

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, May 30, 2024

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs met with videoconference this day at 11:47 a.m. [ET] to examine the subject matter of those elements contained in Divisions 29, 30, 35, 36, 43 and 44 of Part 4, and in Subdivisions B and C of Division 34 of Part 4 of Bill C-69, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on April 16, 2024.

Senator Mobina S. B. Jaffer (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Senators, to begin, I sincerely apologize for any confusion caused by the scheduling and subsequent cancellation of today's clause-by-clause consideration of Bill S-15. Your steering committee initially aimed to make the most of the available time of today's meeting to advance our work on Bill S-15; however, after further consultation, we realized that it would be more prudent to stay the course and resume clause-by-clause consideration of Bill S-15 once the pre-study of Bill C-69 is complete.

Senators, I know that it inconvenienced you. You worked on this, and I apologize for changing the times again. I appreciate your cooperation and understanding. Thank you, senators.

[*Translation*]

Good morning, honourable senators. Welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs.

[*English*]

I am Mobina Jaffer from British Columbia. I invite my colleagues to introduce themselves starting with the vice-chair.

Senator Batters: Denise Batters, Saskatchewan.

[*Translation*]

Senator Forest: Éric Forest from the Gulf Division in Quebec.

Senator Dalphond: Pierre Dalphond from the De Lorimier Division in Quebec.

[*English*]

Senator Klyne: Marty Klyne, Saskatchewan, Treaty 4 territory.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 30 mai 2024

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles se réunit aujourd'hui, à 11 h 47 (HE), avec vidéoconférence, pour examiner la teneur des éléments des sections 29, 30, 35, 36, 43 et 44 de la partie 4, et des sous-sections B et C de la section 34 de la partie 4 du projet de loi C-69, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 16 avril 2024.

La sénatrice Mobina S. B. Jaffer (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Sénateurs, pour commencer, je vous présente mes excuses les plus sincères pour la confusion causée par l'annulation de l'étude article par article du projet de loi S-15 qui était prévue à l'ordre du jour de la réunion d'aujourd'hui. Le comité directeur avait initialement l'intention de profiter de la réunion d'aujourd'hui pour poursuivre le travail sur le projet de loi S-15; cependant, après une discussion approfondie, nous avons constaté qu'il serait plus avisé de reprendre l'étude article par article du projet de loi S-15 après l'étude préliminaire du projet de loi C-69.

Sénateurs, je sais que cela vous a contrariés. Vous avez travaillé sur cette mesure législative, et je m'excuse de cette modification de l'ordre du jour. Je vous remercie de votre coopération et de votre compréhension. Merci, chers collègues.

[*Français*]

Bonjour, honorables sénateurs et sénatrices. Bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles.

[*Traduction*]

Je m'appelle Mobina Jaffer et je suis sénatrice de la Colombie-Britannique. J'invite mes collègues à se présenter, en commençant par la vice-présidente.

La sénatrice Batters : Denise Batters, de la Saskatchewan.

[*Français*]

Le sénateur Forest : Éric Forest, de la division du Golfe, au Québec.

Le sénateur Dalphond : Pierre Dalphond, de la division De Lorimier, au Québec.

[*Traduction*]

Le sénateur Klyne : Marty Klyne, de la Saskatchewan, territoire visé par le Traité n° 4.

Senator Prosper: Paul Prosper, Nova Scotia, Mi'kma'ki territory.

Senator Cotter: Brent Cotter, Saskatchewan, Treaty 6 territory.

Senator Tannas: Scott Tannas, Alberta.

Senator Pate: Kim Pate, Ontario, the unceded and unsundered territory of the Algonquin Anishinaabe.

[Translation]

Senator Clement: Bernadette Clement from Ontario.

[English]

Senator Simons: Paula Simons, Alberta, Treaty 6 territory.

The Chair: Senators, before we begin, I would ask all senators and other in-person participants to consult the card on the table for guidelines to prevent audio feedback. This will make it easier for everybody working and also for the interpreters. I appreciate your cooperation.

As you know, senators, we are meeting to continue our study of the subject matter of those elements contained in Divisions 29, 30, 35, 36, 43 and 44 of Part 4, and in Subdivisions B and C of Division 34 of Part 4 of Bill C-69, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on April 16, 2024.

We are pleased to welcome witnesses today to speak on Division 35 of the bill regarding proposed measures to the Criminal Code to create new motor vehicle theft offences. With us is Scott Wade, Detective Inspector, Organized Crime Enforcement Bureau, Ontario Provincial Police.

Mr. Wade, I am very appreciative that you are here, especially when you were in Saskatchewan and had to come and that you made yourself available immediately. It means a lot to us. Thank you for your presence here.

Also present by video conference from the Canadian Association of Chiefs of Police are Philip Heard, Member, Law Amendments Committee, and Simon Authier, Member, Law Amendments Committee.

Welcome and thank you for joining us.

We will start with you, Detective Inspector Wade. You have five minutes.

Le sénateur Prosper : Paul Prosper, de la Nouvelle-Écosse, territoire mi'kma'ki.

Le sénateur Cotter : Brent Cotter, de la Saskatchewan, territoire visé par le Traité n° 6.

Le sénateur Tannas : Scott Tannas, de l'Alberta.

La sénatrice Pate : Kim Pate, de l'Ontario, territoire non cédé des Algonquins Anishinaabe.

[Français]

La sénatrice Clement : Bernadette Clement, de l'Ontario.

[Traduction]

La sénatrice Simons : Paula Simons, de l'Alberta, territoire visé par le Traité n° 6.

La présidente : Avant de commencer, je demanderais à tous les sénateurs et aux autres participants dans la salle de bien vouloir consulter les fiches disposées sur la table. Vous y trouverez les consignes à suivre pour prévenir tout incident de rétroaction acoustique. Le respect de ces consignes facilitera le travail de tous, notamment des interprètes. Je vous remercie de votre collaboration.

Chers collègues, comme vous le savez, nous nous réunissons pour poursuivre notre étude de la teneur des éléments des sections 29, 30, 35, 36, 43 et 44 de la partie 4 et des sous-sections B et C de la section 34 de la partie 4 du projet de loi C-69, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 16 avril 2024.

Nous avons le plaisir d'accueillir des témoins aujourd'hui pour discuter de la section 35 du projet de loi, qui modifie le Code criminel pour créer de nouvelles infractions en ce qui a trait aux vols de véhicules à moteur. Nous recevons Scott Wade, inspecteur-détective, Bureau de la lutte contre le crime organisé, Police provinciale de l'Ontario.

Monsieur Wade, je suis très reconnaissante de votre présence aujourd'hui, d'autant plus que vous étiez en Saskatchewan. Cela signifie beaucoup pour nous que vous vous soyez libéré. Merci d'être parmi nous.

Nous accueillons également, par vidéoconférence, de l'Association canadienne des chefs de police, Philip Heard, membre, Comité sur les amendements législatifs, et Simon Authier, membre, Comité sur les amendements législatifs.

Bienvenue et merci de votre présence.

La parole est d'abord à vous, inspecteur-détective. Vous disposez de cinq minutes.

Scott Wade, Detective Inspector, Organized Crime Enforcement Bureau, Ontario Provincial Police: Thank you very much.

Good morning, bonjour.

My name is Scott Wade, and I am a Detective Inspector with the Ontario Provincial Police assigned to the Organized Crime Enforcement Bureau, where I coordinate the provincial auto theft strategy, which includes the Provincial Auto Theft and Towing Team.

We have seen a dramatic increase in the value of used vehicles in this post-COVID-19 economy. Organized crime networks have taken the opportunity to exploit the global supply and demand for vehicles and vehicle parts, using profits from these thefts to finance other criminal activities, such as drug trafficking, firearms trafficking, human smuggling and trafficking and international terrorism.

Organized crime groups travel inter-provincially to major metropolitan regions, using spotters to identify vehicles, thieves to steal them and runners to transport the vehicles to the points of export. Many offenders have previous convictions for serious offences and use violent carjackings and home invasions to acquire the targeted vehicles. We know that these vehicles are often placed in sea containers and find their way to the Port of Montreal and ports in Western Canada and Eastern Canada for furtherance to Europe, Africa, Asia and the Middle East.

