Le sénateur Baker : Il va donc falloir insérer un « or » après le (4), madame la présidente.

La vice-présidente : Oui.

Le sénateur Baker : « Or if » serait peut-être préférable.

La vice-présidente : Pourrait-il s’agir d’une coquille?

Mme Kane : Oui. Si vous me permettez de suggérer une solution, nous pensons que cela pourrait être simplement corrigé à la réimpression du projet de loi.

La vice-présidente : Dans ce cas, il faut qu’il s’agisse d’une véritable coquille.

Mme Kane : Nous pourrions comparer la version française et la version anglaise et vous faire ensuite savoir s’il manque un ou plusieurs mots. Il faut examiner cela dans son contexte.

La vice-présidente : Pouvez-vous faire cela rapidement, parce que nous espérons entendre des témoins et peut-être passer à l’étude article par article du projet de loi demain matin.

Mme Kane : Nous devrions pouvoir vous fournir ce renseignement demain matin très tôt.

Le sénateur Baker : Je pense qu’il devrait y avoir là « and if » ou « if ». Si la version française utilise « ou », alors il faudrait insérer « or if ». Mais si M. Pruden et Mme Kane pensent qu’un « or » suffit, alors c’est ce que nous ferons.

M. Pruden : Nous allons examiner cela de très près ce soir et ferons savoir au comité ce qu’il en est demain matin.

La vice-présidente : Merci. Félicitations, sénateur Baker, d’avoir remarqué cette erreur.

La séance est levée.

OTTAWA, Thursday, December 14, 2006

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs, to which was referred Bill C-19, to amend the Criminal Code (street racing) and to make a consequential amendment to the Corrections and Conditional Release Act, met this day at 10:45 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Donald H. Oliver (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, this is our second meeting in relation to Bill C-19, to amend the Criminal Code (street racing) and to make a consequential amendment to the Corrections and Conditional Release Act.

Essentially, the bill addresses the street-racing problem by making four amendments to the Criminal Code. It defines street racing. It creates five new street-racing offences, and for three of the new offences it provides maximum prison terms longer than those currently provided for dangerous operation or criminal negligence in the operation of a motor vehicle. It introduces mandatory driving prohibition orders for a minimum period of time, with the length of the prohibition increasing gradually for repeat offences.

Yesterday, we heard from the Honourable Vic Toews, the Minister of Justice and the Attorney General of Canada, who provided us with an excellent overview of this legislation. I hope you have all had an opportunity to read what he had to say.

Today, we will hear from four groups, who have certain concerns with respect to the bill.

We have before us Scott Ellsworth, the president of the Canadian Automobile Sport Clubs-Ontario Region, which is Ontario's governing body of automobile sport. It is comprised of over 30 automobile and sport enthusiast clubs within Ontario. The organization defines and administers the province's regional championships in several disciplines, with club-organized events in road racing, road rallying, ice race, Solo 1 time trials, Solo II auto slalom and drifting.

Joining him is Alasdair Robertson, the executive director of the Canadian Association of Rally Sport, CARS. The association is the official sanctioning body for the sport of rally as recognized by the National Sporting Authority, ASN, the Fédération Internationale de l'Automobile, FIA, and Canada FIA.

We also welcome Charlie Johnstone, the president and chief executive officer of the Grand Prix Association of Toronto, responsible for running the annual Grand Prix of Toronto. Joining him is Robert Giannou, the president of Targa Newfoundland. Mr. Giannou has been the president and major shareholder of Newfoundland International Motorsports, the company that owns and operates Targa Newfoundland, since 2001. He developed and ran the first Targa Newfoundland in

OTTAWA, le jeudi 14 décembre 2006

Le Comité permanent des affaires juridiques et constitutionnelles, auquel a été renvoyé le projet de loi C-19, Loi modifiant le Code criminel (courses de rue) et la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition en conséquence, se réunit aujourd'hui, à 10 h 45, pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Donald H. Oliver (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Honorables sénateurs, il s'agit de la deuxième séance que nous consacrons au projet de loi C-19, Loi modifiant le Code criminel (courses de rue) et la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition en conséquence.

Le projet de loi porte essentiellement sur le problème des courses de rue et propose à cet égard d'apporter quatre modifications au Code criminel. Il définit la notion de course de rue, prévoit cinq nouvelles infractions relatives à ces courses, dont trois sont passibles de peines de prisons maximums plus longues que celles actuellement prévues pour l'utilisation dangereuse d'un véhicule motorisé ou la négligence criminelle dans l'utilisation de ce type de véhicule. Il prévoit en outre des interdictions de conduire obligatoires pour une période minimum, dont la durée augmente avec les récidives.

Hier, nous avons entendu le témoignage de l'honorable Vic Toews, ministre de la Justice et procureur général du Canada, qui nous a donné une excellente vue d'ensemble du projet de loi. J'espère que vous avez tous eu la possibilité de lire les propos qu'il a tenus.

Aujourd'hui, nous entendrons quatre groupes qui entretiennent certaines inquiétudes au sujet du projet de loi.

Nous accueillons Scott Ellsworth, président de Canadian Automobile Sport Clubs-Ontario Region, organisme qui régleme le sport automobile en Ontario. L'organisme regroupe plus d'une trentaine de clubs ontariens d'amateurs de voitures et de sport. L'organisation définit et administre les championnats régionaux de la province dans plusieurs disciplines, avec des manifestations sportives organisées par les clubs en courses sur route, rallyes sur route, courses sur glace, courses contre la montre Solo I, autoslalom Solo II et dérapage.

Avec lui se trouve Alasdair Robertson, directeur exécutif de la Canadian Association of Rally Sport, CARS. Cette association est l'organisme d'homologation dans le sport du rallye, et elle est reconnue par la National Sporting Authority, l'ASN, la Fédération internationale de l'Automobile, la FIA, et par la Canada FIA.

Nous accueillons également Charlie Johnstone, président-directeur général de la Grand Prix Association of Toronto, chargée de la tenue, chaque année, du Grand Prix de Toronto. Il est accompagné par Robert Giannou, président de Targa Newfoundland. M. Giannou est président et actionnaire principal de Newfoundland International Motorsports, société qui est le propriétaire et l'exploitant de Targa Newfoundland depuis 2001. Il a conçu et organisé la première Targa

2002, after training in Tasmania under the auspices of the Province of Newfoundland and Labrador, Octagon Worldwide Inc., owners of Targa Tasmania, and the Australian government.

I say to all of you, welcome. Honourable senators, before the witnesses begin to present, I would like to call to your attention that we have received a legal opinion from the Department of Justice Canada, which we will now circulate to everyone so you will have an opportunity to read it as the witnesses begin. This deals with the issue that arose yesterday with respect to whether or not there is a need for a minor amendment. This two-page letter, in English and in French, clearly says that absolutely no amendment is required.

Gentlemen, you now have the floor.

Alasdair A. Robertson, Executive Director, Canadian Association of Rally Sport: Thank you. When I got involved in motorsport, I did not realize I would have the opportunity to address all of you on a subject of the Criminal Code of Canada, but I welcome the opportunity to join you here today.

You have already heard a little about what the Canadian Association of Rally Sport is and what its connections are in terms of its role as a sanctioning body. We are a federation of regions, much like Canada. We have a structure that is, in many ways, similar to Confederation. We are divided into near provincial regions, and we have a central board, which is made up of volunteer members from across the country.

Our member clubs organize rally events at the club, regional and national levels. These events are organized within the provincial highway traffic acts in each region. They are closely monitored for compliance with both our rules and regulations and provincial laws.

Performance rally road closures are made in cooperation with provincial and municipal levels of government and are subject to various regulations across the country. We heard the minister speak yesterday about the notion of a closed road being a closed road. In our experience, across the country, that is not necessarily the case. Many of our road-closure agreements allow us to control roads for the passage of the rally, but they do not allow us to close the road. Under our agreements with different provincial governments, the road is still an open public road and it is still, in their minds, a public place. That is a condition that is important in terms of what we do.

I want to set out for you very briefly what a rally is, because there were some questions yesterday that illustrated that there is some doubt about what we are trying to do. I will take you through that briefly now, if I may.

Rally, as it relates to Bill C-19, takes two forms. Navigational rally, at its most basic, includes treasure hunts and novelty events of the sort arranged by charities, businesses, church groups, debating societies and riding associations. At the most

Newfoundland, en 2002, après suivi une formation en Tasmanie sous les auspices de Terre-Neuve-et-Labrador, d'Octagon Worldwide Inc., propriétaire de Targa Tasmania, et du gouvernement australien.

Bienvenue à vous tous. Honorables sénateurs, avant les exposés des témoins, je vous signale que nous avons reçu un avis juridique du ministère de la Justice. Je vais le faire circuler pour que chacun puisse en prendre connaissance pendant que les témoins commencent à nous exposer leurs opinions. L'avis porte sur la question qui a surgi hier, soit la nécessité ou non d'apporter un amendement mineur. Il s'agit d'une lettre de deux pages, en anglais et en français. Elle dit clairement que nous n'avons absolument pas besoin d'amendements.

Messieurs, à vous la parole.

Alasdair A. Robertson, directeur exécutif, Canadian Association of Rally Sport : Merci. Lorsque j'ai commencé à m'occuper de sport automobile, j'étais loin de me douter que j'aurais l'occasion de m'adresser à vous tous pour parler du Code criminel du Canada, mais je me réjouis de comparaître aujourd'hui.

Vous avez déjà entendu un peu parler de la Canadian Association of Rally Sport et de son rôle d'organisme d'homologation. Nous sommes une fédération regroupant diverses régions, comme le Canada, en somme. Notre structure rappelle à bien des égards celle de la Confédération. Nous sommes divisés en régions qui correspondent presque à la Confédération, et nous avons un organisme central qui se compose de membres bénévoles issus des quatre coins du Canada.

Nos clubs membres organisent des rallyes locaux, provinciaux et nationaux. Ces manifestations se déroulent en conformité avec les codes provinciaux de la route et ils sont étroitement surveillés de façon à assurer le respect des règlements de la CARS et des lois provinciales.

Les fermetures de routes aux fins des rallyes de performance sont effectuées en collaboration avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales et sont assujetties à divers règlements un peu partout au Canada. Le ministre a parlé hier de la notion de fermeture, disant qu'une route fermée est une route fermée. D'après notre expérience d'un bout à l'autre du Canada, ce n'est pas nécessairement le cas. Beaucoup de nos accords sur la fermeture de routes nous permettent de contrôler les routes pour le passage du rallye, mais non de fermer la route. Aux termes de nos accords avec différents gouvernements provinciaux, la route demeure une route publique ouverte à la circulation, et elle est toujours à leur avis un lieu public. C'est là une condition qui est importante pour ce que nous faisons.

Je voudrais vous expliquer brièvement ce qu'est un rallye, car des questions qui ont surgi hier montrent qu'il existe des doutes au sujet de ce que nous essayons de faire. Je vais maintenant donner de brèves explications, si on permet.

Les rallyes, au sens du projet de loi C-19, se divisent en deux catégories. Les rallyes de navigation les plus élémentaires comprennent des chasses au trésor et des événements de toutes sortes organisés par des organismes de bienfaisance, des

sophisticated level, it could be a coast-to-coast event involving historic cars or it could be a very demanding club, regional or national event with precision map reading and such.

A navigational rally is won by following the route more precisely than the other competitors and arriving at all the checkpoints within the time window allowed. All navigational rallies sanctioned by CARS must be conducted within the bounds of provincial highway traffic acts, and they have some characteristic features. First, there is precision route finding on open public roads. Second, speeds — if they are included in the instructions at all — are typically set 10 per cent below posted speed limits, with time pauses for traffic signals, complicated turns on busy roads, et cetera. Through a busy, built-up area where we have concerns about disturbing the locals, we might allow 10 minutes to pass through a little village, so that there is absolutely no excuse for anyone either to cause a disturbance or to break the Highway Traffic Act.

We have marshals at undisclosed locations down the route to ensure compliance and safety. We have penalties for arriving too soon, including exclusion for any traffic violations. If a participant in one of our events violates the Highway Traffic Act and gets a ticket, they are disqualified from the event. We have no interest in encouraging anyone to break the Highway Traffic Act.

We start cars at one minute intervals to minimize disturbances for locals and so they do not get in each others' way. You can see how that will have some bearing on some of the discussion that you heard here yesterday.

Performance rally, which is probably the form that you are most familiar with, is a combination of open road transits, which work in the same way as a navigational rally; and high speed stages, which are conducted on roads open only to competing cars.

Transits are conducted the same as a navigational rally, and they are monitored for compliance both by us and, in most cases, by the local authorities. We have cooperative arrangements in place to ensure that during those transits — mostly on smooth, paved public roads, which link the kinds of roads we like to use for stages — there is no room to wiggle on what is or is not legal.

Stages on public roads or other public areas are controlled by the organizers for the duration of the rally. That could mean that the road is open to the public an hour before the event, and the road is open to the public again 10 minutes after the event has finished with that particular stage.

The road control agreements are established with various provincial ministries and/or with local municipalities; the legal language of these agreements varies from province to province. All competing cars must be road legal and must comply with the

entreprises, des groupes confessionnels, des sociétés de conférence et des associations de circonscription. Les plus recherchés comprennent un parcours d'un océan à l'autre dans des voitures anciennes et d'autres peuvent être des épreuves très exigeantes limitées à un club ou de portée régionale ou nationale avec lecture de cartes de précision, et cetera.

Pour remporter la victoire, les participants doivent suivre un parcours donné de façon plus précise que les autres concurrents et arriver aux postes de contrôle dans un certain laps de temps. Tous les rallyes de navigation homologués par la CARS doivent respecter les codes provinciaux de la route et comporter certains éléments caractéristiques. D'abord, les participants suivent un parcours donné sur des voies publiques ouvertes à la circulation. Deuxièmement, les vitesses, si elles sont précisées dans les instructions, sont normalement de 10 p. 100 inférieures aux limites permises et des délais sont prévus pour les feux de circulation, les intersections achalandées, et cetera. Dans les zones résidentielles achalandées où nous craignons de déranger les habitants de l'endroit, nous pouvons prévoir dix minutes pour traverser un petit village, par exemple, de façon qu'il n'y ait aucune raison de déranger qui que ce soit ou d'enfreindre le code de la route.

Des contrôleurs sont postés dans des endroits non divulgués pour assurer la conformité et la sécurité. Des pénalités sont imposées aux équipes qui arrivent trop tôt, ce qui peut aller jusqu'à l'exclusion en cas de violation du code de la route. Nous n'avons aucun intérêt à encourager qui que ce soit à enfreindre le code de la route.

Le départ des voitures s'effectue à des intervalles d'une minute pour déranger le moins possible la population locale et pour que les concurrents ne se gênent pas les uns les autres. Vous pouvez saisir le lien avec une partie de la discussion qui a eu lieu hier.

Les rallyes de performance, les plus connus, sont une combinaison d'épreuves sur des routes ouvertes à la circulation générale, comme dans les rallyes de navigation, et d'épreuves de vitesse sur des routes publiques réservées aux voitures des concurrents.

Les transits se déroulent de la même façon qu'un rallye de navigation et sont contrôlés par les organisateurs et, la plupart du temps, par les autorités locales pour assurer le respect des codes provinciaux de la route. Nous avons des dispositions de coopération pendant ces transits — dont la plupart se déroulent sur des routes publiques unies et asphaltées, qui relient les types de route que nous aimons emprunter pour les étapes de course —, et il n'y a pas de place pour jouer avec la légalité.

Les épreuves de vitesse entrecoupées de transits se déroulent sur des routes publiques ou dans d'autres lieux publics sous la surveillance des organisateurs pendant la durée du rallye. Cela peut vouloir dire que la route est ouverte à la circulation, qu'elle est fermée une heure avant le début l'épreuve et rouverte dix minutes après la fin, sur le tronçon en cause.

Des ententes de surveillance des routes sont conclues avec divers ministères provinciaux ou des municipalités locales. Le libellé juridique de ces ententes varie d'une province à l'autre. Toutes les voitures de compétition doivent être immatriculées et se

Canadian Association of Rally Sports safety regulations for those vehicles. All vehicles are inspected in the scrutineering process before they are allowed to begin the rally. If at any point they do not comply, they are not allowed to continue the rally.

A performance rally is won by setting the fastest overall times in the stages without accumulating any road penalties during the transit. That means participants must be precise, accurate and within the law getting to those stages, but once they are in those stages, they will go as quickly as they can.

Our concerns with Bill C-19 as presented come down to proposed section 249.1, and clause 1, the definition of “street racing,” which says:

“street racing” means operating a motor vehicle in a race with at least one other motor vehicle on a street, road, highway or other public place.

This definition concerns us, because it is highly specific in some areas, such as the location to which it applies and the participants, but it does not provide criteria to distinguish the exact nature of a race. Nor does it provide a means of distinguishing between the kind of irresponsible street racers we would like to see dealt with as firmly as possible and legitimate law-abiding participants in navigational or performance rallies.

As all rallies in Canada involve operating a motor vehicle with at least one other motor vehicle on a street, road, highway or other public place, we are disturbed by the lack of clarity concerning what is or is not a race within the meaning of the act. It has some significant concerns for us in terms of how we operate our events.