Once on our Ontario roadways, these stolen vehicles are recklessly driven, threatening public and officer safety. When arrests are effected, the accused is often in possession of drugs, weapons — including firearms — and technological devices, such as reprogrammed key fobs used to facilitate the theft of vehicles. The problem is very complicated and far from a victimless property crime.

In the Ontario Provincial Police, or OPP, we continue to work with our municipal, provincial and federal policing partners to ensure that these offenders do not go undetected. This includes intelligence sharing and active enforcement measures.

In Ontario, the Ministry of the Attorney General has dedicated Crown attorneys and support staff for the Major Auto Theft Prosecution Response Team, and we continue to work closely with them to ensure investigative excellence.

Scott Wade, inspecteur-détective, Bureau de la lutte contre le crime organisé, Police provinciale de l'Ontario : Merci beaucoup.

Bonjour. *Good morning.*

Je m'appelle Scott Wade. Je suis inspecteur-détective à la Police provinciale de l'Ontario. Je suis affecté au Bureau de la lutte contre le crime organisé. J'y coordonne la stratégie provinciale contre le vol de véhicules, ainsi que l'équipe provinciale contre le vol de véhicules et le vol dans l'industrie du remorquage.

Nous avons constaté une hausse importante de la valeur des véhicules d'occasion dans l'économie post-COVID-19. Les réseaux du crime organisé ont saisi l'occasion d'exploiter l'offre et la demande mondiales de véhicules et de pièces automobiles. Ils utilisent les profits de ces vols pour financer d'autres activités criminelles, comme le narcotrafic, le trafic d'armes à feu, la traite de personnes, la contrebande et le terrorisme international.

Les groupes du crime organisé se déplacent d'une province à l'autre pour sévir dans les grandes régions métropolitaines. Des guetteurs repèrent les véhicules, des voleurs les volent et des coursiers les transportent jusqu'aux lieux d'exportation. Bien des délinquants ont déjà été condamnés pour des infractions graves et utilisent la violence et les violations de domicile pour mettre la main sur les véhicules ciblés. Nous savons que les voleurs vont souvent placer ces véhicules dans des conteneurs qui vont atteindre le Port de Montréal et d'autres ports dans l'Ouest et dans l'Est du Canada, avant de poursuivre leur chemin jusqu'en Europe, en Afrique et au Moyen-Orient.

Les voleurs conduisent ces véhicules volés de façon erratique sur nos routes ontariennes, menaçant la sécurité de la population et des policiers. Lorsque nous effectuons une arrestation, le suspect est souvent en possession de drogues, d'armes — notamment d'armes à feu — et d'outils technologiques, comme des porte-clés reprogrammés pour faciliter le vol de véhicules. Ce crime contre la propriété est très complexe et est loin de ne faire aucune victime.

À la Police provinciale de l'Ontario, la PPO, nous continuons de travailler avec nos partenaires policiers des villes, des provinces et du pays pour nous assurer que ces délinquants ne passent pas inaperçus. Nous nous communiquons notamment des renseignements et nous prenons conjointement des mesures actives de lutte contre le crime.

En Ontario, le ministère du Procureur général a affecté des procureurs de la Couronne et du personnel de soutien à l'Équipe d'aide aux poursuites importantes relatives au vol d'automobiles, et nous continuons de travailler de près avec eux pour garantir l'excellence de nos enquêtes.

Collectively and collaboratively, we are responding to the national crisis of public and officer safety by disrupting the transnational criminal market being controlled by organized criminal networks. By working in tandem with the insurance industry, auto manufacturers and all levels of government to develop long-term solutions aimed at drastically reducing the number of vehicles being stolen, we are seeing incredible results.

The OPP continues to work with our federal, Quebec and Ontario policing partners at the Port of Montreal as part of Project Vector, recovering stolen vehicles prior to illegal export.

We continue to expand on the success of Project Volcano, which resulted in the arrest of 34 accused in the city of Montréal. This project showed that car thieves could not come to Ontario and steal our vehicles and avoid court repercussions.

Working with INTERPOL has resulted in the identification of hundreds of stolen vehicles from Ontario and Canada, and partnerships with Équité Association are facilitating the repatriation of stolen cars back to our country. Intelligence gathered from all of these enforcement actions and partnerships are fuelling Project Emission, an OPP intelligence strategy to counter the auto theft crisis.

We prioritize the need for safety within our communities and for our officers. In this light, we recognize the level of violence associated with these organized crime-directed vehicle thefts.

We agree with the statements contained in the National Action Plan on Combatting Auto Theft. Our collective enforcement actions do focus on disrupting, dismantling and prosecuting the organized criminal groups behind auto theft.

As with all of our investigations, we engage a system of continuous review to ensure we are adapting to ever-changing organized crime techniques as they work to advance their criminal endeavours.

Thank you and *meegwetch*.

The Chair: Deputy Inspector Wade, do you have any research on what you were saying regarding how it helps with organized crime and other things?

Mr. Wade: We have enforcement action and results from investigations and enforcement to back up those statements, yes.

The Chair: Are you able to provide that to the committee?

Collectivement et grâce à notre collaboration, nous luttons contre cette crise nationale qui menace la population et nos policiers en perturbant le marché criminel transnational contrôlé par les réseaux du crime organisé. Nous travaillons de pair avec les assureurs, les constructeurs automobiles et tous les ordres de gouvernement pour élaborer des solutions à long terme visant à réduire considérablement le nombre de véhicules volés, et nous obtenons des résultats fantastiques.

La PPO travaille au Port de Montréal avec ses partenaires policiers fédéraux, québécois et ontariens au projet Vector. Ce travail nous a permis de récupérer des véhicules volés avant leur exportation illégale.

Nous continuons de nous appuyer sur le succès du projet Volcano, grâce auquel nous avons réussi à arrêter 34 suspects à Montréal. Ce projet a permis de démontrer que des voleurs de voitures ne peuvent pas venir en Ontario y voler des véhicules et éviter les conséquences judiciaires.

En collaborant avec INTERPOL, nous avons réussi à repérer des centaines de véhicules volés en Ontario et ailleurs au Canada, et notre partenariat avec Équité Association facilite le rapatriement au Canada des véhicules volés. Les renseignements recueillis par le biais de ces mesures de lutte contre le crime et de ces partenariats avec des organismes d'application de la loi alimentent le projet Émissions, mis en œuvre par la PPO dans le cadre de la stratégie du renseignement pour lutter contre la crise du vol de véhicules.

Nous mettons en priorité le besoin de sécurité dans nos collectivités et pour nos policiers, car nous reconnaissons le niveau de violence associé aux vols de véhicules commandés par le crime organisé.

Nous appuyons la teneur du plan national de lutte contre le vol de véhicules. Nos mesures collectives de lutte contre le crime visent à perturber, à démanteler et à poursuivre en justice les groupes criminels organisés qui sont à l'origine des vols de véhicules.

Comme nous le faisons pour toutes nos enquêtes, nous mettons en place un système d'examen continu afin de nous adapter à l'évolution constante des techniques qu'utilisent les groupes criminels organisés pour accroître leurs activités criminelles.

Merci. *Meegwetch*.

La présidente : Inspecteur Wade, disposez-vous de recherches pour appuyer vos propos concernant la mesure dans laquelle tout ce travail contribue à la lutte contre le crime organisé, entre autres choses?

M. Wade : Oui, nous avons les résultats des mesures de lutte contre le crime et des enquêtes pour appuyer nos propos.

La présidente : Êtes-vous en mesure de les fournir au comité?

Mr. Wade: Certainly. I could provide that in a written form following this meeting, and I can certainly answer any questions regarding that.

The Chair: If you can kindly forward it to the clerk. That would be very helpful. Thank you.

We will now go to the Canadian Association of Chiefs of Police.

Simon Authier, Member, Law Amendments, Canadian Association of Chiefs of Police: Distinguished members of this committee, thank you for the opportunity to address you today on Part 4 of Bill C-69 on behalf of the Canadian Association of Chiefs of Police, or CACP. We would like to focus on Subdivision C of Division 34, as well as Divisions 35, 36 and 44.

Vehicle theft has been on the rise in Canada and is a key priority for police leaders. Organized crime groups are exploiting security gaps to export stolen vehicles and are using the funds to finance their various criminal enterprises.

The CACP strongly supports Division 35, which proposes to make it an offence to possess or distribute an electronic device suitable for committing theft of a motor vehicle.

We also support Division 36, which proposes to prohibit the manufacture, import, distribution, lease, offer for sale, sale or possession of technologies to intercept, make use of or divulge any radiocommunication. While removing tools from criminals is important, this bill is not explicit with provisions that support the access and use of technology by the police to disable, track and recover stolen vehicles. We invite this committee to consider adding such a provision in this bill.

When it comes to auto theft, the police and the public are very concerned about the increased levels of violence associated with these offences. Reckless offenders, many of whom have previous convictions or are out on bail for similar crimes, are committing violent carjackings and home invasions to gain access to certain sought-after vehicles.

The CACP has been calling for stronger minimum sentences for repeat offenders and the creation of new offences related to acts of violence perpetrated while committing other criminal offences.

In December 2023, the CACP commended the federal government for passing Bill C-48 on bail reform. This was an acknowledgement of the urgent need to keep violent and repeat

M. Wade : Tout à fait. Je pourrai les transmettre par écrit au comité après la réunion, et je peux certes répondre à toute question à ce sujet.

La présidente : Je vous saurais gré de bien vouloir les transmettre au greffier. Ce serait très utile. Merci.

La parole est maintenant à l'Association canadienne des chefs de police.

Simon Authier, membre, Comité sur les amendements législatifs, Association canadienne des chefs de police : Distingués membres du comité, nous vous remercions de nous donner l'occasion de nous adresser à vous aujourd'hui au sujet de la partie 4 du projet de loi C-69 au nom de l'Association canadienne des chefs de police. Aujourd'hui, nous aimerions nous concentrer sur la sous-section C de la section 34, ainsi que sur les sections 35, 36 et 44.

Le vol de voitures est en augmentation au Canada et constitue une priorité pour les dirigeants de la police. Les groupes criminels organisés exploitent les lacunes en matière de sécurité pour exporter des véhicules volés et utiliser les fonds pour financer leurs diverses entreprises criminelles.

L'ACCP soutient fermement la section 35 qui propose de créer une infraction relative à la possession ou à la distribution d'un dispositif électronique pouvant servir à commettre un vol de véhicule à moteur.

Nous soutenons également la section 36 qui propose d'interdire la fabrication, l'importation, la distribution, la location, la mise en vente, la vente ou la possession de certains dispositifs permettant d'intercepter, d'utiliser ou de communiquer toute radiocommunication. Bien qu'il soit important de priver les criminels d'outils, le projet de loi C-69 ne contient pas de dispositions explicites qui soutiennent l'utilisation de la technologie par la police pour désactiver, suivre et récupérer les véhicules volés. Nous invitons le comité à envisager l'ajout de telles dispositions dans ce projet de loi.

En ce qui concerne les vols de véhicules, la police et le public sont très préoccupés par l'augmentation de la violence associée à ces délits. Des délinquants irresponsables, dont plusieurs ont déjà été condamnés pour des crimes, ou sont en liberté sous caution pour des délits semblables, commettent des pirateries routières et des invasions de domicile violentes afin d'avoir accès à certains véhicules recherchés.

L'ACCP réclame depuis un certain temps des peines minimales plus sévères pour les récidivistes et la création de nouvelles infractions liées aux actes de violence perpétrés lors de la commission d'infractions criminelles.

En décembre 2023, l'ACCP a félicité le gouvernement fédéral d'avoir adopté le projet de loi C-48 sur la réforme de la mise en liberté sous caution. Il s'agissait d'une reconnaissance du besoin

offenders, who pose the greatest threat to public and officer safety, from being released into the community while they await trial.

We are pleased to see that Division 35 proposes more serious penalties in subsections 333.1(3) and (4) of the Criminal Code for motor vehicle thefts when violence is used, threatened or attempted, or when these acts are committed for the benefit of, at the direction of or in association with a criminal organization.

The CACP is also pleased to see that this bill not only acknowledges the critical role of organized crime in the auto theft market but also how these organizations prey on persons under the age of 18 years of age to commit offences. These vulnerable young people are often hired as spotters, thieves or runners. We commend the federal government for proposing the addition of statutory aggravating factors regarding the exploitation of youth by organized crime and hope that it will result in disrupting the operations of organized crime enterprises.

The lucrative illicit transnational market of stolen Canadian vehicles is being controlled by organized criminal networks, the profits from which often finance other criminal activities ranging from drug trafficking, arms dealing, human smuggling and international terrorism.

This is why the CACP supports Subdivision (c) of Division 34, which proposes to provide for an order requiring a financial service to keep an account open or active so as to assist in the investigation of a criminal offence and for a production order to require the production of documents or data on predetermined dates. These provisions are important because they will provide law enforcement with additional tools to gather intelligence and evidence during investigations related to money laundering and terrorism.

Philip Heard, Member, Law Amendments Committee, Canadian Association of Chiefs of Police: Regarding Division 44 relating to supervised consumption sites, the CACP continues to advocate for a multifaceted health-centred response that includes prevention, harm reduction, treatment, recovery and reintegration, as well as efforts to reduce the toxic illicit drug supply.

The CACP supports a spectrum of principles, policies and practices that do not exist in isolation from one another. Supervised consumption sites are just one of the critical elements of a health-centred approach, along with safe supply and diversion programs. Division 44 proposes to make regulations respecting authorizations for supervised consumption and drug checking services in order to remove it from the application of

urgent d'empêcher les délinquants violents et récidivistes qui représentent la plus grande menace pour la sécurité du public et des policiers d'être libérés dans la communauté en attendant leur procès.

Nous sommes heureux de constater que la section 35 propose des peines plus sévères aux paragraphes 333.1(3) et (4) du Code criminel pour les vols de véhicules à moteur lorsqu'il y a usage, menace ou tentative de violence et que ces actes sont commis au profit ou sous la direction d'une organisation criminelle ou bien en association avec elle.

L'ACCP est également heureuse de constater que ce projet de loi reconnaît non seulement le rôle important du crime organisé dans le marché du vol de voitures, mais aussi la façon dont ces organisations exploitent des personnes âgées de moins de 18 ans pour commettre des infractions. Ces jeunes personnes vulnérables sont souvent engagées comme guetteurs, voleurs ou coursiers. Nous félicitons le gouvernement fédéral d'avoir proposé l'ajout de circonstances aggravantes légales concernant l'exploitation des jeunes par le crime organisé et espérons que ceci contribuera à perturber le fonctionnement des organisations criminelles organisées.

Le marché transnational illicite et lucratif des véhicules canadiens volés est contrôlé par des réseaux criminels organisés, dont les profits financent souvent d'autres activités criminelles, telles que le trafic de drogue, le trafic d'armes, le trafic d'êtres humains et le terrorisme international.

C'est pourquoi l'ACCP soutient la sous-section C de la section 34, qui prévoit une ordonnance visant à ce qu'un compte bancaire soit maintenu ouvert ou actif pour contribuer à l'enquête sur une infraction pénale et une ordonnance de production exigeant la communication de documents ou de données aux dates précisées. Ces dispositions sont importantes, car elles fourniront aux services d'application de la loi des outils supplémentaires pour recueillir des renseignements et des preuves au cours des enquêtes liées au blanchiment d'argent et aux infractions terroristes.

Philip Heard, membre, Comité sur les amendements législatifs, Association canadienne des chefs de police : En ce qui concerne la section 44 relative aux sites de consommation supervisée, l'ACCP continue de plaider en faveur d'une réponse multidimensionnelle axée sur la santé, comprenant la prévention, la réduction des méfaits, le traitement, le rétablissement et la réinsertion, ainsi que d'efforts visant à réduire l'offre de drogues illicites toxiques.