First, for participants and organizers, it is difficult given that definition to know where they stand in relation to the law. We have organizers who are very nervous of organizing next year’s events if this law comes into place, because the definition seems to describe them fairly completely; unless this issue of what a race is or is not is clarified.

Second, we insure all our events. Our insurers have an issue whether or not they can insure an event where it is not clear if an event is legal. That is a concern for us, because we cannot continue to run our events without that insurance coverage. It is not a viable course for us. Also, because we have municipal and provincial governments with which we make road-use agreements, they have concerns about what those definitions mean as well.

Finally, event and series sponsors should have legitimate concerns whether they want to have their name and their money associated with what could wind up being described in the press as a street race.

The Chairman: Did you say they should or they do?

conformer aux règlements de sécurité de la Canadian Association of Rally Sports. Tous les véhicules sont inspectés avant de pouvoir participer au rallye. Si, à un moment donné, un conducteur se rend coupable d’une dérogation, il ne peut pas poursuivre le rallye.

L’équipe gagnante est celle qui a obtenu la meilleure vitesse dans les épreuves entrecoupées de transit sans accumuler de pénalités durant les épreuves sur les routes ouvertes à la circulation générale. Cela veut dire que les participants doivent être précis, exacts et respectueux de la loi pour se rendre aux tronçons des épreuves de vitesse, où ils doivent conduire le plus vite possible.

Nos préoccupations au sujet du projet de loi C-19 dans sa forme actuelle concernent l’article 249.1 de la loi, et l’article 1 du projet de loi, soit la définition de « course de rue », que voici :

« course de rue » Épreuve de vitesse entre des véhicules à moteur dans une rue, un chemin ou une grand-route ou tout autre lieu public.

Cette définition est très précise pour ce qui est du nombre de participants et des endroits auxquels elle s’applique, mais elle ne définit pas ce qui constitue une « course », et elle n’établit pas de distinction entre les adeptes de courses de rue et les participants légitimes aux rallyes de navigation ou de performance, qui respectent les lois.

Étant donné que tous les rallyes organisés au Canada comportent la conduite de véhicules à moteur dans une rue, sur un chemin ou sur une grand-route ou dans tout autre lieu public, nous sommes préoccupés par l’absence de distinction claire entre ce qui constitue ou ne constitue pas une course au sens de la loi. Cette ambiguïté a des répercussions directes sur la façon d’organiser nos manifestations sportives.

D’abord, les participants et les organisateurs ont du mal à savoir où ils se situent par rapport à la loi. Nous avons des organisateurs qui envisagent avec beaucoup de nervosité l’organisation des manifestations de l’an prochain, si la loi est adoptée, car la définition semble s’appliquer assez fidèlement à eux. Il faudrait préciser ce qui constitue ou non une course de rue.

Deuxièmement, nous prenons des assurances pour toutes les manifestations sportives. Nos assureurs se demandent s’ils peuvent offrir une protection pour une épreuve dont la légalité n’est pas garantie. C’est également préoccupant pour nous, car nous ne pouvons pas continuer à organiser nos épreuves sans assurance. Ce n’est pas une solution viable pour nous. De plus, nous concluons avec des administrations municipales et provinciales des accords sur l’utilisation des routes, et elles s’inquiètent également du sens de ces définitions.

Enfin, les commanditaires des événements et des séries devraient avoir des préoccupations fort légitimes, se demandant si elles veulent associer leur participation financière et leur nom à des épreuves qui risquent d’être décrites dans les médias comme des courses de rue.

Le président : Avez-vous dit qu’elles devraient avoir ou qu’elles ont des préoccupations?

Mr. Robertson: They should have those concerns. Certainly, the sponsors for individual competitors I have spoken with do have those concerns.

We are also mindful of the extent to which the legislation is challenging from the point of view of the police officer at the side of the road and also for prosecutors in trying to create a successful prosecution. Most street racing, as we understand it, is pretty informal and, in most instances, is unplanned.

We are struck by the extent to which our legitimate events are really well documented: Very clear sets of instructions, clear safety plans, clear insurance packages and promotion of our events. We realize we are much easier to document a case against than the people who, we feel, the minister wishes to address with this legislation. Our concern is how to make sure that the bill actually deals with those who are its intended target.

CARS is eager to avoid any perception by the public, law enforcement or the courts that our activities are a form of street racing as defined by the bill. Legitimate motorsports play an important role in providing an alternative to the kind of illegal activities that we wish to see ended through this legislation.

We feel that organized, sanctioned motorsport should be encouraged and protected, and we, therefore, seek a clear exemption within the definition, so that it is clear what is intended. The minister yesterday was very clear about not wanting to constrain courts or attorneys in terms of identifying a street race. He made the argument that they know one when they see one and that the symptoms of a street race are diagnosable. We feel a clarification that sets out very specifically the one event that is not definable as a street race really strengthens rather than takes away from that goal.

The Chairman: Senator Bryden made that argument to the minister yesterday, quite clearly, and the minister responded. Have you had a chance to either hear the minister or read his transcript?

Mr. Robertson: I had the opportunity to hear the minister yesterday and Senator Bryden's question.

We would like to propose an exemption such as: The term "street racing" shall not apply to navigational rallies conducted subject to provincial highway traffic acts or to motorsports organized by a recognized sanctioning body. This addresses the concerns we heard yesterday and also provides further clarification to those aspects the minister wishes to see made possible within this act.

We would like to propose that this committee consider some sort of clarification to the bill as a way of both strengthening it and protecting the interests of sanctioned motorsport.

The Chairman: Thank you for that.

M. Robertson : Qu'elles devraient. Chose certaine, les commanditaires de certains concurrents ont exprimé ces craintes.

Nous n'oublions pas non plus le défi que ces dispositions législatives poseront aux procureurs et aux services de police qui devront prouver le bien-fondé des accusations. La plupart des courses de rue, ainsi que nous le comprenons, sont plutôt spontanées et, la plupart du temps, non planifiées.

Il est frappant de voir à quel point nos manifestations sportives légitimes sont bien documentées : ensembles d'instructions très clairs, plans de sécurité très clairs, assurances très claires et promotion de nos manifestations. Il est beaucoup plus facile de monter un dossier contre nous que contre ceux que le ministre semble viser par cette loi. Nous voulons que le projet de loi porte vraiment sur ceux qui sont visés.

La CARS cherche à éviter que la population, les organismes d'application de la loi ou les tribunaux ne perçoivent ces activités comme une quelconque forme de « course de rue » comme le laisse entrevoir le projet de loi. Nous sommes convaincus que le sport automobile homologué a un rôle important à jouer comme solution de rechange aux courses de rue illégales et qu'il y a lieu de le promouvoir et de le protéger.

Nous estimons qu'il faut encourager et protéger le sport automobile organisé, dont les épreuves sont homologuées. Nous demandons donc à être clairement exclus de la définition pour que les objectifs du projet de loi ressortent clairement. Hier, le ministre a dit clairement qu'il ne voulait pas contraindre les tribunaux ou les procureurs à définir les courses de rue. Il a dit qu'ils savent fort bien de quoi il s'agit et qu'il est possible de diagnostiquer les symptômes d'une course de rue. Nous estimons qu'un éclaircissement qui préciserait ce qui ne peut être défini comme une course de rue est propre à renforcer le projet de loi au lieu de modifier son objectif.

Le président : Le sénateur Bryden a présenté cet argument au ministre hier, très clairement, et le ministre a répondu. Avez-vous pu entendre le ministre ou lire la transcription de son intervention?

M. Robertson : J'ai entendu le ministre hier, et j'ai aussi entendu la question du sénateur Bryden.

Nous souhaitons obtenir une exemption qui dirait, par exemple : l'expression « course de rue » ne s'applique pas aux rallyes de navigation organisés en vertu d'un code provincial de la route, ni aux sports automobiles organisés par un organisme d'homologation reconnu. Cela permet de dissiper les préoccupations exprimées hier et apporte des précisions aux éléments que le ministre veut rendre possibles dans le cadre de cette loi.

Nous voudrions proposer que le comité envisage de préciser le projet de loi aussi bien pour renforcer cette mesure législative que pour protéger les intérêts des sports automobiles dont les épreuves sont homologuées.

Le président : Je vous remercie.

Charlie Johnstone, President and Chief Executive Officer, Grand Prix Association of Toronto: On behalf of the Champ Car World Series and the Champ Car races in Toronto, Edmonton, and Mont Tremblant, I would like to thank the members of the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs for the opportunity to speak as it pertains to Bill C-19.

We applaud the government in its efforts to curtail illegal street racing and are willing to lend our name and expertise to assist in this initiative. However, we are in the business of delivering a world-class motorsport event.

We are part of the Champ Car World Series, which boasts 17 races in seven countries across five continents. For the past 21 years, the Molson Indy Toronto, now renamed the Grand Prix of Toronto, has thrilled fans from around the world. Many of the world's most recognized names in racing, including Andretti, Fittipaldi, Unser, Villeneuve, Rahal, Tracy and Tagliani, have all raced the street course at Exhibition Place in Toronto.

The Grand Prix of Toronto race is one of the crown jewels in the Champ Car World Series and is an integral part of the cultural and sporting mosaic of the festivals and attractions held annually in the City of Toronto and the Province of Ontario.

Since its inception in 1986, this race has attracted over 3.5 million people; this summer alone more than 120,000 visitors attended the Grand Prix of Toronto. The successful execution of a world-class motorsport event requires extraordinary measures be taken to ensure the safety of our drivers, teams, course workers and the general public. Strict policies and procedures are required in order for us to retain our official sanctioning from FIA and ASN Canada.

In cooperation with the City of Toronto and Emergency Medical Services, EMS, we have full police, ambulance and fire command centres on our site. This race consistently generates an annual economic impact of \$45 million to \$60 million, and has donated more than \$5.5 million to local children's charities.

However, the event does take place on the streets of Toronto. As such, we are concerned that the language currently contained in Bill C-19 does not clearly distinguish between world-class professional and officially sanctioned motorsports events and illegal street racing.

In recognition of the distinct differences between our event and illegal street racing, we request the recognition in the legislation to exempt events officially sanctioned by a recognized motorsport governing body, for example the FIA or ASN Canada.

I thank you for your time and welcome the opportunity to work with you to stop illegal street racing.

The Chairman: Did you either hear the minister yesterday and Senator Bryden's question, or have you had a chance to read that question and answer?

Charlie Johnstone, président-directeur général, Grand Prix Association of Toronto : Au nom de la Champ Car World Series et des courses Champ Car de Toronto, d'Edmonton et de Mont-Tremblant, je remercie les membres du Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles de me permettre d'exposer notre point de vue sur le projet de loi C-19.

Nous saluons les efforts du gouvernement visant à éliminer les courses de rue illégales et nous sommes disposés à associer notre nom à cette initiative et à y consacrer nos compétences. Toutefois, notre secteur d'activité est la présentation de manifestations de sport automobile de calibre mondial.

Nous faisons partie de la série mondiale Champ Car, qui s'enorgueillit de 17 courses dans sept pays sur cinq continents. Depuis 21 ans, le Molson Indy Toronto, qui vient de prendre le nouveau nom de Grand Prix de Toronto, passionne des amateurs du monde entier. Bon nombre des plus grands coureurs au monde, notamment Andretti, Fittipaldi, Unser, Villeneuve, Rahal, Tracy et Tagliani, se sont exécutés sur le parcours urbain à l'Exhibition Place de Toronto.

La course du Grand Prix de Toronto est l'une des plus belles de la série mondiale Champ Car, et elle fait partie intégrante de la mosaïque culturelle et sportive des festivals et des attractions qui ont lieu chaque année à Toronto et dans le reste de l'Ontario.

Depuis ses débuts, en 1986, cette course a attiré plus de 3,5 millions de personnes. L'été dernier, elle a attiré plus de 120 000 visiteurs. La tenue d'un événement de classe mondiale nécessite des mesures extraordinaires pour assurer la sécurité des pilotes, des équipes, des travailleurs sur le parcours et du grand public. Il faut établir des politiques et procédures strictes afin de conserver l'homologation officielle de la FIA et d'ASN Canada.

Avec la collaboration de la ville de Toronto et des services médicaux d'urgence, des centres de commandement sont établis sur le site pour la police, le service des incendies et le service ambulancier. Cette course a régulièrement des retombées économiques de 45 à 60 millions de dollars et a remis jusqu'à maintenant plus de 5,5 millions de dollars à des organismes locaux pour enfants.

Toutefois, cette course se déroule dans les rues de Toronto. Nous nous inquiétons donc du libellé actuel du projet de loi C-19, qui n'établit pas de distinction claire entre les courses de rue illégales et les épreuves homologuées de course automobile professionnelle de calibre mondial.

Compte tenu des nettes différences entre notre épreuve et les courses de rue illégales, nous demandons qu'on fasse une exception, dans la loi, pour les manifestations officielles, homologuées par un organisme de course automobile reconnu, comme la FIA et ASN Canada.

Je vous remercie de votre temps et je me ferai un plaisir de collaborer avec vous pour éliminer les courses de rue illégales.

Le président : Avez-vous entendu l'intervention du ministre, hier, et la question du sénateur Bryden, ou avez-vous eu la possibilité de lire cette question et la réponse qui lui a été donnée?

Mr. Johnstone: I have not.

Scott Ellsworth, President, Canadian Automobile Sport Clubs—Ontario Region: Thank you for the opportunity to speak with you. I am a resident of Brampton, Ontario, and the president of Canadian Automobile Sport Clubs—Ontario Region, CASCOR. Senator Oliver described our organization probably better than I could, so I will not belabour that. We have 39 clubs and about 4,000 members, to give you an idea of the size of the organization.

I understand you have a copy of the submission I made; I will not read it to you. I want to talk about where we fit in the scheme of things as far as sanctioning motorsport events. Motoring, the world over, is controlled by the FIA, Federation Internationale de l'Automobile, based in Europe. It governs both the sporting side, motorsports events, and the touring side, everyday motoring. It delegates authority, within each country in the world, to one or more bodies for those two aspects.

In Canada, the CAA, with whom I am sure you are all familiar, are responsible for the touring side of motoring; ASN Canada FIA is responsible for the sporting side. ASN Canada FIA delegates the authority to sanction motorsport events in each province or group of provinces to a number of different bodies, and CASCOR is the body for the Province of Ontario. That is our authority to sanction motorsport. The important point is that we are part of a world-governing structure for motorsport; we are not a local entity that exists solely on its own.

There are some operating practices we have in place — and have had for a long time; this is not a recent occurrence for us — which apply to all of our sanctioned motorsport activities, whether they are in a public setting or at a purpose-built facility. All of our competitions are covered by public liability and participant accident insurance. That covers the people who are actually part of the event. In the event there are spectators present, there is additional coverage for the spectators as well, and that is a requirement of our rules: We cannot organize or sanction an event without that coverage in place.

We do not allow competition vehicles to be driven outside the defined competition facility unless they are properly licensed and legal road vehicles. Some of our members use road vehicles in our competitions, which I will describe to you in a moment.

We have a policy on conduct which is, I would say, all-encompassing. We expect the highest standard of behaviour for all the people who participate in our motor sport events. We provide for, some would say, draconian penalties for people who do not adhere to that standard of conduct. Clearly, anyone who engages in dangerous and irresponsible driving or street racing is engaging in something that is prejudicial to our reputation in the sport.

M. Johnstone : Non, je n'en ai pas pris connaissance.

Scott Ellsworth, président, Canadian Automobile Sport Clubs—Ontario Region : Merci de me permettre de vous adresser la parole. J'habite à Brampton, en Ontario, et je suis le président des Canadian Automobile Sport Clubs—Ontario Region, CASCOR. Le sénateur Oliver a sans doute décrit notre organisation mieux que je ne saurais le faire. Je n'insisterai donc pas. Nous comptons 39 clubs et quelque 4 000 membres. Cela vous donne une idée de l'ampleur de l'organisation.

Sauf erreur, vous avez le texte du mémoire que j'ai présenté. Je ne vais pas le lire. Je voudrais expliquer où nous nous situons, dans le domaine de l'homologation de manifestations sportives. Dans le monde entier, la course automobile est contrôlée par la Fédération internationale de l'automobile, dont le siège se trouve en Europe. Elle régit l'élément sportif, c'est-à-dire les manifestations du sport automobile, et le tourisme, soit l'utilisation courante de l'automobile. Elle délègue son pouvoir, dans chacun des pays du monde, à un ou plusieurs organismes qui se chargent de ces deux aspects.

Au Canada, la CAA, que vous connaissez sûrement tous très bien, se charge de l'élément tourisme tandis que ASN Canada FIA se charge du volet sportif. ASN Canada FIA délègue l'autorité à l'égard des manifestations sportives dans chaque province ou groupe de provinces à des organismes différents. CASCOR est celui de l'Ontario, et il se charge de l'homologation dans le sport automobile. Le point important, c'est que nous faisons partie d'une structure de régie mondiale dans le sport automobile. Nous ne sommes pas une entité locale réduite à ses propres moyens.