L'ACCP soutient un éventail de principes, de politiques et de pratiques qui ne sont pas isolés les uns des autres. Les sites de consommation supervisée ne sont que l'un des éléments essentiels d'une approche centrée sur la santé, au même titre que l'approvisionnement sûr et les programmes de détournement. La section 44 propose des règlements concernant les autorisations de consommation supervisée et les services de vérification des

the Controlled Drugs and Substances Act. The CACP wants to ensure that supervised consumption sites remain an option for communities. It is essential that legislation support efforts to divert those with substance use disorders to health and social services.

Overall, the CACP supports the provisions included in Part 4 of Bill C-69, which address key issues related to auto theft, organized crime and the opioid crisis. We believe the proposed legislative amendments will enhance the safety and security of Canadians and police officers but that additional and explicit provisions are required to support police operations. Thank you.

The Chair: Thank you very much for your presentations. I am going to ask you the same question that I asked Inspector Wade: Do you have any research or proof of what you have been explaining?

Mr. Heard: Yes, I believe we can supply the clerk with information at a very high level. The intelligence that we have been sharing with other police organizations across Canada estimates that, currently, organized auto theft is the third most valuable source of income for organized crime groups.

The Chair: That would be very useful. Thank you. We will now go on to hear from the vice-chair of the committee, Senator Batters.

Senator Batters: Thank you very much to all of you for being here. Inspector Wade, I appreciate you having to fly here from Saskatchewan because I am from Saskatchewan and I know the flight connections are often quite difficult. There are not many flights available, so thank you.

I'll start with you. On Monday, the Peel Regional Police announced the results of Project Odyssey, revealing that 14 out of the 26 people they arrested had already been out on bail for auto theft charges, and eight of the people that they just arrested have been released this week, even though this just happened.

What impact does that have on police resources and public safety? Do you think that the current federal government's legislation and policies, like those introduced in Bill C-75 on the bail restraint principle, worsens the problem?

I note that in your opening remarks you were speaking about how these types of issues are not simply a nuisance in crime anymore, they have a major impact on public safety now, too.

drogues afin de les soustraire à l'application de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances. L'ACCP tient à s'assurer que les sites de consommation supervisée demeurent une option pour les communautés. Il est essentiel que la loi soutienne les efforts visant à orienter les personnes ayant des troubles de toxicomanie vers des services de santé et des services sociaux.

Dans l'ensemble, l'ACCP appuie les dispositions incluses dans la partie 4 du projet de loi C-69 qui abordent des questions clés liées au vol de véhicules, au crime organisé et à la crise des opioïdes. Nous croyons que les modifications législatives proposées amélioreront la sécurité des Canadiens et des policiers, mais que des dispositions supplémentaires et explicites sont nécessaires pour soutenir les opérations policières. Merci.

La présidente : Merci beaucoup pour vos exposés. Je vais vous poser la même question que j'ai posée à l'inspecteur Wade : disposez-vous de recherches ou de preuves pour étayer vos propos?

M. Heard : Oui, je crois que nous pouvons transmettre au greffier de l'information de haut niveau. Les renseignements que nous échangeons avec d'autres organisations policières au Canada indiquent qu'actuellement le vol organisé de voitures constitue la troisième plus importante source de revenus pour les groupes criminels organisés.

La présidente : Cette information serait très utile. Merci. La parole est maintenant à la vice-présidente du comité, la sénatrice Batters.

La sénatrice Batters : Je vous remercie tous pour votre présence. Inspecteur Wade, je vous remercie d'avoir pris l'avion depuis la Saskatchewan. Je suis originaire de cette province et je sais que les liaisons aériennes ne sont pas très bonnes. Il n'y a pas beaucoup de vols disponibles, alors merci.

Je commencerai par vous. Lundi, la police régionale de Peel a annoncé les résultats du projet Odyssey. Elle a révélé que 14 des 26 personnes arrêtées avaient déjà fait l'objet d'accusations de vol de voiture et d'une mise en liberté sous caution, et que 8 des personnes qu'elle vient d'arrêter ont été libérées cette semaine, alors que les faits viennent de se produire.

Quel impact cela a-t-il sur les ressources policières et la sécurité publique? Pensez-vous que la législation et les politiques actuelles du gouvernement fédéral, comme celles proposées dans le projet de loi C-75 concernant le principe de modération dans la mise en liberté sous caution, aggravent le problème?

Durant vos remarques préliminaires, vous avez dit que ces types de problèmes ne sont plus simplement une nuisance en ce qui concerne la criminalité, car ils ont désormais un impact majeur sur la sécurité publique.

Mr. Wade: That's a very good question. Project Odyssey was an excellent example of a collaborative police investigation with excellent results and impact on organized crime and auto theft in the Greater Toronto Area, or GTA, across Ontario and, potentially, Canada.

Yes, the percentage of accused out on bail currently for similar offences is something we are seeing across the spectrum. We're seeing it in our Provincial Carjacking Joint Task Force, we're seeing it in our own auto theft investigations. It is certainly an area of concern for us, and one that we're looking at and covering.

We do utilize bail enforcement teams to follow up with these investigations and subjects that are arrested in carjacking and auto theft investigations. That's one of the tactics we are using. We have some research that shows the percentages are in line with Peel across Ontario, especially with the carjacking task force.

With the bail reform and some of the issues associated with that, obviously, there is an impact. If there is a deterrent and criminals are held in custody, that is a deterrent factor for accused. If they are repeat offenders, while they are in custody either for sentences or on bail, they are not committing more offences. I think it is multifaceted.

Senator Batters: Thank you for bringing up the carjacking because that, of course, potentially involves some violence and some real risk to public safety.

Inspector Wade, the measures proposed in section 35 of Bill C-69, the Budget Implementation Act, introduces new offences relating to the possession and distribution of electronic devices used to commit vehicle thefts. Do you think those measures will be sufficient to deter criminals from using those technologies? Can you also provide us with a concrete example of how electronic devices are used to commit vehicle thefts, and how these legislative measures could make a difference in this?

Mr. Wade: Yes. With the devices and the legislation proposed for the devices currently, it's not illegal to possess tools that are used for auto theft. Adding this legislation will provide us with tools to conduct enforcement and also provide a deterrent for people who are currently selling them.

Right now, you can purchase them on Amazon. You can have them at your door in one or two days. These are not coming from overseas. They are local in Canada at warehouses. There have

M. Wade : C'est une très bonne question. Le projet Odyssey est un très bel exemple d'une enquête policière collaborative qui a donné d'excellents résultats et qui a eu une incidence sur le crime organisé et le vol de voitures dans la région du Grand Toronto, dans le reste de l'Ontario et, éventuellement, dans l'ensemble du Canada.

Il est vrai que nous observons un pourcentage accru d'individus accusés de délits similaires et libérés sous caution. Diverses entités le constatent, notamment notre groupe de travail conjoint chargé de lutter contre les actes de piraterie routière et nos policiers qui enquêtent sur les vols de voitures. C'est certainement un aspect qui nous préoccupe et sur lequel nous nous penchons.

Nous faisons appel à des équipes chargées de l'application des conditions de mise en liberté sous caution pour faire un suivi concernant les enquêtes et les individus arrêtés dans le cadre d'enquêtes sur des actes de piraterie routière et des vols de voitures. C'est l'une des tactiques que nous utilisons. Nous disposons d'études qui montrent que les pourcentages dans l'ensemble de l'Ontario correspondent à ceux de Peel, en particulier en ce qui concerne les actes de piraterie routière.

Il est certain que la réforme de la mise en liberté sous caution et les enjeux qui y sont liés ont une incidence. Si les criminels sont maintenus en détention, c'est un facteur de dissuasion. S'il s'agit de récidivistes, ils ne peuvent pas commettre d'autres infractions pendant qu'ils sont en détention pour purger leur peine ou en attendant leur audience sur le cautionnement. Je pense que c'est une question multidimensionnelle.

La sénatrice Batters : Je vous remercie d'avoir mentionné les actes de piraterie routière, car ils peuvent bien sûr impliquer de la violence et poser un risque réel pour la sécurité publique.

Inspecteur Wade, les dispositions proposées à la section 35 du projet de loi C-69, la Loi d'exécution du budget, créent de nouvelles infractions relatives à la possession et à la distribution de dispositifs électroniques utilisés pour commettre des vols de véhicules. Pensez-vous que ces mesures seront suffisantes pour dissuader les criminels d'utiliser ces technologies? Pouvez-vous également nous donner un exemple concret de la façon dont les dispositifs électroniques sont utilisés pour commettre des vols de véhicules, et nous expliquer comment ces mesures pourraient contribuer à améliorer les choses?

M. Wade : Oui. Les dispositions législatives actuellement en vigueur ne rendent pas illégale la possession de dispositifs pouvant servir à commettre un vol de voitures. L'ajout de ces mesures nous fournira les outils nécessaires à l'application de la loi et aura un effet dissuasif sur les personnes qui vendent actuellement ces dispositifs.

À l'heure actuelle, il est possible d'en acheter sur Amazon. Ils peuvent être livrés à votre porte en un ou deux jours. Ces produits ne proviennent pas de l'étranger. Ils se trouvent dans

been some discussions offline with retailers — I don't want to single out any retailer — about providing them. Currently, because they are not illegal, they are selling them. People can have these devices in their hands within days and can utilize the internet to learn how to use them and then use them to capture signals.

Senator Batters: Could you give us some examples of exactly what types of devices you're talking about?

Mr. Wade: There are several ways to conduct a sophisticated electronic theft of a vehicle, one being intercepting the cars On-Board Diagnostics, or OBD, system. Basically, you have to find a point of infiltration on the vehicle — it's sometimes in the bumper, sometimes in the front quarter panel — and then these are able to plug into basically the brain of the computer of a vehicle. We love our convenience in vehicles, how they start automatically and how I can adjust the temperature from my house, but that provides an avenue for organized crime to steal your vehicle because it's just another way to get into the brain of the vehicle.

Another way that they do that is by intercepting either a passive or an active signal from the key fob. When your key fob is sitting in your pocket, it is emitting a passive signal. They can use these devices to capture that signal and replicate it. Then the car thinks the thief has your key fob, but they don't, they have an electronic device that mimics that. The other thing they can do is steal the active fob. As you're leaving your vehicle, they see that high-end vehicle and they capture that signal as you're locking your car.

Those are just some of the ways. Organized crime, sadly, is ingenious, and they will pivot and develop new ways to steal. Some of our conveniences that we enjoy provide an avenue for theft and organized crime.

Senator Batters: Thanks so much.

Senator Dalphond: Welcome to the members of the panel. It's very interesting.

I have two sets of questions. The first one is about the participants in the organized crime. You said it's the third source of income for organized crime, so this is part of their core business now.

You say they use spotters, thieves and runners. Do you have the profile of those people they use by class, or are they the same people? Are they all youth? Do you have profiles of what kinds of groups they belong to? Are they part of specific groups that

des entrepôts ici même au Canada. Il y a eu des discussions hors ligne avec des détaillants — je ne veux pas nommer de détaillants en particulier — qui en offrent. Actuellement, comme ces dispositifs ne sont pas illégaux, ils peuvent en vendre. Les gens peuvent avoir ces dispositifs en leur possession en l'espace de quelques jours. Ils peuvent apprendre dans Internet comment s'en servir et ensuite les utiliser pour capter des signaux.

La sénatrice Batters : Pourriez-vous nous donner quelques exemples de ces types de dispositifs dont vous parlez?

M. Wade : Il existe plusieurs façons de réaliser le vol électronique sophistiqué d'un véhicule, l'une d'entre elles étant d'entrer dans le système de diagnostic embarqué de la voiture. Essentiellement, il faut trouver un point d'infiltration sur le véhicule, parfois le pare-chocs, parfois le panneau latéral avant. Ces dispositifs sont capables de se connecter au cerveau de l'ordinateur d'un véhicule. Nous aimons les commodités de nos véhicules, comme le démarrage automatique et le réglage de la température depuis la maison, mais elles donnent la possibilité aux groupes criminels organisés de voler votre véhicule à l'aide de ces dispositifs, qui offrent un autre moyen d'entrer dans le cerveau du véhicule.

Une autre façon de procéder consiste à intercepter un signal passif ou actif émis par le porte-clés. Lorsque votre porte-clés est dans votre poche, il émet un signal passif. Les voleurs peuvent utiliser ces dispositifs pour capter ce signal et le reproduire. La voiture pense alors que le voleur détient le porte-clés, mais ce n'est pas le cas, il dispose d'un dispositif électronique qui imite le signal. Une autre chose que les voleurs peuvent faire, c'est capter le signal actif. Lorsque vous descendez de votre véhicule, ils voient votre véhicule haut de gamme et captent le signal au moment où vous verrouillez votre voiture.

Ce ne sont là que quelques-uns des moyens utilisés. Malheureusement, les groupes criminels organisés sont ingénieux et ils savent s'adapter et ils trouvent de nouvelles façons de voler des véhicules. Certaines des commodités dont nous profitons sont utilisées par les criminels pour commettre des vols.

La sénatrice Batters : Merci beaucoup.

Le sénateur Dalphond : Bienvenue aux témoins. Vos propos sont très intéressants.

J'ai deux séries de questions. La première concerne les membres du crime organisé. Vous avez dit que le vol de véhicules constitue la troisième source de revenus pour le crime organisé et qu'il fait donc partie de leurs activités principales.

Vous dites qu'ils ont recours à des guetteurs, à des voleurs et à des coursiers. Connaissez-vous le profil de ces individus auxquels ils ont recours? S'agit-il des mêmes personnes? S'agit-il uniquement de jeunes? Savez-vous à quels types de groupes ils

you can easily identify in order to understand exactly the backbone of the system?

Mr. Wade: Great question. I want to summarize kind of the way these cars are stolen with a spotter. Spotters are typically — when I say a profile, we are commonly seeing people between the ages of 15 to 22, predominantly. It's around 30% to 35% — I would have to confirm these stats — are youth or are young offenders by the definition, but I consider 19- and 20-year-old youth, as well, not just by the legal definition.

A lot of times, these spotters are paid \$50 to \$100 just to identify a vehicle in a laneway or a street for a theft. They are targeting a vehicle that they have been directed to gather information on, then they provide it to a mid-level organized crime manager that will then task a theft group to go and conduct the theft. Sometimes, the spotters are the same as the thieves, but often they are not. Some of them are just unsophisticated “go out and find the cars” and then a thief or a theft group will go and obtain the vehicles.

Then they are brought to a location and runners will then transport the vehicle to many cooling off locations, such as warehouses, sometimes directly to Montréal or directly to an organized crime location.

Then, if they are shipped overseas, there are layers involved there. There are global shippers and freighters. Some of them are directly involved in organized crime, and some are, I would say, somewhat unsuspecting business victims in it.

The profit, as that vehicle moves up the chain, becomes higher and higher. At the end of a theft, a \$50,000 vehicle in the province of Ontario could be worth up to \$100,000 overseas. The profit is massive, basically.

Senator Dalphond: You referred to one-third being youth in among the spotters; they are very young, like 15. Those who are involved in the thefts, are they also mainly young people?

Mr. Wade: They are very similar demographics, right up to the runners. It is when you get to the global shippers, the freighters and the coordinators, they are often older. They are where you start to get into the sophistication of organized crime.

Senator Dalphond: The thieves and the runners, I guess they must have a driver's licence?

appartiennent? Font-ils partie de groupes spécifiques que vous pouvez facilement identifier afin de comprendre exactement l'infrastructure du système?

M. Wade : C'est une excellente question. Je voudrais résumer la façon dont les voitures sont volées par l'intermédiaire d'un guetteur. En ce qui a trait au profil, les guetteurs sont généralement des personnes âgées de 15 à 22 ans. Environ 30 à 35 % des guetteurs — il faudrait que je confirme ces chiffres — sont des jeunes ou des jeunes délinquants selon la définition, mais j'inclus également les jeunes de 19 et 20 ans, sans égard à la définition légale.

Souvent, ces guetteurs sont payés entre 50 et 100 \$ pour repérer un véhicule dans une ruelle ou une rue en vue d'un vol. Ils ciblent un véhicule sur lequel on leur a demandé de recueillir des informations, qu'ils transmettent ensuite à un responsable de niveau intermédiaire au sein d'un groupe criminel organisé, qui chargera alors un groupe de voleurs de se rendre sur place et de voler le véhicule. Parfois, les guetteurs sont aussi les voleurs, mais souvent ce n'est pas le cas. Certains d'entre eux ne font que repérer les voitures, puis un voleur ou un groupe de voleurs se rendra sur place pour voler les véhicules.