Nous avons des pratiques de fonctionnement qui sont en place — elles existent depuis longtemps; elles ne sont pas une innovation récente — et s'appliquent à toutes les activités du sport automobile que nous homologuons, que ce soit dans un lieu public ou dans des installations spécialement aménagées. Toutes les compétitions sont couvertes par une assurance-responsabilité civile et une assurance contre les accidents des participants. L'assurance protège ceux qui prennent part à la compétition. S'il y a des spectateurs, il doit y avoir une autre assurance pour eux également. C'est ce qu'exigent nos règles : nous ne pouvons pas organiser ou homologuer une manifestation sans assurance.

Nous interdisons la conduite des véhicules utilisés pour la compétition à l'extérieur des installations prévues pour la compétition, à moins qu'ils ne soient dûment immatriculés et qu'ils ne soient légaux sur la voie publique. Certains de nos membres utilisent dans les compétitions des véhicules conçus pour circuler sur la voie publique, comme je vais l'expliquer dans un instant.

Nous avons une politique que je dirais universelle qui régit le comportement. Nous attendons de tous ceux qui participent à nos manifestations sportives. Nous prévoyons des sanctions que d'aucuns qualifieront de draconiennes pour ceux qui dérogent aux normes de conduite. Il est évident que quiconque conduit de façon dangereuse et irresponsable ou fait des courses de rue adopte un comportement préjudiciable à la réputation de notre sport.

At the present time, we would suspend someone, who was convicted of a street-racing offence, indefinitely; until such time as they had completed whatever sentencing they received, and at that point, we would merely consider whether to reinstate them. As I say, that is a practice we have had in place for a long time.

The Chairman: Do you have that in a bylaw?

Mr. Ellsworth: Yes.

We have been engaged with the Ministry of Transport, MTO, in the Province of Ontario for almost two years now in regard to their work against street racing. We worked hand in hand with the Road Safety Marketing Office in developing their education program, and we are trying to promote our activities as a true and legal — presently — alternative to street racing. We have an educational video, which we have developed in conjunction with the MTO, which talks about what we do and why it is a proper alternative. We have worked with a number of local agencies to promote road safety.

Most recently, in September of this year, we did the Milton High-Performance Shootout, which involved a number of different local representatives, including the Minister of Transportation for Ontario. We ran an auto slalom event and had the minister and a number of other people from various levels of government participating to show them what we do and why it is not street racing. We continue to participate with them. We are part of their round table on street racing, and we are there to offer suggestions and alternative ways people can participate.

There are two specific motorsport activities, which we organize, that we believe could fall under the proposed legislation. I believe it is unintended, but that is the case. Mr. Robertson eloquently made many of my points, so I will not repeat them other than to agree with what he said.

Our auto slalom competition is our grassroots entry level of competition. Basically, we create a course in a large parking lot or paved area with cones. Competitors compete typically one at a time against a clock. They are measured, and then the person who has the best time in their type of car is the winner for the day.

These courses take place in closed public places. Scotiabank Place, here in Ottawa, is a favourite location for competitors, because it is a huge parking lot and gives them ample opportunity to have a longer course. We use the Bronte GO Train station in Oakville and community arenas, such as the community centre in Peterborough, Ontario. These events take place all across Ontario. Some 70 to 80 events take place over the course of a summer.

The events are organized by one of the 39 member clubs of CASCOR. In order to put on an event, they must apply for sanction, and they must meet three sets of rules. There is what we call our general competition rules; there are the series regulations

À l'heure actuelle, nous suspendrions pour une période indéfinie quiconque est reconnu coupable du délit de course de rue; la suspension dure jusqu'à la fin de la peine du délinquant, et ce n'est qu'à ce moment-là que nous envisageons de lever la suspension. Comme je l'ai dit, c'est une pratique qui existe depuis longtemps.

Le président : Avez-vous un règlement?

M. Ellsworth : Oui.

Depuis près de deux ans, nous collaborons avec le ministère des Transports de l'Ontario sur la question des courses de rue. Nous avons travaillé de concert avec le Bureau de promotion de la sécurité routière afin d'élaborer un programme éducatif visant à faire la promotion de nos activités comme solution légale de remplacement des courses de rue. Nous avons produit une vidéo éducative avec le ministère. Il parle de ce que nous faisons et explique pourquoi c'est une bonne solution de rechange. Nous avons travaillé avec un certain nombre d'organismes locaux pour promouvoir la sécurité routière.

Tout récemment, en septembre dernier, nous avons organisé le Milton High Performance Shootout, auquel ont participé divers représentants locaux, dont le ministre des Transports de l'Ontario. Nous avons organisé un autoslalom, et le ministre et des représentants de divers niveaux de gouvernement y ont participé. Il s'agissait de leur montrer ce que nous faisons et d'expliquer pourquoi il ne s'agissait pas de courses de rue. Nous poursuivons notre collaboration. Nous faisons partie de la table ronde qui étudie le problème des courses de rue, et nous sommes là pour faire des propositions et présenter des activités qui peuvent remplacer les courses de rue.

Nous avons deux activités sportives particulières que nous organisons et qui, selon nous, pourraient être visées par le projet de loi. Je ne crois pas que ce soit délibéré, mais c'est ce qui se produit. M. Robertson a fait valoir avec éloquence un bon nombre des points que je voulais souligner. Je ne vais donc pas les reprendre, mais je dois dire que j'approuve ce qu'il a dit.

L'autoslalom est la compétition que nous proposons aux débutants. Pour résumer, nous créons avec des cônes un parcours sur un grand terrain de stationnement ou un grand espace asphalté. Les concurrents font un parcours chronométré. Leur temps est mesuré, et celui qui a mis le moins de temps pour son type de voiture est le vainqueur.

Ces compétitions ont lieu dans des lieux publics fermés. La Place Banque Scotia, à Ottawa, est un endroit de prédilection pour les compétiteurs parce qu'il y a là un énorme terrain de stationnement, ce qui leur donne toute possibilité d'aménager un long parcours. Nous nous servons aussi du terrain de la garde Bronte du Réseau GO et des terrains de patinoires locales, comme le centre communautaire de Peterborough, en Ontario. Ces compétitions ont lieu dans toute la province d'Ontario. Il y en a entre 70 et 80 pendant l'été.

Les compétitions sont organisées par l'un ou l'autre des clubs membres du CASCOR. Pour pouvoir organiser une compétition, les clubs doivent demander l'homologation et respecter trois ensembles de règles : les règles générales sur la compétition, les

and competitor regulations. There are a number of points that these regulations make in one place or another, and these are consistent for all of these events. The clubs may not organize unsanctioned events. Competitors may not compete in unsanctioned events. That is another one of those matters that would be prejudicial to the sport and could result in suspension of privileges.

The facilities where these competitions take place are used with the express, written permission of the facility owners. None of these events are impulsive. They are planned months in advance. We advertise them because we are trying to encourage participation.

We provide the local police and other law enforcement authorities with advance notice of the event and a detailed description of what will take place. We describe the emergency plan that we have in place for all of these events.

Our rule set states: "Protection of life and property is the prime factor governing all decisions relating to course design and safety." The course design rules require that the cars do not exceed a certain speed. Access to the facilities must be controlled so that the general public cannot wander into the facility. They are kept a safe and specific distance from the course at all times around the course.

This entry-level motorsport is one that attracts people driving their road cars. All vehicles are inspected prior to competition. They meet safety standards that are equal to or exceeding those specified in the Highway Traffic Act and, if they do not, they are not permitted to compete.

Competitors must present a current and valid driver's licence in order to compete in these events. We look at it every time before they go out, so clearly anyone who was convicted of such an offence as street racing would not be eligible to participate in events, and we licence all of our competitors.

That is auto slalom. That is the activity that we believe could potentially be impacted the most by the legislation as it is worded right now.

The other activity is ice racing, and it is exactly how it sounds. It takes place in Minden, Ontario. The season is some seven weeks and runs from the middle of January until the middle of March. A track is made basically the same way as a backyard rink. First, it is ploughed, and then they build up a snow bank and flood it until there is a foot of ice on the track. This is where we race the cars. The venue for these events is the Minden fair grounds. We partner with the Kinsmen Club in Minden on the organization of the events. They are actually the people who build the track and operate the concession stand. They get a contribution from each competitor at each event. We have made a significant contribution to the community in Minden. I would not want to suggest your decision making should necessarily be based on the fact that we are putting money into the community, but it is a contribution we make there.

règles sur la série et les règles sur les concurrents. Il y a un certain nombre de points prévus à un endroit ou l'autre, et elles sont uniformes pour toutes ces compétitions. Les clubs ne peuvent organiser des compétitions non homologuées. Les concurrents ne peuvent participer à des compétitions non homologuées. C'est là un autre ces comportements qui sont préjudiciables pour le sport et il peut entraîner une suspension des privilèges.

Les installations où les compétitions ont lieu sont utilisées avec la permission écrite expresse des propriétaires. Aucune de ces compétitions n'est spontanée. Elles sont préparées des mois à l'avance. Nous en faisons la publicité pour essayer d'encourager la participation.

Nous prévenons de la compétition la police locale et d'autres autorités chargées de faire respecter la loi et nous leur présentons une description détaillée de ce qui se passera et une description du plan d'urgence qui est en place pour toutes les compétitions.

Nos règles disent ceci : « La protection de la vie et des biens matériels est le facteur principal qui régit toutes les décisions relatives à la conception et à la sécurité du parcours. » Les règles sur la conception des parcours exigent que les voitures ne dépassent pas une certaine vitesse. L'accès aux installations doit être contrôlé, de façon que le grand public ne puisse aller un peu partout sur les lieux. Il doit rester à tout moment à une certaine distance sécuritaire du parcours pendant toute la compétition.

Cette forme de sport automobile pour les débutants attire des participants qui conduisent leur voiture de route. Tous les véhicules sont inspectés avec la compétition, et ils doivent respecter des normes de sécurité égales ou supérieures à celles du code de la route, à défaut de quoi ils sont exclus de la compétition.

Pour participer, les concurrents doivent produire un permis de conduire en règle. Le permis est vérifié chaque fois. Il est donc évident que quiconque a été reconnu coupable d'une infraction comme une course de rue ne peut participer aux compétitions, et nous remettons à tous un permis de compétition.

Il s'agit de l'autoslalom. Selon nous, c'est là l'activité qui risque d'être touchée le plus par le projet de loi tel qu'il est actuellement libellé.

L'autre activité, c'est la course sur glace, et l'expression décrit bien de quoi il s'agit. Ces compétitions ont lieu à Minden, en Ontario. La saison dure environ sept semaines et va de la mi-janvier à la mi-mars. La piste est aménagée en gros de la même façon qu'une patinoire de cours. Le terrain est d'abord déneigé, entouré d'un rebord de neige et arrosé jusqu'à ce qu'il y ait un pied de glace. C'est sur cette glace qu'ont lieu les compétitions. Elles se déroulent dans le parc Minden Fairgrounds. Nous nous associons au Club Kinsmen de Minden pour organiser ces manifestations sportives. Ce sont les membres de ce club qui aménagent la piste et exploitent les stands. À chaque manifestation, ils reçoivent une contribution de chacun des concurrents. Nous avons fait une importante contribution à la collectivité de Minden. Je ne veux pas dire par là que votre décision doit être influencée par le fait que nous injectons de l'argent dans cette localité, mais c'est tout de même une contribution que nous y faisons.

These events follow much the same guidelines as do the auto slalom events. There are no unsanctioned events. Competitors may not participate in unsanctioned events. The owners of the facility are well aware of what we are doing beforehand. We have an emergency plan in place, the access is controlled and we have the same requirement that competitors must present a valid driver's licence before they compete.

Those are the two areas of the sport that we believe could be impacted by the proposed legislation as it is currently worded, with the definition that street racing means operating a motor vehicle in a race with at least one other vehicle on a street, road, highway or — and the significant one to us — other public place. We do not believe there would be any likelihood that someone could interpret the places where we organize these as being anything other than public places, even though they are strictly controlled.

We submit that it would be appropriate to alter the wording of the bill, so that it could not be interpreted to apply to activities that are sanctioned and take place with the prior knowledge of the property owners and law enforcement agencies ahead of time.

The Chairman: Thank you very much for that.

Robert Giannou, President, Targa Newfoundland: I certainly will not take the senators through the details of my entire presentation, but I feel we would be remiss in not saying Merry Christmas. I understand this may be the last day of the Senate sitting.

I am from Newfoundland. Our province has struggled over the last number of years. It has recently hit some economic good news, and that economic good news has been largely centred on the large towns in the northeast part of the Avalon Peninsula in the area of St. John's. A number of years ago, when an event was created in Tasmania, they had serious economic problems. We went to see this event, we studied the event and, with the approval of the then government of the province, we brought the event back to Newfoundland. I want to share some details of that with you.

Targa Newfoundland is probably one of the most intriguing, legitimate motorsport events that has ever come to Canada. It is an event that is composed of normal streets and roads, and competitors competing on those roads. It will absolutely amaze you. It happens in the central and eastern parts of the province; it is the only event of its kind in North America and one of three in the world. Targa Newfoundland plays host to a field of international competitors and is held annually at the end of the tourist season to extend it.

It is governed by the ASN Canada FIA, who recently granted that authority. That extends, as you have heard, from the FIA in Paris. Targa Newfoundland has become one of the most recognized motorized sport events in the world. It showcases Newfoundland and Labrador as well as Canada to the world. It

Les règles sont à peu près les mêmes que pour les compétitions d'autoslalom. Il n'y a pas de compétitions non homologuées. Les concurrents ne peuvent participer à des compétitions non homologuées. Les propriétaires des installations sont mis au courant à l'avance de ce que nous faisons. Nous avons un plan d'urgence en place, l'accès est contrôlé, et nous exigeons que les concurrents présentent un permis de conduire en règle avant de participer à la compétition.

Ce sont là les deux activités sportives qui, croyons-nous, risquent d'être touchées par le projet de loi dans sa forme actuelle, avec une définition de la course de rue comme une épreuve de vitesse entre des véhicules à moteur dans une rue, un chemin ou une grand-route ou — c'est pour nous l'élément important — tout autre lieu public. Il ne nous semble pas probable qu'on puisse considérer autrement que comme des lieux publics les endroits où nous organisons les compétitions, même si ces lieux sont strictement contrôlés.

Nous estimons qu'il conviendrait de modifier le libellé du projet de loi pour éviter qu'il ne soit interprété comme s'appliquant à des activités qui sont homologuées et dont sont prévenus les propriétaires des installations et les services de l'ordre.

Le président : Merci beaucoup de votre exposé.

Robert Giannou, président, Targa Newfoundland : Je ne vais certainement pas imposer aux sénateurs tous les détails de mon exposé, mais je m'en voudrais de ne pas leur souhaiter un Joyeux Noël. Je crois savoir que c'est peut-être le dernier jour de séance du Sénat.

Je viens de Terre-Neuve. La province éprouve des difficultés depuis un certain nombre d'années. Il y a eu récemment quelques bonnes nouvelles économiques, mais elles intéressent surtout les grandes villes du nord-est de la péninsule d'Avalon, dans la région de St. John's. Il y a quelques années, lorsqu'on a créé une manifestation sportive en Tasmanie, cette île était aux prises avec de graves problèmes économiques. Nous sommes allés observer et étudier cette manifestation et, avec l'approbation du gouvernement alors en place, nous avons organisé une manifestation semblable à Terre-Neuve. Je voudrais vous donner quelques détails à ce sujet.

Targa Newfoundland est probablement la manifestation sportive légale la plus intrigante qui ait jamais eu lieu au Canada. Elle se déroule dans les rues et sur les routes. Elle vous étonnera. La course a lieu dans le centre et l'est de la province. C'est la seule manifestation du genre en Amérique du Nord, et il n'y en a que trois dans le monde. Targa Newfoundland, qui accueille des compétiteurs étrangers, a lieu tous les ans à la fin de la saison touristique, qu'elle prolonge.

La manifestation est régie par ASN Canada FIA, qui l'a récemment autorisée. Cet organisme est, comme on vous l'a dit, un prolongement de la FIA de Paris. Targa Newfoundland est devenue l'une des manifestations du sport automobile les plus reconnues dans le monde. Elle présente au monde entier Terre-

instills pride in Newfoundland communities and makes a major contribution to the economy of Newfoundland and Labrador, as well as Canada.

The event is composed of two areas: Transits, which are journeys between stages; and stages, which are where the competition takes place. We involve 70 towns and 35 major stages in this event. It is conducted with the legal permission and financial support of the Province of Newfoundland and Labrador and with the legal support and assistance of the communities through which the event is run. It is supported by the Government of Canada's Atlantic Canada Opportunities Agency, ACOA, project. We just finished a five-year term with them, during which they helped us market the event.

Bill C-19, as currently worded, will make racing on streets a criminal offence. We agree with that and applaud the Senate's efforts on this. However, it would bring our Targa competition stages, which are 25 per cent of the event, and, in fact, the event itself, in conflict with the Criminal Code. Targa status in the future would then become subject to question. In any kind of event we run in Canada, there are those in favour and those who pick it apart. About 90 per cent or 95 per cent of Newfoundlanders are for this event. It is the fodder that could be given to the 5 per cent that we are concerned about. If this happens, Newfoundland would stand to lose a very serious economic impact. Over the last few years, since the event began, it has contributed about \$4 million to the provincial economy each year, rising last year to \$9.4 million — just in newly created capital wealth. An average income, as you can see from the chart, of which you have copies, will show you that flow.