Les véhicules sont ensuite amenés à un lieu et les coursiers les transportent ensuite vers de nombreux endroits, comme des entrepôts, ou parfois directement à Montréal ou directement vers un endroit appartenant au crime organisé.

Ensuite, si les véhicules sont expédiés à l'étranger, il y a plusieurs intervenants. Il y a des expéditeurs et des transporteurs internationaux. Certains d'entre eux sont directement impliqués dans le crime organisé et d'autres sont, je dirais, des victimes innocentes de ce commerce.

Au fur et à mesure que les véhicules avancent dans la chaîne, les profits deviennent de plus en plus élevés. Au terme de l'opération, un véhicule qui a une valeur de 50 000 \$ en Ontario peut valoir jusqu'à 100 000 \$ à l'étranger. Les profits sont énormes.

Le sénateur Dalphond : Vous avez dit que le tiers des guetteurs sont des jeunes; ils sont très jeunes, environ 15 ans. Ceux qui sont impliqués dans les vols sont-ils aussi principalement des jeunes?

M. Wade : Leur profil démographique est très semblable, même chez les coursiers. Quant à ceux qui expédient les marchandises à l'étranger, aux affréteurs et aux coordonnateurs, ils sont souvent plus âgés. C'est là qu'on commence à entrer dans la sophistication du crime organisé.

Le sénateur Dalphond : Je suppose que les voleurs et les coursiers ont un permis de conduire.

Mr. Wade: In some cases. In a lot of cases, they don't, because they have already been charged or convicted of dangerous driving, evading police and whatnot.

Senator Dalphond: You said you have been very successful simply by coordinating all the police in Quebec and Ontario, and the RCMP. So will these provisions assist you to be even more successful, or can you manage without them?

Mr. Wade: No, I believe they are essential to continue our progress. We have made great strides. A few years ago, auto theft was not at the forefront; there were other organized crime priorities. However, with the rapid rise in value of thefts and the danger to the public and police officers, police have pivoted.

We collaborate better than we have in years on auto theft, but that's just the start. We are starting. We have a lot of projects and investigations that are doing well, but the provisions of the bill in the division we're discussing will be essential to our continued progress.

Senator Dalphond: Do I have time left?

The Chair: I will put you on a second round.

Senator Dalphond: Thank you.

Senator Prosper: Thank you to the witnesses who are before us.

I have a few questions for you, Mr. Wade. Thank you for your testimony. It is quite educational to know the different layers involved in auto theft.

I have two questions. One relates to the profile of the youth involvement. You mentioned runners and spotters, and that there is a certain profile in terms of age. Further to that profile, what I have heard in previous testimony is that those youths are often from marginalized populations. Could you comment on that?

My second question relates to the electronic devices themselves. Is it the case that some of these devices can be used for lawful purposes but also for unlawful purposes? How is that managed? How is that determined with respect to that line? How does that proceed with respect to charges, for example?

Please provide some responses to those questions. I would appreciate it.

Mr. Wade: Certainly. I'll start with the first question in regard to marginalized communities.

M. Wade : Parfois, mais dans bien des cas, ils n'en ont pas, parce qu'ils ont déjà été accusés ou reconnus coupables de conduite dangereuse, d'avoir fui la police ou d'autres infractions.

Le sénateur Dalphond : Vous avez dit que vous réussissez très bien simplement en coordonnant tous les services de police du Québec et de l'Ontario, ainsi que la GRC. Est-ce que ces dispositions vous aideront à avoir encore plus de succès, ou pouvez-vous vous en passer?

M. Wade : Non, je crois qu'elles sont essentielles pour poursuivre nos progrès. Nous avons accompli des progrès considérables. Il y a quelques années, le vol d'automobiles n'était pas au centre de l'attention, car le crime organisé avait d'autres priorités. Vu l'augmentation rapide de la valeur des vols et le danger pour le public et les policiers, la police a changé d'approche.

Nous collaborons mieux que nous ne l'avons fait pendant des années au chapitre du vol d'automobiles, mais ce n'est que le début. Nous commençons. Nous avons beaucoup de projets et d'enquêtes qui donnent de bons résultats, mais les dispositions du projet de loi dans la section que nous examinons seront essentielles pour que nous continuions à progresser.

Le sénateur Dalphond : Me reste-t-il du temps?

La présidente : Je vais vous inscrire pour une deuxième intervention.

Le sénateur Dalphond : Je vous remercie.

Le sénateur Prosper : Je remercie les témoins que nous recevons.

J'ai quelques questions à vous poser, monsieur Wade. Merci de votre témoignage. Il est très instructif de connaître les différents acteurs impliqués dans le vol d'automobiles.

J'ai deux questions, dont l'une porte sur le profil des jeunes impliqués. Vous avez mentionné les coursiers et les observateurs, soulignant qu'ils ont un certain profil en ce qui concerne l'âge. À cet égard, j'ai entendu dans des témoignages précédents que ces jeunes sont souvent issus de populations marginalisées. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est?

Ma deuxième question concerne les dispositifs électroniques eux-mêmes. Est-ce que certains d'entre eux peuvent être utilisés à des fins légales, mais aussi illégales? Comment gère-t-on cet aspect? Comment trace-t-on la ligne entre les deux? Comment procède-t-on pour les accusations, par exemple?

Je vous prierais de répondre à ces questions. J'aimerais entendre votre son de cloche.

M. Wade : Volontiers. Je commencerai par la première question sur les communautés marginalisées.

I don't have the stats or research to talk about that, but one of the concerns is the use of youth by organized crime to conduct these crimes. They are revictimizing youth who are often marginalized. In terms of specific stats or research, I'm sorry; I can't provide that. However, yes, we are very much seeing them taking advantage of people involved in street crime and street gang because of the lucrative nature of auto theft. When I talk about what a runner, spotter and thief get, the money is lucrative.

I don't know if that answers your question in totality.

Senator Prosper: In part, yes.

Mr. Wade: As much as I can at this moment.

As far as the devices go, some of the devices are multiuse, you are right. Some of them have a very specific use in auto theft. Maybe my friends can speak on that from their work with legal changes to laws and all that. In some cases, we will have to prove the intent for use in that way. Some of the devices that we're talking about have one use, and that is to conduct auto theft.

Senator Prosper: Thank you.

The Chair: I will ask a supplementary. You said you know how much a spotter gets and different thieves get. Can you share that with us?

Mr. Wade: I will put that on my list. It is based on intelligence gatherings and discussions with people involved in organized crime, as well as through investigations. I'll provide that for you.

The Chair: Thank you.

Senator Klyne: This is for Inspector Wade.

I would like to ask a few questions around Division 35 amendments to the Criminal Code. I'll try to keep them brief. I would like to get three or four questions in. So please aim for short answers.

How will these amendments enhance interagency cooperation concerning organized crime? More precisely, will the new legislative amendments facilitate better coordination between local, provincial and federal law enforcement agencies? Will they complement the National Action Plan on Combatting Auto Theft?

Je ne dispose pas des statistiques ou des recherches nécessaires pour en parler, mais on se préoccupe notamment du fait que le crime organisé utilise des jeunes pour commettre des crimes. Ils victimisent de nouveau des jeunes qui sont souvent marginalisés. Je suis désolé, mais je ne peux pas vous fournir de statistiques ou de données de recherche précises. Nous constatons toutefois que le crime organisé exploite vraiment ceux qui s'adonnent à la criminalité de rue et les membres de gangs de rue en raison de la nature lucrative du vol d'automobiles. La rétribution des coursiers, des repéreurs et des voleurs rend ces activités lucratives.

Je ne sais pas si cela répond entièrement à votre question.

Le sénateur Prosper : En partie, oui.