In the past five years, this totals \$31 million that has come into Newfoundland in generated capital. That comes to Labrador as well as Canada. This \$31 million is incremental and requires no capital spending. It is really wonderful; we use existing infrastructure. The money represents cash flows from local, national and international sources. This economic benefit would not exist without the province.

In addition to the economic impact — the cash generated by the event — if the province had to purchase it, the television value has been estimated at \$7 million. We have viewers in over nine countries, from Australia to New Zealand, to the Low Countries, to England, Scotland, United States and Canada.

The circulation of magazine articles has readership of over \$9 million per year. We are featured in *Canadian Geographic*, CAA's *Leisureways*, *En Route*, and *Canadian Business Magazine*. We moved to newspaper coverage, where our readership in the last four years has been in excess of \$4 million, including articles in the *New York Times*, *The Toronto Star*, *The Globe and Mail*, the *Toronto Sun*, the *National Post* and your own

Neuve-et-Labrador et l'ensemble du Canada. Elle donne un sentiment de fierté aux collectivités terre-neuviennes et fait une contribution majeure à l'économie de Terre-Neuve-et-Labrador et du Canada.

La manifestation comprend deux éléments : les transits, qui sont les déplacements entre les étapes, et les étapes elles-mêmes, où la compétition a lieu. Soixante-dix localités participent à la manifestation, qui comprend 35 grandes étapes. La compétition a lieu avec l'autorisation et l'aide financière de Terre-Neuve-et-Labrador et l'aide légale et le soutien des localités situées sur le parcours. Elle a l'appui de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique du gouvernement du Canada (APECA). Un accord de cinq ans avec cet organisme vient de prendre fin; il nous a aidé à commercialiser ce produit.

Le projet de loi C-19, dans son libellé actuel, fera des courses de rue une infraction pénale. Nous sommes d'accord et nous félicitons le Sénat de ses efforts à cet égard. Toutefois, cela rendrait contraires au Code criminel les étapes de compétition de Targa, qui représentent 25 p. 100 de la compétition, et même l'ensemble de la manifestation. L'avenir de Targa serait alors remis en question. Dans toute épreuve que nous proposons au Canada, il y a des gens qui sont en faveur et d'autres qui désapprouvent. De 90 à 95 p. 100 des Terre-Neuviens appuient cette manifestation sportive. Ce sont les armes que le projet de loi pourraient donner aux 5 p. 100 restants qui nous préoccupent. Si cela devait se produire, Terre-Neuve pourrait perdre des retombées économiques très importantes. Au cours des dernières années, depuis ses débuts, cette manifestation sportive a rapporté environ 4 millions de dollars à l'économie provinciale. L'an dernier, on a même atteint 9,4 millions de dollars — simplement en nouveaux capitaux. Vous pouvez voir dans le graphique qui vous a été remis ce que la compétition rapporte.

Au cours des cinq dernières années, l'injection de capitaux à Terre-Neuve a totalisé 31 millions de dollars. C'est là un apport pour le Labrador et pour le Canada. Ces 31 millions de dollars sont un simple ajout qui n'a nécessité aucune immobilisation. C'est magnifique; nous utilisons l'infrastructure existante. Ce sont des liquidités provenant de sources locales, nationales et internationales. Ces retombées n'existeraient pas sans Targa Terre-Neuve.

Outre les retombées économiques — les capitaux que rapporte la manifestation — la valeur de la publicité, si la province avait dû l'acheter, a été estimée à 7 millions de dollars. Nous avons des spectateurs dans plus de neuf pays, de l'Australie à la Nouvelle-Zélande en passant par les Pays-Bas, l'Angleterre, l'Écosse, les États-Unis et le Canada.

Le tirage des revues où des articles sont publiés sur la manifestation dépasse les 9 millions d'exemplaires par année. Nous sommes mis en vedettes dans diverses revues : *Canadian Geographic*, *Leisureways* du CAA, *En Route* et *Canadian Business Magazine*. Nous avons une couverture dans des quotidiens dont le tirage dépasse les 4 millions d'exemplaires. Il y a eu des articles dans le *New York Times*, le *Toronto Star*, le *Globe and Mail*, le

Ottawa Citizen. If our province had to buy it, this media coverage and print coverage is worth about \$300,000 and television coverage, about \$7 million.

In 2006, the Province of Newfoundland and Labrador saw direct economic benefit from Targa in excess of \$9 million. Added to that is the \$7 million in television and print coverage, which brings a benefit to a small province, from the work of 2,500 volunteers in this event, of over \$16 million — a not insignificant sum.

In addition, automobile manufacturers from all over North America are coming here; for example, Subaru, Mini and Infinity. Importantly, they use their own public relations firms to advertise how their cars do in our event. That gives us national and international print media, as I talked about, and public spectators. We feature in all of the major auto shows in North America now, from Las Vegas to Los Angeles to Detroit to Toronto to Montreal.

We have over 13 million hits on our website a year; it is the biggest site in Newfoundland, which reflects the interest shown in this event. We have raised and donated over \$100,000 in charitable donations to organizations such as Easter Seals, drug abuse resistance education, MS and the Children's Wish Foundation.

We have some additional benefits: It showcases Canada, Newfoundland and Labrador and provides an annual economic benefit in fiscal and media terms. This fiscal and media value is incremental and would not exist without Targa. We are nervous of this proposed act and wording — not the concept or the principle; we agree totally with that, but we are nervous of what it could do. I suggest that honourable senators have a major opportunity before them right now.

We would ask you to consider this opportunity from two angles. First, amend the wording, as my colleagues have said, for motorsport when it's held under the approval of an appropriate government authority — we have three levels that approve our event; every town is participating — and under the auspices of an official sanctioning body, such as FIA, CASC or ASN Canada.

I believe, senators, it is one thing to make street racing illegal — and we all understand the rationale of that — but by putting these amendments in, we help direct people, who would take part in these illegal street races and events, which result in such terrible injuries and damage, into direct and controlled motorsport. A funnel is created, which says: "You cannot do this, but if you do that you are okay." That opportunity is the second angle.

Toronto Sun, le *National Post* et votre journal local, le *Ottawa Citizen*. Si notre province avait dû acheter cette couverture médiatique et journalistique, il aurait fallu dépenser environ 300 000 \$ pour les journaux, et environ 7 millions de dollars en couverture télévisée.

En 2006, Terre-Neuve-et-Labrador et le Canada ont reçu un apport économique direct de Targa dépassant les 9 millions de dollars. Ajoutons à cela les 7 millions de dollars en publicité à la télévision et dans les journaux. Ce sont donc là pour une petite province des retombées fort importantes, grâce au travail de 2 500 bénévoles.

De plus, des fabricants de voitures de toute l'Amérique du Nord se retrouvent à Terre-Neuve, par exemple, Subaru, Mini et Infinity. Fait important, elles font appel à leurs propres maisons de relations publiques pour faire de la publicité sur les résultats de leurs voitures au cours de notre manifestation sportive, ce qui nous donne une couverture dans les médias nationaux et internationaux de l'imprimé, comme je l'ai dit, et des spectateurs. Nous sommes mis à l'honneur dans tous les grands salons de l'automobile en Amérique du Nord, de Las Vegas à Los Angeles, de Las Vegas à Detroit et de Toronto à Montréal.

Il y a plus de 13 millions de visites sur notre site Web chaque année. Il s'agit du site Web le plus important de Terre-Neuve, ce qui manifeste l'intérêt dont on témoigne pour cette manifestation. Nous avons recueilli des dons de plus de 100 000 \$ et nous les avons transmis à des organisations comme le Timbre de Pâques, une organisation de sensibilisation aux dangers de la drogue, une autre qui s'occupe de la sclérose en plaques et la Fondation Rêves d'enfants.

Il y a d'autres avantages. La manifestation fait connaître le Canada, Terre-Neuve et le Labrador, elle assure chaque année des retombées économiques sur les plans financier et publicitaire. Il s'agit là d'un apport net qui n'existerait pas sans Targa. Nous considérons avec nervosité le projet de loi proposé et son libellé. Ce n'est pas l'idée ni le principe qui sont en cause; nous sommes tout à fait d'accord. Ce sont les conséquences qui nous inquiètent. Selon moi, les sénateurs ont une importante occasion d'intervenir maintenant.

Nous vous demandons de considérer cette occasion sous deux angles. D'abord, il s'agit d'amender le libellé, comme mes collègues l'ont dit, pour tenir compte du sport automobile qui se pratique avec l'approbation des autorités gouvernementales compétentes — trois ordres de gouvernement approuvent notre manifestation, dont toutes les localités qui y participent — et sous les auspices d'un organisme officiel d'homologation comme la FIA, la CASC ou ASN Canada.

Je crois, sénateurs, que c'est une chose que de rendre les courses de rue illégales — et nous comprenons tous le bien-fondé de cette mesure — mais en apportant ces amendements, nous croyons que nous aidons à orienter ceux qui seraient portés à participer à ces courses de rue illégales qui occasionnent des blessures et des dommages terribles vers un sport automobile contrôlé. Le message qui est lancé est le suivant : « Vous ne pouvez pas faire ceci, mais cette autre activité est acceptable. » Voilà le deuxième angle.

I wish to share a short story with you. Last year, I met a young chap from Watkins Glen, in New York. He is 22 years old and is now leading the Porsche Cup championship. About two years ago, his father caught him street racing, twice, in New Jersey. Instead of separating the kid from his life, the father put him in motor racing schools and directed his talent into a formal sport under formal jurisdiction. That kid will be a star racer in the future. He will be off the streets and will set an example for his friends, because peer pressure, as senators know, is immense. There is an opportunity here. Do not merely adjust the wording for us; adjust it to give a venue and an avenue.

The Chairman: Thank you all very much for those presentations.

When the minister was here yesterday, he said that nothing in Bill C-19 will affect any of the motorsports described here today. The minister said that there is, in the Criminal Code already, an offence that if death is caused by criminal negligence during any activities, then that person is liable and subject to the law. If anyone, by criminal negligence, causes bodily harm, he or she is caught by the act now even before Bill C-19. I believe that was well understood. The only part that is changed is that there is a new offence called street racing. If, by criminal negligence causing death from street racing; or criminal negligence causing bodily harm by street racing, then anyone involved in your activities will be caught by the law. The minister said, yesterday, that there is nothing new in Bill C-19 that was not there before other than street racing.

I asked the minister: "How is it you have not defined the word "race?" He explained in detail that the word has been interpreted by the courts on many occasions. Rather than trying to distill down what the various court cases have said to come up with one definition, it was his opinion that it was better to leave it undefined and leave it subject to the courts. That is my summary of what I believe the minister said yesterday.

Did any of you want to comment on that before I turn the floor over to Senator Milne for the first question?

Mr. Robertson: I believe it is an excellent summary; that is what I took from what the minister said yesterday. Certainly, we are all mindful of our responsibility to do the very best we can to take every step to ensure our events, particularly our closed events, are safe and that we have provided due diligence in what we do. All of us are very mindful that motorsport can be dangerous and that we must do everything possible to mitigate that.

The concern I had about what the minister said yesterday was that this definition does not just leave it to the courts to define street race. It is so broad and says a street race is any race that takes place under these conditions; therefore, I feel that says very clearly to the courts — while they may be left to decide the details

Je voudrais vous raconter une anecdote. L'an dernier, j'ai rencontré un jeune homme de Watkins Glen, à New York. Il a 22 ans, et il est actuellement en tête dans le championnat de la coupe Porsche. Il y a environ deux ans, son père la surpris deux fois à participer à des courses de rue au New Jersey. Au lieu d'obliger son fils à renoncer à ce style de vie, il l'a inscrit dans des écoles de course automobile et a orienté son talent vers un sport officiel qui a un encadrement officiel. Ce jeune sera à l'avenir une étoile du monde de la course automobile. Il ne sera plus dans les rues et il servira d'exemple à ses amis, car l'influence des pairs est énorme, comme les sénateurs le savent. Il y a là une occasion à saisir. Ne modifiez pas le libellé seulement pour nous; faites-le pour donner un exécutoire aux jeunes, une voie dans laquelle s'engager.

Le président : Merci à vous tous de ces exposés.

Lorsque le ministre a comparu, hier, il a dit que rien, dans le projet de loi C-19, ne toucherait aucun des sports automobiles décrits ici aujourd'hui. Il a ajouté que le Code criminel prévoyait déjà une infraction à cet égard : si la négligence criminelle pendant ces activités entraîne la mort, la personne qui a fait preuve de négligence doit répondre de ses actes et subir les rigueurs de la loi. Quiconque cause un préjudice corporel par la négligence criminelle est déjà visé par la loi, que le projet de loi C-19 soit adopté ou non. Je crois que cela est bien compris. La seule chose qui change, c'est qu'il existe une nouvelle infraction, celle des courses de rue. Si quelqu'un participe à une course de rue et, par négligence criminelle, cause la mort de quelqu'un ou lui inflige un préjudice corporel, quiconque a participé à l'activité sera visé par la loi. Le ministre a dit hier qu'il n'y avait rien dans le projet de loi C-19 qui ne se trouve déjà dans la loi, sinon la notion de course de rue.

J'ai demandé au ministre : « Comment se fait-il que vous n'avez pas défini le terme "course"? » Il a expliqué en détail que le terme avait été interprété bien des fois par les tribunaux. Au lieu d'essayer de résumer ce qu'on a dit dans les différentes causes pour parvenir à une définition, il a estimé préférable de ne pas mettre de définition et de s'en remettre aux tribunaux. Voilà mon résumé de ce que le ministre a dit hier, selon moi.

Auriez-vous quelque chose à dire à ce sujet avant que je ne cède la parole au sénateur Milne pour la première question?

M. Robertson : Ce résumé me semble excellent. C'est ce que je retiens aussi des propos que le ministre a tenus hier. Chose certaine, nous sommes tous conscients de notre responsabilité de faire de notre mieux pour que nos épreuves, surtout celles qui se déroulent dans un cadre fermé, soient sûres et de faire preuve d'une diligence raisonnable. Nous sommes tous tout à fait conscients que les sports automobiles peuvent être dangereux et qu'il faut tout faire pour atténuer ces dangers.

Ce qui me préoccupe, dans ce que le ministre a dit hier, c'est que la définition ne laisse pas aux tribunaux le soin de définir la notion de course de rue. Elle est très large et dit qu'une course de rue est toute course qui se déroule dans telle ou telle condition. J'estime donc que le libellé dit très clairement aux tribunaux —

of what that race is on individual cases — that any competition on a public road, highway or in a public place is, by definition, a street race and is subject to this act.

The concern we have, first, is the direct wording of this act, but also how that definition gets used elsewhere in courts in trying to decide what street racing is and how that might apply to us.

The Chairman: It has to be criminal negligence, as I have said.

Mr. Robertson: Well, there is dangerous driving, for instance. Any of us driving home from this meeting could be involved in an incident which, in Ontario, the police officer on the ground might decide was dangerous driving. If you or I made a faulty U-turn in front of this building and hit someone in doing that, that could be decided as dangerous driving. That is not a very high test in terms of defining what is or is not dangerous driving.

Add to that this concern about the little old lady who goes on the church social treasure hunt with her grandson, who has an accident. If there is a set of rally instructions in the car, suddenly it becomes dangerous driving, with street racing as an aggravation in that. I do not believe that little old lady is the person whom the minister had in mind with which this legislation would deal. That concerns us.

Senator Milne: As I understand it, Mr. Johnstone — and from what the minister was saying yesterday — you are not going to have any problems, because what was formerly the Indy always occurs on roads that are blocked off. His definition of a public place did not include an area that was closed to the public, even if just temporarily. Therefore, according to the minister yesterday, you are okay.

Mr. Ellsworth, do any of your events occur on public roads where there is other traffic?

Mr. Ellsworth: No.

Senator Milne: They are always in parking lots or large areas where it is blocked to the public at the time they occur, is that correct?

Mr. Ellsworth: That is correct.

Senator Milne: You are okay then; so that leaves us with Mr. Robertson and Mr. Giannou. You are involved with races that involve stages and transits.

Mr. Giannou: Yes.

Senator Milne: Your concern really is with the transits.

Mr. Giannou: No, the stages, where we shut down the road.

Senator Milne: Thus, it is shut down at that time.

qui peuvent tout de même avoir à décider des détails de ce qu'est une course en particulier — que toute compétition sur un chemin public, une grand-route ou dans un lieu public est, par définition, une course de rue et est visée par le projet de loi.

Ce qui m'inquiète, d'abord, c'est le libellé même de la loi, mais aussi la façon dont la définition peut être utilisée ailleurs dans le système de justice pour essayer de décider ce qu'est une course de rue et comment cela peut s'appliquer à nos activités.

Le président : Il faut qu'il y ait négligence criminelle, comme je l'ai dit.

M. Robertson : Il y a aussi la notion de conduite dangereuse, par exemple. Il peut arriver à n'importe lequel d'entre nous d'être en cause dans un incident sur la route, en rentrant chez lui après la réunion, et que l'agent de la police qui est sur le terrain décide qu'il s'agit de conduite dangereuse. Si vous ou moi faisons un demi-tour sur route interdit devant cet édifice et frappons quelqu'un en le faisant, nous pourrions être jugés coupables de conduite dangereuse. Ce n'est pas un critère très exigeant dans la définition de ce qui constitue ou non de la conduite dangereuse.

Ajoutons à cela cette préoccupation au sujet de la vieille dame qui irait avec son petit-fils à la course au trésor organisée par son Église et qui a un accident. S'il se trouve une série d'instructions de rallye dans la voiture, cela peut devenir soudain de la conduite dangereuse, et la course de rue devient un élément aggravant. Je ne crois pas que le ministre ait voulu viser cette vieille dame au moyen du projet de loi proposé. Cela nous inquiète.

Le sénateur Milne : Si je comprends bien, monsieur Johnstone, et d'après ce que le ministre a dit hier, vous n'aurez aucun problème, car les épreuves qu'on appelait autrefois Indy se déroulent toujours sur des routes qui ont été fermées à toute autre circulation. La définition de lieu public n'englobe pas une zone fermée au public, fût-ce temporairement. Par conséquent, d'après ce que le ministre a dit hier, vous n'avez rien à craindre.

Monsieur Ellsworth, certaines de vos épreuves ont-elles lieu sur des routes publiques où il y a une autre circulation?

M. Ellsworth : Non.

Le sénateur Milne : Elles ont toujours lieu sur des terrains de stationnement ou dans de grands espaces dont l'accès est interdit au public pendant le déroulement des épreuves?

M. Ellsworth : C'est exact.

Le sénateur Milne : Vous n'avez donc pas de problème. Cela nous laisse M. Robertson et M. Giannou. Vous vous occupez de compétitions qui comprennent à la fois des étapes de course et des transits.

M. Giannou : Oui.

Le sénateur Milne : Ce qui vous préoccupe, ce sont les transits.

M. Giannou : Non, les étapes de course, pour lesquelles nous fermons la route.

Le sénateur Milne : La route est donc fermée au moment de la course.

Mr. Giannou: It is shut down. In our case, it is closed by the RCMP and reopened by the RCMP after the stage runs; each stage takes about an hour and a half or two hours to run. We would run as many as five simultaneously.

Senator Milne: If the roads are shut down then, according to the minister yesterday, that is no longer defined as a public road for this particular legislation and you are okay. Therefore, it seems to me your concern really would be with the transits.

Mr. Robertson: The transits are an issue. However, while I believe the minister to be sincere in what he said, what I question is how a police constable at the pointy end — or a Crown attorney who does not have the minister available to him to explain his intent — would decide that from the bill as written. That really is the concern that I would have with what the minister said yesterday.

From the very beginning, we have had the very clear impression that we were an unintended consequence in the attempt to get this bill passed. I do believe without some clarity about that issue, it really is very difficult to see how someone, who had the misfortune to be caught up in that at the time, would know the difference.

Senator Milne: You do not want to be, in effect, roadkill from this bill.

Mr. Robertson: I would rather not.

Senator Milne: Do all four of you agree with this proposed amendment that Mr. Robertson has brought to us, which is that “the term street racing shall not apply to navigational rallies conducted subject to provincial highway traffic acts, nor to motorsports events organized by a recognized sanctioning body?” You all agree with that.

Mr. Giannou: Yes.

Senator Milne: Any comments, Mr. Ellsworth?

Mr. Ellsworth: We, as the sanctioning body, do not organize the events; our member clubs do. Therefore, with a slight change in wording to cover that, we would agree.

Senator Milne: What would be that slight change in wording?

Mr. Ellsworth: That it is sanctioned by a recognized sanctioning body. In other words, we give them permission to run the event under our auspices. We validate that they have adhered to the standards that have been set.

Senator Milne: It would be organized or sanctioned by a recognized sanctioning body.

Mr. Ellsworth: That would be good.

Mr. Johnstone: The concern from our end is that if, for example, we go ahead and put on the race in downtown Toronto, as written, we may have someone, who is against the event for any number of reasons — it is noisy, there are too many people in his or her backyard — who could read the legislation and have, at least superficially, the grounds to say: “I will put forth a

M. Giannou : Elle est fermée. Dans notre cas, elle est fermée par la GRC, qui la rouvre après l'étape de course; chaque étape dure entre une heure et demie et deux heures. Il peut y en avoir jusqu'à cinq simultanément.

Le sénateur Milne : Si les routes sont fermées, elles ne sont plus définies comme des routes publiques aux termes de la loi, d'après ce que le ministre a dit hier, et vous n'avez aucun problème. Il me semble donc que ce sont les transits qui risquent d'être préoccupants.

M. Robertson : Les transits sont un problème. Je ne doute pas de la sincérité du ministre, mais je me demande ce que décidera le policier sur le terrain ou le procureur du ministère public à partir du libellé du projet de loi, car ils ne peuvent pas consulter le ministre pour qu'il leur explique ses intentions. Voilà ce qui me préoccupe dans ce que le ministre a dit hier.

Dès le début, nous avons eu la très nette impression que les effets sur nos activités étaient une conséquence non voulue, dans les efforts déployés pour faire adopter le projet de loi. Je crois que, si la question n'est pas tirée au clair, il sera très difficile de voir comment quelqu'un qui aurait le malheur de se faire coincer pourrait connaître la différence.

Le sénateur Milne : Vous ne voulez pas être un accident de parcours dans la trajectoire du projet de loi.

M. Robertson : Je préférerais ne pas l'être.

Le sénateur Milne : Êtes-vous d'accord tous les quatre sur l'amendement proposé par M. Robertson, soit : « L'expression “course de rue” ne s'applique pas aux rallyes de navigation organisés en vertu d'un code provincial de la route, ni aux sports automobiles organisés par un organisme d'homologation reconnu. » Vous êtes tous d'accord.

M. Giannou : Oui.

Le sénateur Milne : Des observations, monsieur Ellsworth?

M. Ellsworth : À titre d'organisme d'homologation, nous n'organisons pas les manifestations sportives; ce sont les clubs membres qui le font. Donc, avec une légère modification du libellé pour en tenir compte, nous sommes d'accord.

Le sénateur Milne : Quelle serait cette légère modification?

M. Ellsworth : « approuvés par un organisme d'homologation reconnu ». En d'autres termes, nous donnons aux clubs la permission de tenir les épreuves sous nos auspices. Nous reconnaissons qu'ils ont respecté les normes que nous avons établies.

Le sénateur Milne : Les épreuves seraient organisées ou approuvées par un organisme d'homologation reconnu.

M. Ellsworth : Cela irait.

M. Johnstone : Voici ce que nous craignons. Si nous organisons une course au centre-ville de Toronto, nous craignons que, compte tenu du libellé, quelqu'un qui est contre cette course pour une raison quelconque — c'est bruyant, il y a trop de gens dans sa cour — ne lise le texte de loi et n'ait, au moins superficiellement, des motifs de dire : « Je vais porter

complaint to the city or to the province, and at least have some sort of hearing or something because it is the definition of a closed street.” If it was an approved sanctioned event — because we are — then there is no opportunity for misunderstanding. That is the nervousness. I understand the closed street; it is the interpretation of it, trying to alleviate that.

Mr. Giannou: I agree with that absolutely. It is that small group of people that, no matter what we do, may be against the event. They will look for any lever to cause trouble. That lever, given — with due respect — an appropriate lawyer attached to it, can make life miserable for us.

Senator Milne: That might apply to Targa in Newfoundland. It is unlikely to apply to the Grand Prix event in downtown Toronto; the only way it could apply then would be a citizen’s arrest or charge, and that is not likely to happen as they are going past the Canadian National Exhibition grounds in Toronto.

Mr. Johnstone: We have had opposition to the event in the past.

Senator Milne: There is a lot of opposition, because of the noise.

Mr. Johnstone: Yes, or perceived noise, as I would say. We obviously must work with our community groups. We do everything possible to ensure that any traffic issues, as we are building the track, are mitigated as much as possible — balancing that off against what the event brings to the city.

I am just nervous about the opportunity for someone to say, as defined here in the new legislation, we now qualify as a street race. Even though we are saying it is closed, our roads actually have to open up in the evenings. We do not close the street until Friday evening at 10 p.m. and then we are closed from there.

That is the nervousness. It could affect even our build, because we are taking over a public street and having some sort of impact on the community.

Senator Milne: Your concern, Mr. Robertson, is the chilling effect this will have on both your insurers and your sponsors for Mr. Ellsworth in the Targa races.

Mr. Robertson: Yes. That is a serious concern for us, for our organizers and for our volunteers. Most of my marshals are ham radio operators, people who are committed to public service. The last thing they want do is take part in something that may be illegal.

The Chairman: I believe Mr. Robertson is the only one of the four witnesses who heard the minister, and I would like to read one paragraph from the minister’s evidence yesterday, where I had asked him why not define the word “race” in the definition. Minister Toews said:

plainte à la ville ou à la province et je vais au moins pouvoir me faire entendre, étant donné la définition de rue fermée. » S’il s’agit d’une compétition approuvée — ce qui est le cas —, il n’y a pas de risque de malentendu. Voilà ce qui nous préoccupe. Je comprends l’idée de rue fermée, mais nous essayons de limiter les interprétations.

M. Giannou : Je suis tout à fait d’accord. Le problème, c’est le petit groupe qui, quoi que nous fassions, peut s’opposer à la manifestation sportive. Ces gens-là chercheront tous les prétextes pour susciter des difficultés. Sauf votre respect, ces prétextes, ajoutés à l’intervention d’un avocat complaisant, peuvent nous compliquer la vie.

Le sénateur Milne : Cela peut valoir pour Targa, à Terre-Neuve, mais sans doute pas pour le Grand Prix au centre-ville de Toronto. La seule façon, ce serait une arrestation par un simple citoyen ou une accusation, et c’est peu probable, étant donné que le circuit va au-delà des terrains de la Canadian National Exhibition, à Toronto.

M. Johnstone : Il y a eu de l’opposition par le passé.

Le sénateur Milne : Il y a beaucoup d’opposition à cause du bruit.

M. Johnstone : Oui, ou à cause de l’impression de bruit, je dirais. Il est évident que nous devons collaborer avec les groupes locaux. Nous faisons tout notre possible pour réduire au minimum les inconvénients pour la circulation, lorsque nous aménageons le circuit, en préservant l’équilibre avec ce que la manifestation sportive apporte à la ville.

Je crains simplement que quelqu’un ne puisse prétendre que, compte tenu de la définition qui figure dans les nouvelles dispositions, nos activités doivent être considérées comme des courses de rue. Même si nous disons que les routes sont fermées, elles doivent être rouvertes le soir. Nous ne fermons pas les rues avant 22 heures, le vendredi. Elles restent fermées à partir de ce moment-là.

Voilà ce qui me rend nerveux. Cela pourrait toucher la conception des épreuves, étant donné que nous empruntons des rues publiques et que les épreuves ont des répercussions sur la collectivité.

Le sénateur Milne : Ce qui vous préoccupe, monsieur Robertson, c’est l’effet paralysant que cela pourrait avoir sur vos assureurs et vos commanditaires, et pour M. Ellsworth dans les courses Targa.

M. Robertson : Oui. C’est une grave préoccupation pour nous, nos organisateurs et nos bénévoles. La plupart de nos commissaires sont des cibistes, des gens qui veulent servir l’intérêt public. La dernière chose qu’ils voudraient, c’est prendre part à quelque chose d’illégal.

Le président : Je crois que M. Robertson est le seul des quatre témoins qui a entendu le ministre. Je voudrais donc lire un passage du témoignage que le ministre a livré hier. J’ai demandé au ministre Toews pourquoi on ne définissait pas le terme « course » dans le projet de loi, et il a répondu :

The difficulty is trying to crystallize the essential *actus* in order to capture all of the possible variations of racing. It can get into such a long, complicated definition, for example, whether it should be spontaneous, whether there should be a person outside flagging the cars on, that kind of thing. It becomes very complicated.

In fact, in the first street racing offence that I prosecuted under provincial legislation, the judge said that it was not a race because there was no one outside the cars telling the individuals to go at any particular time. I thought that was an unduly restrictive view of what a race should be, and I think we would have appealed had the judge not convicted the individual on other matters.

In this kind of situation, we need judges to have the flexibility to determine, on the facts, whether this constitutes a race or not. Do you define "race" by simple evidence being that the tires of the car were spinning faster than the car was moving? It gets into those kinds of things. A judge can look at those circumstances and say that a reasonable individual here can infer a race was going on. In those cases where it is not appropriate, they will say that the evidence might have been of careless driving, but there is no evidence here of racing.

That is the essence of what the minister said yesterday.

Senator Joyal: I have three points. The first is about the definition per se. As I read the bill, the bill does not prohibit street racing. The bill defines street racing in a way, but it does not prohibit street racing. It makes street racing a crime when someone, by criminal negligence, causes death or bodily harm. That is the way I understand it. I do not feel we can affirm or state clearly that street racing is prohibited by this legislation.

If street racing does not cause bodily harm, it might be regulated by other statutes, i.e., of provincial origin, or even under other sections of the Criminal Code, but not per se under this bill, unless I am mistaken.

Mr. Robertson: I do not know. I wondered, yesterday, if I did not understand the minister to be saying also a charge of dangerous driving while street racing; so no bodily harm, no death, but dangerous driving while street racing was included in this bill. That might be as close as it comes to actually saying that street racing is illegal, but you would know better than I.

Senator Baker: I have a supplementary question. Proposed new section 249.4(1) in this bill says:

Everyone commits an offence who, while street racing, operates a motor vehicle in a manner described in paragraph 249(1)(a).

In the Criminal Code, that manner is dangerous driving.

La difficulté, c'est d'essayer de préciser l'élément essentiel qui puisse englober toutes les variations possibles de la course. On pourrait finir par une longue définition compliquée, dans laquelle il serait question de spontanéité, par exemple, ou de la présence de personnes pour faire des signaux aux conducteurs, et cetera. Cela devient très compliqué.

En fait, dans la première cause d'infraction pour course de rue dont je me suis occupé, le juge a dit que ce n'était pas une course parce qu'il n'y avait personne à l'extérieur des voitures pour dire aux conducteurs de démarrer à un moment particulier. Il m'a semblé que c'était une conception inutilement restrictive de ce que devrait être une course, et je crois que nous aurions interjeté appel si le juge n'avait pas condamné le prévenu pour d'autres motifs.

Dans ce type de situation, il faut que les juges aient la souplesse voulue pour établir, à partir des faits, ce qui est ou n'est pas une course. Faut-il définir la « course » par le fait que les roues tournent plus vite que la voiture n'avance? Un juge peut considérer les circonstances et dire qu'une personne raisonnable peut en déduire qu'il y a une course. Dans les cas où il ne convient pas de tirer cette conclusion, il dira que les faits témoignent de négligence dans la conduite, mais qu'il n'y a pas de preuve qu'il y a eu une course.

Voilà l'essentiel de ce que le ministre a dit hier.

Le sénateur Joyal : J'ai trois points à aborder. Le premier porte sur la définition proprement dite. Le projet de loi, tel que je l'interprète, n'interdit pas les courses automobiles qui ont eu lieu dans les rues. Il définit les courses de rue d'une certaine façon, mais il ne les interdit pas. Il en fait un crime lorsque quelqu'un, par négligence criminelle, tue ou blesse une personne. C'est ainsi que je le comprends. Je ne crois pas que nous puissions affirmer ou dire clairement que les courses de rue sont interdites par le projet de loi à l'étude.

Si les courses de rue ne causent pas de préjudice corporel, elles peuvent être régies par d'autres lois, des lois provinciales, par exemple, ou même d'autres dispositions du Code criminel, mais elles ne sont pas interdites par le projet de loi, sauf erreur.

M. Robertson : Je ne sais pas. Hier, je me suis demandé si je n'avais compris que le ministre parlait aussi d'infractions de conduite dangereuse pendant les courses de rue. Il n'y aurait ni préjudice corporel ni décès, mais la conduite dangereuse pendant les courses de rue serait visée par le projet de loi. Voilà qui se rapproche on ne peut plus d'une affirmation voulant que les courses de rue soient illégales, mais vous devez être plus avertis que moi.

Le sénateur Baker : Question complémentaire. La nouvelle disposition proposée dans le projet de loi dit :

Commet une infraction quiconque, à l'occasion d'une course de rue, conduit un véhicule à moteur de la façon visée à l'alinéa 249(1)a).

Selon le Code criminel, cette façon de conduire, c'est la conduite dangereuse.

In response to the questions yesterday, the minister addressed only incidents that were beyond dangerous driving, and so I imagine that would be your concern. You used the example of leaving here today and, if it is raining, spinning your tires as you go around a corner and perhaps being charged with dangerous driving, because of the definition of dangerous driving in the Criminal Code. It does not have anything to do with harm or death or injury. Is that your point? The minister's response goes beyond that to say that this only applies where there is some form of injury.

Mr. Robertson: That was my point. The example you gave is slightly different from mine, but that was my point.

Senator Baker: How is my example different from the one you gave?

Mr. Robertson: I gave a slightly different example. I gave the example of the little old lady on the church treasure hunt, but your example will serve equally well.

Senator Joyal: The question of Senator Baker raises the point I want to clarify in the bill. In other words, what does this bill cover? What kind of street-racing prohibition does it contain? As far as I read it, the bill contains a prohibition where there is criminal negligence causing death, where there is negligence causing bodily harm, and it also covers, according to proposed new section 249.4(1), dangerous driving. It covers three specific situations. That, to me, is the overall scope of the new offence that is created by this bill.