M. Wade : C'est tout ce que je peux vous dire pour le moment.

En ce qui concerne les dispositifs, vous avez raison de dire que certains peuvent être utilisés à plusieurs fins. Certains d'entre eux ont une utilisation très précise dans le vol d'automobiles. Mes amis pourront peut-être traiter du sujet du point de vue de leur travail, avec les modifications législatives et tout cela. Dans certains cas, nous devons prouver l'intention d'utiliser le dispositif de cette façon. Certains dispositifs dont nous parlons n'ont qu'un seul usage : le vol d'automobiles.

Le sénateur Prosper : Je vous remercie.

La présidente : Je vais poser une question complémentaire. Vous avez dit que vous savez ce que gagnent les repéreurs et les divers voleurs. Pouvez-vous nous le dire?

M. Wade : Je vais inscrire cette question sur ma liste, puisque cette information nous vient de la collecte d'information, des discussions avec les acteurs du crime organisé et des enquêtes. Je vous fournirai l'information.

La présidente : Je vous remercie.

Le sénateur Klyne : Ma question s'adresse à l'inspecteur Wade.

J'aimerais poser quelques questions sur les modifications au Code criminel que prévoit la section 25. J'essaierai d'être bref. Comme j'aimerais pouvoir poser trois ou quatre questions, je vous demanderais d'essayer de répondre brièvement.

Comment ces modifications renforceront-elles la collaboration entre les organismes pour contrer le crime organisé? Plus précisément, les nouvelles modifications législatives favoriseront-elles une meilleure coordination entre les organismes locaux, provinciaux et fédéraux d'application de la loi? Feront-elles complément au Plan d'action national sur la lutte contre le vol de véhicules?

Mr. Wade: The short answer would be “yes.” They are going to supplement and greatly assist our coordination that we have right now, and they do align with most of the recommendations from the Ontario Association of Chiefs of Police, the Canadian Association of Chiefs of Police and the national strategy.

Senator Klyne: That’s good to hear.

What role do you foresee for auto manufacturers’ technology in regard to being able to disable or disrupt these electronic devices?

Mr. Wade: They have to take a strong role. Some of the auto makers have been very proactive in seeking out information from police. Then, we provide the information from our investigations to them so they can improve that.

As far as the actual shutoff, there is a need for that discussion, and around safety and implementation.

Senator Klyne: This last question is a two-part question: Are there any additional legislative changes or resources that you believe are necessary to further enhance the fight against motor vehicle theft and organized crime, and did you have any advance consultation with the representatives of government who drafted the amendments?

Mr. Wade: I believe I did. I spoke at the House of Commons Standing Committee on Public Safety and National Security, or SECU, meetings and brought up a lot of these recommendations. We provided these recommendations to the Minister of Public Safety. There has been ongoing consultation. Sorry, I forget the other part of the question.

Senator Klyne: Do you foresee any additional legislation required?

Mr. Wade: We had originally discussed the idea of minimum sentencing requirements, and I don’t see that in the bill. I believe there is an area for discussion there to at least start that discussion.

Senator Klyne: Thank you.

Senator Cotter: Thank you, gentlemen, for coming and testifying. We always get insight into the world in which you function. We get the top of the wave, so to speak.

I have a general question. Detective Inspector Wade, you referred to some other initiatives that might be attractive in a legislative framework. My question generally is this: From your respective perspectives, are the three of you supportive of the amendments and legislation that appears in this portion of the budget implementation bill?

M. Wade : Je répondrais brièvement que oui. Elles appuieront et aideront considérablement la coordination actuelle, et cadrent avec la plupart des recommandations des associations ontarienne et canadienne des chefs de police et de la stratégie nationale.

Le sénateur Klyne : C’est bon à entendre.

Quel rôle prévoyez-vous que les technologies des fabricants d’automobiles pourraient jouer en ce qui concerne la capacité de désactiver les dispositifs électroniques?

M. Wade : Elles doivent jouer un rôle de premier plan. Certains fabricants d’automobiles se sont montrés très proactifs en demandant de l’information à la police. Nous leur fournissons ainsi les informations glanées lors de nos enquêtes afin qu’ils puissent améliorer leurs technologies.

En ce qui concerne la désactivation proprement dite, il faut en discuter et parler de la sécurité et de la mise en œuvre.

Le sénateur Klyne : Ma dernière question comporte deux parties. Pensez-vous que d’autres modifications législatives ou ressources sont nécessaires pour renforcer davantage la lutte contre le vol de véhicules à moteur et le crime organisé? Avez-vous consulté à l’avance les représentants du gouvernement qui ont rédigé les modifications?

M. Wade : Je crois que oui. J’ai témoigné devant le Comité permanent de la sécurité publique et nationale de la Chambre des communes, ou SECU, et formulé de nombreuses recommandations. Nous les avons présentées au ministre de la Sécurité publique et mené des consultations continues. Je suis désolé, mais j’ai oublié l’autre partie de la question.

Le sénateur Klyne : Pensez-vous que des mesures législatives supplémentaires seront nécessaires?

M. Wade : Nous avons initialement envisagé l’idée d’imposer des peines minimales, mais je ne vois rien de tel dans le projet de loi. Je crois qu’il y a là matière à discussion pour au moins commencer à en parler.

Le sénateur Klyne : Je vous remercie.

Le sénateur Cotter : Merci, messieurs, d’être venus témoigner. Nous obtenons toujours un aperçu du monde dans lequel vous travaillez, le dessus du panier, si on peut dire.

J’ai une question d’ordre général. Inspecteur Wade, vous avez fait référence à d’autres initiatives qui pourraient être intéressantes dans un cadre législatif. Voici en quoi tient généralement ma question : de vos points de vue respectifs, êtes-vous tous les trois en faveur des modifications et des mesures législatives qui figurent dans cette partie du projet de loi d’exécution du budget?

Mr. Wade: I represent the OPP, and we are supportive of the amendments in the bill.

Senator Cotter: Thanks.

Mr. Heard: On behalf of the Canadian Association of Chiefs of Police Law Amendments Committee, I can say we are supportive of the amendments and believe they will be helpful in combatting auto theft and organized crime.

Mr. Authier: I echo the sentiments of my colleagues.

Senator Cotter: That's all. Thank you.

Senator Simons: I drive a dented 2014 Honda, which I use a metal key to open. I am probably not going to be the target of these kinds of rings. I also live in Edmonton, and we are a long way from a seaport. But we have a Senate colleague who was recently the victim of a home invasion theft for his high-end specialized Mercedes vehicle. The people who came into his home were young, he said, very young.

I have two questions arising from his experience. He was frustrated because he had an electronic tracker on the car and knew where it was, and when he called the police he felt frustrated that they made no effort to rescue his car. I am guessing it would be fair to say that very few large metropolitan police agencies would have the resources or the capacity to get your car back for you, even if you know where it is on the GPS. Once the car is stolen, how often are you able to arrest the guy who stole the car?

Mr. Wade: I know that is an important question. I think I spoke with your colleague in the halls earlier.

Senator Simons: He's a bit hot about this.

Mr. Wade: Yes. As far as enforcement goes, I can tell you that if the police received information about where a vehicle is, we will do everything we can to locate the vehicle. We are actually working right now on a working group that has a national strategy and a protocol to locate stolen vehicles and track stolen vehicles. What we're trying to do is formalize the police response. If this happens in Sarnia, Ontario, or in Toronto or Quebec, every police officer knows who they can contact for assistance and for tracking that vehicle. As part of that strategy, we're working with the ports and CBSA on advanced tracking, as well as car manufacturers and private companies that employ tracking strategies or devices.

It is very much at the forefront of what we're developing and strategies to combat that. I will say that we don't recover all the vehicles. A lot of vehicles are making it out of the port, but with the work that is being done, the improvement has happened. It is huge.

M. Wade : Je représente la PPO, et nous appuyons les modifications qui figurent dans le projet de loi.

Le sénateur Cotter : Je vous remercie.

M. Heard : Au nom du Comité sur les amendements législatifs de l'Association canadienne des chefs de police, je peux dire que nous appuyons les modifications et que nous croyons qu'elles seront utiles pour lutter contre le vol d'automobiles et le crime organisé.

M. Authier : Je suis du même avis que mes collègues.

Le sénateur Cotter : C'est tout. Je vous remercie.