My next question is the following: Presently, before this bill is proposed, what are the legal criminal consequences for, first, street racing causing death; second, causing bodily harm; and third, dangerous driving?

You have experience in your various capacities all over Canada. In the present context of the legislation, have any of the drivers participating in your competition ever been charged with criminal negligence causing death or bodily harm, or with dangerous driving, to your recollection?

Mr. Robertson: I am not aware of anyone who has been charged with any of those offences within rally sport. I am aware of people getting tickets during events and having been dealt with by the event officials and by the courts in the fullness of time, but I am not aware of anyone being charged with any of the offences you mentioned specifically.

Senator Joyal: I am trying to understand your fear, or your apprehension, to put it in more general terms. In other words, a driver participating in any of your competitions today, who would cause death or bodily harm or who would commit dangerous driving, would normally be charged under the provisions of the Criminal Code that apply generally to other forms of conduct that are reprehensible for anyone who, by negligence, causes death in any circumstances.

Dans ses réponses aux questions posées hier, le ministre n'a tenu compte que des incidents où on va au-delà de la conduite dangereuse. J'imagine que c'est là que se situent vos préoccupations. Vous avez donné un exemple : en partant d'ici aujourd'hui, s'il pleut, vous faites patiner les pneus à un carrefour et vous êtes inculpé de conduite dangereuse à cause de la définition de conduite dangereuse qui figure dans le Code criminel. Cela n'a rien à voir avec le préjudice, la mort ou des blessures. C'est ce que vous voulez dire? La réponse du ministre va plus loin et dit que la disposition ne s'applique que s'il y a un préjudice quelconque.

M. Robertson : C'est ce que j'ai essayé de dire. Votre exemple est un peu différent du mien, mais c'est ce que je voulais dire.

Le sénateur Baker : En quoi mon exemple diffère-t-il du vôtre?

M. Robertson : Il était légèrement différent. Le mien était celui d'une vieille dame qui va à la chasse au trésor organisée par son Église, mais votre exemple est tout aussi bon.

Le sénateur Joyal : La question du sénateur Baker fait ressortir le point que je veux tirer au clair dans le projet de loi. Autrement dit, qu'est-ce qui est visé par le projet de loi? Quel type d'interdiction des courses de rue prévoit-il? D'après mon interprétation, le projet de loi les interdit lorsqu'il y a une négligence criminelle causant la mort ou négligence entraînant un préjudice corporel. Il vise aussi la conduite dangereuse, à la nouvelle disposition 249.4(1). Il porte donc sur trois situations précises. Pour moi, il s'agit là de la portée générale de la nouvelle infraction prévue par le projet de loi.

Voici ma question suivante : À l'heure actuelle, ou avant que le projet de loi n'ait été proposé, quelles sont les conséquences pénales des courses de rue causant la mort, premièrement? Celles des courses de rue causant un préjudice corporel? Et enfin, celles de la conduite dangereuse?

Vous avez de l'expérience à divers titres un peu partout au Canada. Dans l'état actuel de la législation, est-il jamais arrivé que des conducteurs participant à vos épreuves soient inculpés de négligence criminelle causant la mort ou un préjudice corporel? Vous souvenez-vous?

M. Robertson : Je ne suis au courant d'aucun cas où quelqu'un aurait été inculpé d'une de ces infractions en participant à des rallyes. Je suis au courant de cas où des compétiteurs ont eu des contraventions pendant les épreuves, et la question a été réglée avec les responsables des épreuves et les tribunaux, en temps et lieu. Je ne suis toutefois au courant d'aucun cas d'inculpation pour les infractions dont vous avez parlé.

Le sénateur Joyal : J'essaie de comprendre vos craintes, ou votre appréhension, pour employer un terme plus général. Autrement dit, un conducteur qui participe à l'une de vos compétitions aujourd'hui et qui causerait la mort, infligerait un préjudice corporel ou se rendrait coupable de conduite dangereuse serait normalement inculpé aux termes des dispositions du Code pénal qui s'appliquent généralement à d'autres formes de conduite répréhensibles dont se rend coupable quiconque, par négligence, cause la mort, quelles que soient les circonstances.

Mr. Robertson: I believe that is the case. Our concern centres on the desire of the minister to accelerate the penalties in the event of something like that happening. No one in motorsport wants to be involved in an incident that causes injury or death.

It is an added burden to us as organizers, as well as to competitors, to have a definition of street racing applied to us accidentally, because we did not get the language of the bill right to make it clear that what goes on in a performance racing context is an exceptional circumstance and not something that any normal driver under normal conditions would have any chance of being a part of. That is our concern.

Senator Stratton: You also raised the concern that your insurers may have problems with this. Have they expressed their concerns to you by letter? If so, can you file those letters with us?

Mr. Robertson: I cannot do that at this time, senator. We have had ongoing discussions on the issue of insurance for motorsport in Canada. We are aware that we must try very hard to establish clear practices to ensure that what we are doing meets the tests of due diligence in order that we avoid the issues around negligence. That is an ongoing process for all motorsports with respect to insurance, but I cannot, at this time, give you documentation of that.

Senator Stratton: As Senator Joyal said, none of your associations appear to have a history of criminal negligence causing death or injury, or of dangerous driving. You may get tickets for turning left at the wrong time or not stopping properly at a stop sign, but apart from that your associations have historically been clean, through your due diligence.

Senator Joyal: I will put it differently. If we were to adopt your proposed amendments to exclude your organized rallies and competitions, your pilots would still be covered by the Criminal Code for negligence causing death, negligence causing bodily harm or dangerous driving. In other words, you would be excluded from the additional level of penalty that this bill provides, but you would still be subject to the general provisions of the Criminal Code.

Mr. Robertson: I believe that is correct.

Senator Joyal: When there is an accident involving death, some of which we have seen at the international level, there is normally a coroner's investigation. The coroner concludes whether there was negligence, whether the person, who caused the death, did so through dangerous driving as it is described in your regulations, such as pushing a drive too closely in a turn. I do not want to go into details, but we all understand there should be some regulation of that type.

If there is a coroner's investigation or a police investigation, which concludes that there was dangerous driving, the pilot found responsible would face criminal charges under the present Criminal Code.

M. Robertson : Je crois que c'est le cas. Notre préoccupation tient au fait que le ministre veut accélérer les sanctions si quelque chose de cette nature surgit. Personne, dans le sport automobile, ne veut être mêlé à un incident qui cause des blessures ou entraîne la mort.

Ce serait un fardeau de surcroît pour les organisateurs et les compétiteurs que d'avoir une définition des courses de rue qui s'appliquerait à eux accidentellement parce que nous n'avons pu obtenir un bon libellé qui dise clairement que ce qui se passe dans les courses de compétition relève de circonstances exceptionnelles et que ce n'est pas une chose à laquelle n'importe quel conducteur ordinaire peut participer. Voilà ce qui nous inquiète.

Le sénateur Stratton : Vous avez dit aussi que vos assureurs risquent d'avoir des réserves à cause du projet de loi. Vous ont-ils écrit pour vous faire part de leurs préoccupations? Si oui, pourriez-vous déposer ces lettres?

M. Robertson : Je ne peux pas le faire tout de suite, sénateur. Nous avons eu des discussions suivies sur l'assurance dans le sport automobile au Canada. Nous sommes conscients de devoir essayer très fort d'établir des pratiques claires pour que soient respectés les critères de la diligence raisonnable et éviter les problèmes de négligence. Il s'agit d'une démarche constante dans tout le sport automobile, en ce qui concerne l'assurance, mais je ne peux pas vous donner de documents à ce sujet pour l'instant.

Le sénateur Stratton : Comme le sénateur Joyal l'a dit, aucune de vos associations ne semble avoir des antécédents de négligence criminelle causant la mort ou un préjudice, ni de conduite dangereuse. Les chauffeurs ont peut-être des contraventions parce qu'ils ont tourné à gauche au mauvais moment ou qu'ils n'ont pas fait un arrêt complet au stop, mais, cela mis à part, vos associations ont toujours été irréprochables, parce qu'elles font preuve d'une diligence raisonnable.

Le sénateur Joyal : Je vais présenter les choses différemment. Si nous adoptions les amendements que vous proposez pour exclure les rallies et les compétitions que vous organisez, vos pilotes seraient toujours visés par les dispositions du Code criminel s'ils se rendent coupable de négligence causant la mort ou un préjudice corporel ou de conduite dangereuse. Autrement dit, vous ne seriez pas visé par les sanctions supplémentaires prévues par le projet de loi, mais vous seriez tout de même assujettis aux dispositions générales du Code criminel.

M. Robertson : Je crois que c'est exact.

Le sénateur Joyal : Lorsqu'il y a un accident entraînant la mort, ce qui est déjà arrivé au niveau international, il y a normalement enquête du coroner. Celui-ci tire des conclusions : y a-t-il eu négligence? la personne qui a causé la mort l'a-t-elle fait à cause d'une conduite dangereuse, ainsi qu'elle est décrite dans vos règlements, comme de suivre de trop près dans un tournant? Je ne veux pas entrer dans les détails, mais nous comprenons tous qu'il y a des règles de cette nature.

Si l'enquête du coroner ou de la police conclut qu'il y a eu conduite dangereuse, le pilote jugé responsable devrait répondre à des accusations au pénal, aux termes des dispositions actuelles du Code criminel.

Mr. Robertson: Potentially, yes.

Senator Joyal: Have there been any instances in the history of any of your organizations of one of your pilots being investigated for dangerous driving?

Mr. Ellsworth: Not to my recollection.

Mr. Giannou: The direct answer is no. We have met with the coroner for Newfoundland, Dr. Simon Avis, and established a procedure to be followed in the event of that unhappy circumstance, and we are satisfied with that procedure. We have not had it happen, but we did meet with the coroner, the medical and the emergency people to outline a procedure. It is entertainment as well as a sport with inherent danger, and we realize that.

We are concerned about ensuring that organized motorsport does not get lumped in with street racing. Everyone here is very knowledgeable about the problem. I read in *The Globe and Mail* this morning about a case that happened in Winnipeg during the last couple of weeks. We do not want to be attached to that problem and are very nervous that that might be the case.

Senator Joyal: I share your general concern. However, I believe that anyone participating in street racing accepts that he or she is breaking the law. No one, who is street racing, does so naively believing that racing in the street, or anywhere, is allowed. Before one gets a driving permit, one must pass an examination on the Highway Code. One has to read the code; one cannot plead ignorance of the code.

By definition, someone, who street races, accepts that they are violating the law. When the people, who participate in your events, race they are not doing anything illegal — as you have stated in your proposed amendments — because, first, your activities are sanctioned by the authorities and, second, you took the responsibility of organizing the event.

Therefore, the person, who races in your events, is not committing an illegal offence, per se, while someone who street races generally speaking knows either consciously or unconsciously that he is doing something illegal under the Highway Traffic Act. As you know, most of the offences in the Highway Code do not require *mens rea*.

A person, who gets a permit and is qualified and accepted to participate in your competitions, does so totally within the framework of the law. I want to protect people involved in legitimate activities. If your events had a history of negligence confirmed by a coroner or by criminal charges, I would say that there is a risk that the bill could apply to you. Maybe you have been too fortunate.

You mentioned the slalom race. As I understand that type of race, there are pylons through which the competitor drives while being timed. However, it does not involve two vehicles. It involves only one vehicle.

M. Robertson : C'est possible, oui.

Le sénateur Joyal : Est-il jamais arrivé, au cours de l'histoire de vos organisations, qu'un de vos pilotes fasse l'objet d'une enquête pour conduite dangereuse?

M. Ellsworth : Pas que je me souviens.

M. Giannou : Ma réponse est sans détour : non. Nous avons rencontré le coroner de Terre-Neuve, le D^r Simon Avis, et nous avons établi la marche à suivre au cas où il y aurait un incident regrettable, et cette marche à suivre nous satisfait. Il ne s'est rien produit, mais nous avons rencontré le coroner et les représentants des services médicaux et d'urgence pour exposer une marche à suivre. Il s'agit d'un loisir, mais c'est aussi un sport qui a ses dangers inhérents, et nous en sommes conscients.

Nous tenons à éviter que le sport automobile structuré ne soit confondu avec les courses de rue. Tous ceux qui sont ici présents connaissent très bien le problème. J'ai lu dans le *Globe and Mail* de ce matin des informations sur un incident survenu à Winnipeg au cours de la dernière quinzaine. Nous ne voulons pas être associés à ce problème, et nous craignons fort que cela n'arrive.

Le sénateur Joyal : Je partage votre préoccupation d'ordre général. Toutefois, je crois que quiconque participe à une course de rue accepte le fait qu'il enfreint la loi. Aucun de ceux qui participent à des courses de rue ne le fait naïvement, croyant que cela peut être permis, que ce soit dans la rue ou ailleurs. Avant d'obtenir son permis de conduire, il faut réussir un examen qui porte sur le code de la route. Chacun doit lire le code. Personne ne peut plaider l'ignorance.

Par définition, quelqu'un qui participe à des courses de rue, reconnaît qu'il enfreint la loi. Ceux qui participent à nos compétitions ne font rien d'illégal — comme vous le dites dans les amendements que vous proposez —, car, tout d'abord, vos activités sont approuvées par les autorités et, deuxièmement, vous avez assumé la responsabilité d'organiser la compétition.

Par conséquent, celui qui participe à vos compétitions ne commet pas, en soi, une infraction, alors que celui qui participe aux courses de rue en général sait, consciemment ou non, qu'il contrevient au code de la route. Comme vous le savez, pour les infractions au code de la route, la notion d'intention délictueuse n'entre pas en ligne de compte.

Celui qui se procure un permis et est qualifié et accepté comme concurrent dans vos compétitions agit complètement dans le cadre de la loi. Je veux protéger ceux qui participent à des activités légales. Si votre secteur d'activité avait des antécédents de négligence confirmés par un coroner ou des inculpations au pénal, je dirais qu'il y a un risque que le projet de loi s'applique à vous. Vous avez peut-être eu trop de chance.

Vous avez parlé de l'autoslalom. Si je comprends bien ce type d'épreuve, le concurrent doit faire un parcours chronométré délimité par des cônes. Il n'y a pas deux véhicules à la fois. Chaque concurrent fait le parcours seul.

Mr. Ellsworth: There are occasional events, which are referred to as Pro Solo, that consist of a mirror-image course where two vehicles start and go in opposite directions. In those cases, there are two of them competing on the same course at the same time.

Senator Joyal: Then they will be covered by this bill if there was an accident concerning negligence.

Mr. Ellsworth: Not to take away from your question and go on a tangent, but our concern is that the public places in which we run, although they may be closed, may be interpreted by someone as still being a public place, and we could, therefore, be subject to being charged. Not perhaps by the general wish of the populace, but by someone's specific interpretation and desire.

There are anecdotal stories about events similar to ours, other places in Canada where people have in fact been charged under the existing legislation, but I do not know the details. I should have stressed, when I was speaking earlier, that we are a not-for-profit organization. It is volunteer-driven, volunteer-based and organized for the participants. Even if someone brought a charge and ultimately we were found not to be guilty of any charge that would still have a huge negative effect on our organization, just to go through that exercise.

Mr. Robertson: Senator Joyal, you may recall Senator Milne's question yesterday about events against the clock: Two people street racing on the street, who started at intervals, saying, "I will see if I can get there faster than you." The answer to that question was, yes, that would be a form of street racing. Clearly, auto slalom is cars being run against a clock, so it would apply under the terms the minister described to us.

Senator Andreychuk: I believe Senator Joyal has covered some of the points I wanted to make. You have exercised due diligence; you comply with the laws; you have protocols with corners; you have done everything. It is a recognized sport, if I may say. I find that reassuring because that is what it is, but it does not exempt you from the law. As you have said, you are subject to the normal law.

While you can give all the assurances you want, you cannot guarantee that someone will not do something inappropriate and criminal within the confines of your activity, any more than someone can on an ice rink playing professional hockey, et cetera.

As Senator Joyal said, your events do not have a history of criminal charges. Therefore, I find it curious that you would not support this legislation to clearly identify the inappropriate behaviour that is now increasing in Canada. I would think that having a law that identifies that street racing is prohibited would underscore that the kind of activity you do is acceptable. We want to distinguish between illegal street racing and your organized motorsport events. That distinction is not in law today.

M. Ellsworth : Il arrive à l'occasion qu'il y ait des épreuves appelées Pro Solo, où il y a un parcours symétrique que deux véhicules entament à partir de deux points opposés. Dans ces cas, il y a donc deux concurrents à la fois sur le parcours.

Le sénateur Joyal : Ils seraient donc visés par le projet de loi s'il y avait un accident où il y a négligence.

M. Ellsworth : Je ne veux rien enlever à votre question ni me lancer dans une digression, mais ce qui nous inquiète, c'est que les lieux publics où ont lieu nos compétitions, même s'ils sont fermés, peuvent être considérés par certains comme des lieux publics tout de même. Nous pourrions donc être inculpés. Peut-être pas parce que c'est ce que souhaite la population générale, mais en raison de l'interprétation de la volonté d'une personne en particulier.

Il y a à ce sujet des faits anecdotiques. Des compétitions comme les nôtres, ailleurs au Canada, ont donné lieu à des inculpations en raison de la loi existante, mais j'ignore les détails. J'aurais dû souligner, lorsque j'ai pris la parole tout à l'heure, que nous sommes un organisme sans but lucratif. Il est animé par des bénévoles et repose sur le bénévolat, et l'organisation est assurée par les participants. Même si quelqu'un porte des accusations dont, en fin de compte, nous sommes lavés, le seul fait d'être soumis à tout cela aurait tout de même un effet négatif énorme sur notre organisation.

M. Robertson : Sénateur Joyal, vous vous souviendrez peut-être de la question que le sénateur Milne a posée hier sur les épreuves contre la montre. Deux personnes font des courses de rue dans lesquelles les concurrents partent à un certain intervalle en se disant : « Je vais voir si je peux arriver là plus rapidement que toi. » La réponse à cette question est affirmative : il s'agirait d'une forme de course de rue. Il est clair que, dans les épreuves d'autoslalom, les concurrents courent contre la montre. Les dispositions s'appliqueraient, d'après ce que le ministre nous a dit.

Le sénateur Andreychuk : Le sénateur Joyal a parlé de certains points que je voulais moi-même aborder. Vous avez fait preuve d'une diligence raisonnable, vous vous êtes conformés aux lois, vous avez mis en place des protocoles rigoureux; vous n'avez rien négligé. Il s'agit d'un sport reconnu, si je peux dire. J'estime que c'est rassurant, mais la loi s'applique tout de même à vous. Comme vous l'avez dit, vous êtes soumis aux dispositions normales de la loi.

Vous pouvez donner toutes les assurances que vous voulez, vous ne pouvez pas garantir que jamais personne, dans le cadre de vos activités, ne fera jamais quelque chose de répréhensible ou de criminel, pas plus qu'on ne peut donner cette garantie pour la pratique du hockey sur glace professionnel, par exemple.

Comme le sénateur Joyal l'a dit, votre secteur d'activité n'a pas d'antécédents d'inculpations au pénal. Je trouve donc curieux que vous ne donniez pas votre appui à ce projet de loi visant à cerner clairement ce comportement répréhensible qui se répand au Canada. Je serais portée à dire que le fait d'avoir une loi qui interdit expressément les courses de rue fait ressortir le fait que votre type d'activité est acceptable. Nous voulons faire une distinction entre les courses de rue illégales et vos manifestations sportives structurées. Pour l'heure, la loi ne fait pas cette distinction.

Mr. Robertson: I would be delighted to support this bill. Believe me, nobody in organized motorsport is a friend of street racing. No one will be more pleased than us to see the jailhouse land on some of these people who have been behaving abominably. We want it to be clear that we are separate from them, that we will not get swept up in the effort to address this issue, which we all feel needs to be addressed. That is the sum total of our concern. We are in support of the broad principles of taking whatever measures we need legally to deal with illegal street racers. We want to be absolutely sure we do not get inadvertently caught up in the dragnet for that.

Mr. Ellsworth: Can I reiterate the point that CASCOR has been actively working with the Government of Ontario against street racing for some two years, which predates this bill. This is something with which we are very much concerned. We have proactively worked with the government toward finding ways to get rid of street racing. We are trying to differentiate ourselves.

Senator Andreychuk: In my previous life, there were people who would race and say it has been common to do this here. You have done all of the things that I feel a Canadian society would want you to do. There is no hint that you were at all targeted or intended to be, through case law, through justice activities, through the minister's words. It would be in your best interest to have a demarcation from this kind of activity. I believe it will give you more comfort. I would hope that if we have an observation or something it would be that the minister closely monitors to ensure that you are not accidentally targeted; an unintended consequence.

I see from all the activity in Canada that no one has drawn that equation. We want to get those kids off the streets, who are taking part in illegal street racing in inappropriate, haphazard ways after they drink and with no thought for the roads and no one to monitor. Your events are not street racing, because the minute you are not in a public place you become a venue, as I understand it, as opposed to an average street. At least the courts seem to understand the difference. I may be too defensive of my previous position. I feel there has been a conscious effort to not entrap your professional activity. You are an amateur in that sense.

Mr. Giannou: It gives me pleasure to hear you say that. To clarify, we are probably the fuzziest of the lot, where, at 3:00 in the afternoon your subdivision is turned into a racetrack for an hour and a half. That is exactly what happens. We go through all the due diligence of which you spoke.

We are excited about this bill. Make no mistake; we are not displeased with it. We just feel that it would also benefit us if those stipulations that Mr. Robertson spoke of were added to it in some

M. Robertson : Je ne demanderais pas mieux que d'appuyer le projet de loi. Croyez-moi, il n'y a personne, dans le sport automobile structuré, qui soit en faveur des courses de rue. Personne ne serait plus heureux que nous de voir aboutir en prison certains de ceux qui se livrent à ce comportement abominable. Nous voulons qu'il soit clair que nous n'avons rien à voir avec eux, nous voulons éviter d'être confondus avec eux dans les efforts déployés pour lutter contre ce problème, car nous sommes tous d'avis qu'il faut agir. Voilà qui résume nos préoccupations. Nous appuyons les grands principes voulant que la loi condamne ceux qui participent à des courses de rue illégales. Nous voulons avoir la certitude absolue que nous ne serons pas visés indirectement par ces mesures.

M. Ellsworth : Puis-je rappeler que le CASCOR collabore depuis deux ans avec le gouvernement de l'Ontario pour lutter contre les courses de rue. Cette collaboration a débuté avant le projet de loi à l'étude. Il s'agit d'un problème qui nous préoccupe vivement. Nous avons pris les devants pour chercher avec le gouvernement le moyen d'éliminer les courses de rue. Nous essayons de prendre nos distances avec ce comportement.

Le sénateur Andreychuk : Dans les activités professionnelles antérieures, j'ai vu des cas dans lesquels des gens qui faisaient des courses disaient que cette pratique était courante chez eux. Vous avez fait, me semble-t-il, tout ce que la société canadienne peut souhaiter. Étant donné ce que le ministre a dit, il n'y a aucune indication qui donne à penser que vous ayez été ciblé ou qu'on ait voulu vous cibler par le truchement de la jurisprudence ou du système de justice. Il doit être dans votre intérêt supérieur d'être démarqués de ce type d'activité. Je crois que cela vous rassurera davantage. J'espère que, si nous avons une observation ou un problème quelconque, le ministre exercera une étroite surveillance pour s'assurer que votre secteur n'est pas accidentellement ciblé.

Je constate, d'après toute l'activité qui a cours au Canada, que personne ne vous a assimilé aux courses de rue. Nous voulons empêcher que des jeunes ne fassent des courses illégales dans les rues d'une façon répréhensible, un peu au petit bonheur, après avoir bu, sans se soucier de ce qui se passe sur les routes et sans personne pour surveiller. Vos compétitions ne sont pas des courses de rue, car, dès que vous n'êtes plus dans un lieu public, vous êtes dans un lieu réservé à la compétition, d'après moi, plutôt que dans une rue ordinaire. En tout cas, les tribunaux semblent saisir la différence. Je cherche peut-être trop à défendre la profession que j'exerçais avant d'être nommée au Sénat. J'estime qu'il y a eu un effort délibéré pour épargner votre secteur d'activité professionnelle. En ce sens, vous êtes considérés comme des amateurs.

M. Giannou : C'est un plaisir de vous l'entendre dire. Pour préciser, nos activités sont probablement les plus difficiles à cerner. À 15 heures, on peut fermer la route d'un secteur pour qu'elle devienne une piste de course pendant une heure et demie. C'est exactement ce qui se passe. Nous prenons toutes les mesures de diligence raisonnable dont vous avez parlé.

Nous nous félicitons du projet de loi. Il ne faut pas s'y tromper. Il ne nous déplaît pas. Nous sommes simplement d'avis qu'il serait à notre avantage que les dispositions dont M. Robertson a parlé

way to clarify. It is not people such as honourable senators or people here hearing this conversation over the last few days and the deliberations that went on in the House, rather it is someone who will pick this up, at some point somewhere down the road, and start a process that will cost us all dearly, getting to the position that we agree on now. That is our particular concern in Targa Newfoundland, and I am sure it is yours.

Senator Baker: First, the previous senator's previous occupation was a judge. I suppose you gathered that. She was not the court assistant or anything.

When this bill passes, it will place street racing in with dangerous driving. I have not seen a race yet in which there was not what would normally be termed as dangerous driving. That is what racers do. For the first time in Canadian history, street racing is dangerous driving under the Criminal Code.

I can see your concern. I cannot see why people would not see your concern. Senator Andreychuk just mentioned case law. How could there be any case law if street racing was not lumped in with dangerous driving? People would look at a race and say, "They are operating dangerously. If they were doing that on a street and if that was not an organized race, they would be before the courts."

Your concern is that you will be before the courts; that is why you are here. It is good that you organized as you did and came to this committee hearing, because the first thing the minister did, prompted by the chair, was to address Targa Newfoundland right off the bat.

You are absolutely right that there is no definition of "race" in this bill, unlike in the provincial legislation. In B.C., Ontario and Manitoba, the definitions are there. In B.C, it is defined as 40 kilometres an hour over the speed limit.

Each province has listed the definition. Here we have a bill with no definition. I can see why you are concerned. However, what you have accomplished is that the minister has come before this committee to say, "You are not covered." As the judge and the former professor of law will tell you, if you are charged, and your lawyers are looking for the defence and what the intent and object of the bill is, they go back to the minister who appeared before this committee. You are not covered, because that is the intent and the object of the legislation. Is that right, professor? What is the intent of Parliament? What is the object?

Senator Andreychuk is indicating that he did not say that, but he said that right at the very beginning. He mentioned Targa Newfoundland, Mr. Chairman.

soient ajoutées pour que le texte du projet de loi soit très clair. Nous ne nous inquiétons pas de gens comme les sénateurs ou ceux qui ont suivi les échanges des derniers jours et les délibérations à la Chambre, mais plutôt de ceux qui, à un moment donné, risquent de remarquer cette disposition et d'entamer des procédures qui nous coûteront cher, quitte à ce que nous finissions par arriver à la position sur laquelle nous nous entendons maintenant. Voilà ce qui nous préoccupe plus particulièrement pour Targa Newfoundland, et je suis sûr que cela vous préoccupe aussi.

Le sénateur Baker : Précisons d'abord que madame le sénateur qui vient d'intervenir a été juge. Vous l'aurez compris. Elle n'a pas été une simple adjointe judiciaire, par exemple.

Lorsque le projet de loi sera adopté, il mettra les courses de rue sur le même plan que la conduite dangereuse. Je n'ai pas encore vu de cours où il n'y avait pas ce qu'on peut normalement considérer comme de la conduite dangereuse. C'est cela, le sport des pilotes. Pour la première fois de l'histoire du Canada, les courses de rue seront considérées comme de la conduite dangereuse aux termes du Code criminel.

Je peux voir ce qui vous préoccupe. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi certains ne saisissent pas. Le sénateur Andreychuk vient de parler de la jurisprudence. Comment peut-il y avoir jurisprudence si les courses de rue n'étaient pas assimilées à la conduite dangereuse? Les spectateurs assistent à une course et se disent : « Ils conduisent dangereusement. S'ils faisaient cela dans une rue et si ce n'était pas une course organisée, ils seraient traduits devant les tribunaux. »

Vous craignez d'être traduits devant les tribunaux, et c'est pourquoi vous comparez. Il est bon que vous vous soyez organisés comme vous l'avez fait et que vous soyez venus à la séance du comité, car la première chose que le ministre a faite, à l'instigation de la présidence, c'est de répondre aux préoccupations de Targa Newfoundland.

Vous avez tout à fait raison de dire que le projet de loi ne propose aucune définition du terme « course », alors que les lois provinciales en proposent une. En Colombie-Britannique, en Ontario et au Manitoba, il y a des définitions dans les lois. En Colombie-Britannique, on dit qu'il s'agit d'une course si on dépasse la limite de vitesse de 40 kilomètres-heure.

Chaque province a donné sa définition. Le projet de loi à l'étude n'en propose aucune. Je peux voir pourquoi vous vous inquiétez. Toutefois, vous avez réussi à faire en sorte que le ministre compare devant le comité et précise que vous n'êtes pas visés. Comme le juge et ancien professeur de droit vous le dira, si vous êtes inculpés et si vos avocats cherchent un moyen de défense et s'interrogent sur l'objet du projet de loi et l'intention du législateur, ils pourront revenir sur ce que le ministre a dit devant le comité. Vous n'êtes pas visés parce que ce n'est ni l'intention du législateur, ni l'objet du projet de loi. Est-ce exact, professeur? Quelle est l'intention du Parlement? Quel est l'objet du projet de loi?

Le sénateur Andreychuk dit que le ministre n'a pas dit cela, mais il l'a dit dès le début. Il a parlé de Targa Newfoundland, monsieur le président.

The Chairman: Yes, he did.

Senator Baker: He certainly did, in his introductory remarks to the committee. Do you have any comment to make on what I have just said?

Senator Di Nino: It is pretty clear.

Senator Baker: You have done a great duty to racing. If you did not do this, I do not believe you would have been protected. You would have ended up in court at some point and then a determination would have to be made based on provincial legislation, because this bill does not contain a definition.

Senator Milne: If it is any consolation to you, in addition to what Senator Baker said — because he is absolutely right — I do not feel there will be many charges laid under this particular piece of legislation. This is window dressing. Under this piece of legislation, as the minister himself said yesterday, prosecutors will have to meet three requirements of proof. Under dangerous driving, only two have to be met. Any Crown attorney, who is prosecuting someone, will go for two rather than three barriers to meet. Any defence attorney will plea bargain on the basis of two rather than three, so I suspect there will be very few charges ever laid under this piece of legislation.

Senator Joyal: When your pilots register for any of your competitions, is the protocol of driving behaviour generally given? In other words, is it a free-for-all, or is it a way for you to inform the person? It is more or less a question of speed — or endurance, when it is the competition in Northern Sierra.

In other words, a person who registers with you is informed by being given documentation — I do not know what kind — such as a code of behaviour on how to operate the vehicle so that if the person complies within that context, one could not conclude that the person is in a dangerous driving situation.

Mr. Ellsworth: That is absolutely the case for the events we organize.

Senator Joyal: I am trying to take it where my colleague and friend Senator Baker has opened it up.

If the Crown Attorney wants to prove that one of your pilots was driving dangerously, he would have to prove that the person went beyond what you have established as being the proper norms to follow in that race. Am I right or wrong?

Mr. Robertson: I am not sure I entirely understand the question.

Le président : Effectivement.

Le sénateur Baker : Bien sûr qu'il l'a fait. Il l'a fait dans sa déclaration d'ouverture au comité. Avez-vous des réflexions à faire sur ce que je viens de dire?

Le sénateur Di Nino : C'est très clair.

Le sénateur Baker : Vous avez rendu un fier service à la cause de la course automobile. Si vous n'aviez pas fait ce que vous avez fait, je ne crois pas que vous auriez été protégés. Vous vous seriez retrouvés devant les tribunaux, à un moment donné, et une décision aurait alors été prise à la lumière des lois provinciales, car le projet de loi ne contient aucune définition.

Le sénateur Milne : Si cela peut vous reconforter — en plus de ce que le sénateur Baker a dit, et il a tout à fait raison —, je ne crois pas que beaucoup d'accusations seront portées en vertu de ces dispositions, car ce projet de loi n'est que de la poudre aux yeux. Comme le ministre l'a lui-même dit hier, les procureurs devront, aux termes du projet de loi, satisfaire à trois critères en matière de preuve. Il n'y en a que deux pour la conduite dangereuse. N'importe quel procureur du ministère public qui doit tenter des poursuites optera pour un chef d'inculpation pour lequel il y a deux critères plutôt que trois. N'importe quel procureur de la défense tentera de négocier un plaidoyer sur un chef d'inculpation qui est assorti de deux critères plutôt que de trois. Je présume donc qu'il y aura fort peu d'accusations portées en vertu de la loi à l'étude.

Le sénateur Joyal : Lorsque vos pilotes s'inscrivent à n'importe laquelle de vos compétitions, leur remet-on généralement le protocole qui décrit le comportement à respecter? Autrement dit, est-ce que c'est la mêlée générale ou y a-t-il un moyen d'informer chacun? C'est plus ou moins une question de vitesse — ou alors d'endurance, comme dans le cas de la compétition de la Northern Sierra.

Autrement dit, une personne qui s'inscrit auprès de vous reçoit-elle une information contenue dans une documentation — de quelle nature, je ne sais pas trop —, par exemple, un code de comportement dans l'utilisation du véhicule, de façon que, si la personne se conforme aux règles dans le contexte, on ne peut conclure qu'elle s'est rendue coupable de conduite dangereuse.

M. Ellsworth : C'est exactement ce qui se passe dans les compétitions que nous organisons.

Le sénateur Joyal : J'essaie de boucler la boucle en revenant là où mon collègue et ami, le sénateur Baker, a abordé la question.

Si le procureur du ministère public veut prouver que l'un de vos pilotes est coupable de conduite dangereuse, il devrait prouver qu'il a dérogé aux règles que vous avez établies comme étant les normes acceptables à respecter dans la course en question. Ai-je raison ou tort?

M. Robertson : Je ne suis pas sûr de comprendre tout à fait la question.

Senator Joyal: You are afraid of being covered by this. The open window where your doubt might be more valid is in the last area rather than the first two, which are causing death or body harm with negligence, as there are very specific legal systems to cover those two. The last one is more a matter of judgment.

Mr. Robertson: We have another concern. It is easy to establish that what we are doing is in fact racing, with the exception of the side issue of navigational rally. We would concede that what we are doing is racing, but then all of the other pieces that Senator Milne was talking about are self-fulfilled. By virtue of the fact that we are racing, as has been said here already, that is dangerous driving — by the standards of most normal people. The concern we have is that it is easier to prosecute us than it is to prosecute the two guys at the traffic light, who do not have procedures that are really clear. In fact, we do the Crown Attorney's job for him by saying, "Here is what we are doing here. Here are the procedures we have in place in case there is an accident. Here is the guy who will pull you out of the ditch. Here are all the pieces of this that demonstrate that this is a race." That part of the charge is easy to make against us, and because of that, our concern is that all of a sudden the rest of it comes along for the ride. From the point of view of the police officer, who is the first person on the scene in that situation, that is the conclusion he will jump to we fear.

Senator Zimmer: I am not a professor, a judge, a lawyer or an ambassador. However, what I have to say is somewhat in conjunction with what Senator Andreychuk raised.

I have always had a passion for your sport. In fact, many years ago I owned Corvettes and did take part in navigational and performance rallies. I will say that at that time your standards were outstanding. I know that they have improved beyond that, so clearly the standards are well beyond what is outlined in this bill.

I can understand your concerns and the comparisons. I come from Winnipeg and I know what goes on there. As Senator Andreychuk clearly pointed out, there is a distinction between the two actions. There is no question about that. You can understand that we, around this table, sympathize with your situation.

If these two amendments are made, would that satisfy your needs?

Mr. Robertson: Yes, senator, it would.

The Chairman: Gentlemen, that concludes our evidence on this matter. I want to thank all four of you for coming, some from Newfoundland. Your briefs and presentations were excellent, and I deeply appreciate the way you responded to various questions from senators from both sides of the chamber.

That now concludes our deliberations on the evidence portion of this bill. Thank you very much.

Le sénateur Joyal : Vous craignez d'être visé par les nouvelles dispositions. Là où vos doutes peuvent être le plus justifiés, c'est sur le dernier point, plutôt que sur les deux premiers — c'est-à-dire la négligence causant la mort ou un préjudice corporel —, car il y a des dispositions juridiques très précises à cet égard. Sur le dernier point, il y plus de place qui est laissé à l'exercice du jugement.

M. Robertson : Nous avons une autre préoccupation. Il est facile d'établir que ce que nous faisons, c'est de la course, à l'exception de l'aspect secondaire des rallies de navigation. Nous admettons que ce que nous faisons, c'est de la course, mais alors tous les éléments dont le sénateur Milne a parlé se réalisent. Étant donné que nous faisons de la course, comme on l'a déjà dit ici, il s'agit de conduite dangereuse, selon les normes de la plupart des gens ordinaires. Ce que nous craignons, c'est qu'il ne soit plus facile de nous poursuivre, nous, plutôt que les deux types qui, au feu vert, décident de courir l'un contre l'autre, puisqu'ils n'ont pas de procédures vraiment claires. En réalité, nous faisons le travail du procureur du ministère public en lui disant : « Voici ce que nous faisons. Voici les procédures en place, au cas où il y aurait un accident. Voici le type qui a sorti les concurrents du fossé. Voici tous les éléments qui prouvent qu'il s'agit d'une course. » Cette partie de l'inculpation est facile, dans notre cas. À cause de cela, nous craignons que, tout à coup, tout le reste ne suive. Nous craignons que le policier, qui est le premier sur les lieux, ne saute aux conclusions.

Le sénateur Zimmer : Je ne suis pas professeur, ni juge, ni avocat, ni ambassadeur, mais ce que j'ai à dire, se rapporte plus ou moins au point soulevé par le sénateur Andreychuk.

J'ai toujours été passionné par votre sport. Il y a de longues années, j'étais même propriétaire de voitures Corvette et j'ai pris part à des rallies de navigation et de performance. Je dois dire que, à l'époque, vos normes étaient exceptionnelles. Je sais qu'elles se sont améliorées encore. Elles sont donc nettement supérieures à ce qui est évoqué dans le projet de loi.

Je peux comprendre vos inquiétudes et les comparaisons que vous faites. Je viens de Winnipeg, et je sais ce qui s'y passe. Comme le sénateur Andreychuk l'a clairement fait observer, il existe une distinction entre les deux situations. Cela ne fait aucun doute. Vous pouvez comprendre que, tous autant que nous sommes, nous sympathisons avec vous.

Si ces deux amendements étaient apportés, cela répondrait-il à vos besoins?

M. Robertson : Oui, sénateur.

Le président : Messieurs, voilà qui met un terme à nos témoignages sur cette question. Merci à vous quatre d'avoir accepté de comparaître. Certains sont même venus de Terre-Neuve. Vos mémoires et vos exposés ont été excellents, et je vous sais gré d'avoir bien voulu répondre aux diverses questions des sénateurs des deux côtés.

Voilà qui met un terme à la partie de nos délibérations consacrée aux témoignages. Merci beaucoup.

Honourable senators, is it agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-19, to amend the Criminal Code (street racing) and to make a consequential amendment to the Corrections and Conditional Releases Act?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Agreed.

Shall clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Agreed.

Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Agreed.

Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Agreed.

Shall clause 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Agreed.

Shall clause 5 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Agreed.

Shall clause 6 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Agreed.

Shall clause 7 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Agreed.

Shall clause 8 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Agreed.

Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Agreed.

Shall the bill carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Agreed.

Does the committee wish to discuss pending observations to the report?

Senator Milne: Yes.

Honorables sénateurs, est-ce d'accord pour que le comité passe à l'étude article par article du projet de loi C-19, Loi modifiant le Code criminel (courses de rue) et la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition en conséquence?

Des voix : D'accord.

Le président : Le titre est-il réservé?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

L'article 1 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

L'article 2 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

L'article 3 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

L'article 4 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

L'article 5 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

L'article 6 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

L'article 7 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

L'article 8 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

Le titre est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

Le projet de loi est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

Le comité souhaite-t-il discuter d'observations à annexer au rapport?

Le sénateur Milne : Oui.

The Chairman: Rule 92(2)(f) allows us to go in camera to discuss the draft report. Does the committee wish to discuss the observations publicly or in camera?

Senator Milne: I do not think we need to waste time in camera; we can do it publicly. The observations will be quite simple to respond to the concerns of these legitimate groups.

The Chairman: Is it agreed that we do not go in camera?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Milne: I hope you were writing while the gentlemen were speaking. Their concern was that the term “street racing” should not be applied to navigational rallies conducted subject to provincial highway traffic acts or to motor sports events organized or sanctioned by a recognized sanctioning body. Perhaps we can very briefly quote some of the things that the minister said just to reinforce that idea.

Senator Andreychuk: Could we do it by saying that it was understood that it would not apply to that and request that the minister or the department monitor to ensure that the implementation is in line with our concern?

Senator Milne: Yes.

Senator Di Nino: I agree with that.

Senator Joyal: I think having the department monitor it is a very important element. In that way, we would be informed if a charge were laid outside of our identification of the term “street racing.”

Senator Andreychuk: As long as we are not going to the point that anyone inside a race could be charged for the existing criminal offences, it is just that his or her activity is not per se street racing as contemplated in this act.

The Chairman: Going back to Senator Joyal’s point, I think that the observations should include the word “monitoring.”

Senator Joyal: That is the key to ensuring that the intentions are satisfied from what we heard from the minister and what we all, I think on a consensual basis, hold as being the substance of this bill, or the intention of it.

The Chairman: To help the drafters, I had a copy of the transcript of the minister produced, and I can give the drafters a copy so they will have the exact words the minister used yesterday.

Senator Baker: What do you call the notes that are attached to all bills that pass? There are explanatory notes. Whenever something is gazetted, whenever something is passed, there is a little statement of intent. Is it called an explanatory note? I do not mean the explanatory notes on the inside of the front cover of the bill. I am talking about the notes that are made when something is gazetted there is an explanation given as to the intent. Anyway,

Le président : L’alinéa 92(2)f) du Règlement nous permet de siéger à huis clos pour discuter du projet de rapport. Le comité souhaite-t-il discuter des observations en public ou à huis clos?

Le sénateur Milne : Je ne crois pas que nous ayons besoin de gâcher du temps en siégeant à huis clos. Nous pouvons discuter en public. Les observations seront très simples. Il s’agit de répondre aux préoccupations légitimes de ces groupes.

Le président : Est-il convenu que nous ne siégerons pas à huis clos?

Des voix : D’accord.

Le sénateur Milne : J’espère que vous avez pris des notes pendant que les témoins parlaient. Ils souhaitent que l’expression « course de rue » ne s’applique pas aux rallyes de navigation qui se déroulent dans le respect du code de la route provincial, ni aux manifestations de sport automobile organisées ou approuvées par un organisme d’homologation reconnu. Peut-être pouvons-nous citer très brièvement certaines des choses que le ministre a dites, simplement pour renforcer cette idée.

Le sénateur Andreychuk : Pourrions-nous dire qu’il a été entendu que les dispositions ne s’appliqueraient pas à ces épreuves et demander au ministre ou au ministère d’exercer une surveillance pour s’assurer qu’on applique ces dispositions en tenant compte de nos préoccupations?

Le sénateur Milne : Oui.

Le sénateur Di Nino : Je suis d’accord.

Le sénateur Joyal : La surveillance que le ministère doit exercer est un élément très important. Ainsi, nous serons mis au courant, si des accusations sont portées en dehors ce que nous englobons dans l’expression « course de rue ».

Le sénateur Andreychuk : Pourvu que nous n’allions pas jusqu’au point que n’importe quel participant d’une course peut être inculpé pour des infractions pénales existantes; c’est simplement que l’activité n’est pas en soi une course de rue au sens des dispositions à l’étude.

Le président : Pour en revenir au point souligné par le sénateur Joyal, je crois qu’on devrait trouver dans les observations le mot « surveillance ».

Le sénateur Joyal : C’est essentiel si nous voulons que soient respectées les intentions exposées par le ministre et que nous reconnaissons tous de façon consensuelle, je crois, comme étant la substance du projet de loi ou l’intention qu’il traduit.

Le président : Pour aider les rédacteurs, j’ai une copie de la transcription que le ministre a produite, et je peux leur en communiquer une copie pour qu’ils connaissent les termes exacts que le ministre a employés hier.

Le sénateur Baker : Comment appelle-t-on les notes qui sont jointes aux projets de loi adoptés? Ce sont les notes explicatives. Chaque fois qu’un texte est publié dans la *Gazette du Canada*, chaque fois qu’une mesure est adoptée, il y a un court énoncé de l’intention. Est-ce une note explicative? Je ne veux pas parler des notes explicatives qui figurent à l’intérieur de la page couverture du projet de loi. Je veux parler des notes qui sont ajoutées

the department could include that, as you say, Mr. Chairman, in whatever explanations are given or descriptions of the intent or object of the bill.

Senator Joyal: On Senator Baker's point, Senator Andreychuk will remember that in earlier sessions of Parliament, we asked the Justice Department, when informing the Crown attorney about the new offence, to provide explanatory notes giving the nature of the offence and the particular circumstances in which those offences would apply. We asked the Justice Department that this be mentioned clearly and we made it clear that they are not intended to cover organized navigation and whatever competition we saw here this morning.

Senator Andreychuk: We said the content of our observation should be passed on. I think that is how we worded it in the past.

Senator Joyal: We asked that the department inform the Crown attorneys of the intention. In other words, the Crown attorneys are informed that this bill is not to apply to that kind of thing. We have done that before.

The Chairman: You put that request right in the observations.

Senator Joyal: I remember that, yes. I do not remember which offence it was, because we have dealt with so many in last 10 years, but I do remember that we did it in one particular circumstance to be sure that there was no misunderstanding about the substance of the legislation.

The Chairman: Are there other comments to go in the observations?

Senator Milne: I move that the chair and deputy chair be empowered to approve the final version of the observations being appended to this report, taking into consideration today's discussion and any necessary editorial, grammatical or translation changes required.

The Chairman: Is that agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Honourable senators, is it agreed that the bill be reported without amendment and with observation?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Thank you.

Senator Stratton: The intention, as I understand it, is to present this bill this afternoon for third reading and, with leave, pass this afternoon.

The Chairman: That was my understanding.

lorsqu'une mesure est publiée dans la *Gazette du Canada*. L'intention du législateur est expliquée. De toute façon, le ministère pourrait ajouter cela, comme vous le dites, monsieur le président, dans les explications ou les descriptions de l'intention du législateur ou de l'objet du projet de loi.

Le sénateur Joyal : À propos de ce que dit le sénateur Baker, le sénateur Andreychuk se souviendra que, au cours de sessions passées, nous avons demandé au ministère de la Justice de fournir, lorsqu'il informe le procureur du ministère public d'une nouvelle infraction, des notes explicatives indiquant la nature de l'infraction et les circonstances particulières où elle s'applique. Nous avons demandé au ministère de la Justice que ces renseignements soient donnés clairement et nous avons bien précisé que les infractions prévues ici ne visent pas les rallyes de navigations structurés ni aucune des compétitions dont il a été question ce matin.

Le sénateur Andreychuk : Nous avons dit que le contenu de nos observations devait être transmis. Je crois que c'est le libellé que nous avons employé par le passé.

Le sénateur Joyal : Nous avons demandé que le ministère informe les procureurs de l'intention du législateur. Autrement dit, les procureurs du ministère public sont informés que le projet de loi ne doit pas viser telle ou telle chose. Nous l'avons déjà fait par le passé.

Le président : Vous avez fait figurer cette demande dans les observations mêmes.

Le sénateur Joyal : Je m'en souviens, effectivement. L'infraction précise m'échappe, car nous en avons vu tellement, ces dix dernières années, mais je me souviens que nous l'avons fait dans un cas particulier pour nous assurer qu'il n'y aurait aucun malentendu sur la substance de la loi.

Le président : D'autres éléments qui devraient figurer dans les observations?

Le sénateur Milne : Je propose que le président et le vice-président soient autorisés à approuver la version finale des observations à joindre au rapport, en tenant compte des échanges d'aujourd'hui et de toutes les modifications nécessaires dans la rédaction, la grammaire ou la traduction.

Le président : Est-ce d'accord, honorables sénateurs?

Des voix : D'accord.

Le président : Honorables sénateurs, est-il convenu que je fasse rapport du projet de loi sans amendement et avec des observations?

Des voix : D'accord.

Le président : Merci.

Le sénateur Stratton : Je crois comprendre qu'on a l'intention de présenter le projet de loi cet après-midi à l'étape de la troisième lecture afin que, avec la permission du Sénat, il soit adopté cet après-midi même.

Le président : C'est ce que je crois.

Senator Stratton: Are we comfortable with the observations?

Senator Joyal: I have no problem if I can be handed the French version.

Senator Stratton: My only concern is that the observations be done in time, because we need Royal Assent this afternoon as well.

The Chairman: There being no further business, this meeting is adjourned.

The committee adjourned.

Le sénateur Stratton : Le contenu des observations nous convient-il?

Le sénateur Joyal : Je n'ai aucun problème, pourvu qu'on me communique la version française.

Le sénateur Stratton : Je tiens simplement à ce que les observations soient prêtes à temps, car la sanction royale doit avoir lieu cet après-midi également.

Le président : Comme il n'y a pas d'autres travaux à l'ordre du jour, la séance est levée.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

The Honourable Vic Toews, P.C., M.P., Minister of Justice and
Attorney General of Canada.

WITNESSES

Wednesday, December 13, 2006

Department of Justice Canada:

Catherine Kane, Acting Senior General Counsel, Criminal Law
Policy Section;

Hal Pruden, Counsel, Criminal Law Policy Section.

Thursday, December 14, 2006

Canadian Automobile Sport Clubs—Ontario Region:

Scott Ellsworth, President.

Canadian Association of Rally Sport:

Alasdair A. Robertson, Executive Director.

Grand Prix Association of Toronto:

Charlie Johnstone, President and Chief Executive Officer.

Targa Newfoundland:

Robert Giannou, President.

COMPARAÎT

L'honorable Vic Toews, C.P., député, ministre de la Justice et
procureur général du Canada.

TÉMOINS

Le mercredi 13 décembre 2006

Ministère de la Justice Canada :

Catherine Kane, avocate générale principale par intérim, Section de
la politique en matière de droit pénal;

Hal Pruden, avocat, Section de la politique en matière de droit pénal.

Le jeudi 14 décembre 2006

Canadian Automobile Sport Clubs—Ontario Region :

Scott Ellsworth, président.

Canadian Association of Rally Sport :

Alasdair A. Robertson, directeur exécutif.

Grand Prix Association of Toronto :

Charlie Johnstone, président-directeur général.

Targa Newfoundland :

Robert Giannou, président.