La sénatrice Simons : Je conduis une Honda 2014 cabossée, que j'ouvre à l'aide d'une clé en métal. Je ne serai probablement pas la cible de ce genre de réseaux. J'habite aussi à Edmonton, loin d'un port de mer. Mais un collègue du Sénat a récemment été victime d'une invasion de domicile pour voler sa Mercedes personnalisée haut de gamme. Selon lui, ceux qui ont pénétré chez lui étaient jeunes, très jeunes.

J'ai deux questions dans la foulée de son expérience. Il était fâché parce qu'il avait posé un dispositif de suivi électronique sur la voiture et savait où elle se trouvait, mais quand il a appelé la police, il était furieux qu'elle n'ait fait aucun effort pour la récupérer. Il me semble qu'il soit juste de dire que très peu de grands services de police métropolitains auraient les ressources ou la capacité nécessaires pour récupérer une voiture, même si on sait où elle se trouve avec un GPS. Une fois la voiture volée, à quelle fréquence pouvez-vous arrêter le voleur?

M. Wade : Je sais que c'est une question importante. Je pense avoir parlé à votre collègue dans le couloir plus tôt.

La sénatrice Simons : Cette affaire le fâche un peu.

M. Wade : Oui. Sur le plan de l'application de la loi, je peux vous dire que si la police a reçu des renseignements sur l'emplacement d'un véhicule, nous ferons tout ce que nous pouvons pour le localiser. Nous travaillons actuellement au sein d'un groupe de travail doté d'une stratégie nationale et d'un protocole pour localiser et suivre les véhicules volés. Ce que nous essayons de faire, c'est officialiser la réaction de la police. Que le vol survienne à Sarnia, en Ontario, à Toronto ou à Québec, chaque policier sait à qui il peut s'adresser pour obtenir de l'aide et retracer le véhicule. Dans le cadre de cette stratégie, nous travaillons avec les ports et l'ASFC pour faire un suivi avancé, ainsi qu'avec les fabricants d'automobiles et les entreprises privées qui utilisent des stratégies ou des dispositifs de suivi.

C'est vraiment le fer de lance de nos démarches et des stratégies de lutte contre le vol de véhicules. Je dirai que nous ne récupérons pas tous les véhicules. Nombre d'entre eux quittent le port, mais avec le travail qui se fait, il y a eu énormément d'amélioration.

Senator Simons: I wanted to ask all of you. Enhanced sentencing is only effective if you have someone in hand to sentence. If many of the actual people who are doing the thievery are young offenders for whom these sentencing changes won't apply, how valuable and practical are these changes to actually mitigating the problem?

Mr. Heard: I believe there are two aspects to the response. In terms of policing, obviously, understanding the magnitude of the problem, the impact that it has on our community, including the case that you have highlighted of the honourable senator. Having a more coordinated, robust police response that Detective Inspector Wade has highlighted is the first aspect.

In terms of all of the calls that police face on a daily basis, all of the members of the public that are waiting for service, there is always a prioritization that occurs. Having these crimes elevated in severity means that they will be moved up the list in terms of ensuring a more prompt police response, which ensures service to the community and also increases our opportunity to apprehend offenders and bring them to justice.

Senator Simons: I had a question, if I may, about something in Division 34 that I am hoping the chiefs of police may be able to answer. A question was raised yesterday by Senator Batters at the end of our meeting yesterday about keeping accounts open. The language in the BIA is peculiar, it says "accounts" but doesn't specify what kinds of accounts. Are they banking accounts? Are they personal social media accounts? This isn't a question for all of you, but any of you can answer. What do you think about these new rules for keeping accounts open and how do you perceive that they might be useful for crime investigation?

Mr. Heard: I thought it was open to interpretation as well when I read the language in the bill. My understanding is that the generalization of "accounts" could apply both to financial institutions as well as social media. In both cases, I can say that, practically, police investigations can be thwarted when accounts are closed, whether that is social media or banking, in terms of us being able to identify that those accounts exist, that they are potential sources of evidence and for us seeking the requisite judicial authorizations to gather information.

Lengthening that time period would be helpful. My personal reading of the bill is that it would apply to both streams, but obviously, I appreciate that there might be some ambiguity there.

La sénatrice Simons : Je voudrais poser la question suivante à vous tous. Le renforcement des peines n'est efficace que s'il y a quelqu'un à qui les imposer. Si un grand nombre des personnes qui commettent des vols sont de jeunes contrevenants auxquels les modifications proposées pour la détermination de la peine ne s'appliqueront pas, dans quelle mesure sont-elles utiles et pertinentes pour atténuer le problème?

M. Heard : Je pense que la réponse comporte deux volets. En termes d'activités policières, il s'agit évidemment de comprendre l'ampleur du problème, l'impact qu'il a sur notre communauté, y compris pour un cas comme celui vécu par l'honorable sénateur auquel vous avez fait allusion. Une réponse policière plus coordonnée et plus robuste, comme l'a souligné l'inspecteur-détective Wade, constitue le premier volet.

En ce qui concerne tous les appels auxquels la police est confrontée quotidiennement, tous les membres du public qui attendent une intervention, il y a toujours un ordre de priorité en place. Le fait que ces crimes soient considérés plus graves signifie qu'ils seront placés en haut de la liste afin d'assurer une réponse plus rapide, pour desservir la communauté et également augmenter nos chances d'appréhender les délinquants et de les traduire en justice.

La sénatrice Simons : J'avais une question, si vous le permettez, sur un point de la section 34, à laquelle j'espère que les chefs de police pourront répondre. La sénatrice Batters a soulevé hier, à la fin de notre réunion, la question du maintien des comptes. La formulation du projet de loi est particulière, elle parle de « comptes » mais ne précise pas de quel type de comptes il s'agit. S'agit-il de comptes bancaires? S'agit-il de comptes personnels de médias sociaux? Cette question ne s'adresse pas à tous, mais n'importe qui peut y répondre. Que pensez-vous de ces nouvelles règles pour garder les comptes ouverts et comment croyez-vous qu'elles pourraient être utiles pour les enquêtes criminelles?

M. Heard : En lisant le texte du projet de loi, j'ai également pensé qu'il y avait matière à interprétation. J'ai cru comprendre que l'utilisation générale du terme « comptes » pouvait s'appliquer aussi bien aux institutions financières qu'aux médias sociaux. Dans les deux cas, je peux dire que, dans la pratique, les enquêtes policières peuvent être contrecarrées lorsque des comptes bancaires ou de médias sociaux sont fermés, en ce qui concerne notre capacité à identifier que ces comptes existent, qu'ils sont des sources potentielles de preuves et que nous cherchons à obtenir les autorisations judiciaires requises pour recueillir des informations.

L'allongement de ce délai serait utile. Mon interprétation personnelle du projet de loi est qu'il s'appliquerait aux deux types, mais je comprends évidemment qu'il puisse y avoir une certaine ambiguïté.

Senator Simons: There are all kinds of accounts. We use that word to describe many different things. Are you happy with the purposeful vagueness of the language, or would you prefer to see it more clearly defined?

Mr. Heard: I appreciate your point. I think it could be more clearly defined. My members' loyalty card at my local grocery store probably doesn't need to be kept open for 60 days, but I definitely think that the two more valuable uses of accounts, from a police perspective and enforcement, are banking accounts and social media online platforms. They would be the most helpful, practically, I believe.

Senator Simons: Perfect. Thank you all very much.

[Translation]

Senator Carignan: You spoke earlier about the issue of minimum sentences being discussed, but that seems to have been set aside. Do you know why?

[English]

Mr. Wade: I'm sorry, I was able to hear about "mandatory minimum sentences," but I didn't catch —

Senator Carignan: I heard that it was discussed with the group, and it seems that this part of this improvement was put to the side for a future discussion. Do you know why it was not in the bill?

Mr. Wade: I apologize, I don't know why it wasn't. We discussed it. It's been in some of our recommendations from the Ontario Association of Chiefs of Police, or OACP, and the Canadian Association of Chiefs of Police, or CACP, and it has been discussed, but I don't know why.

[Translation]

Senator Carignan: Okay.

It seems that key defects are at play. I know there's currently a class action lawsuit against car manufacturers, in Quebec at least. Have you had any discussions with car manufacturers to get them to rectify the situation? It's a safety issue. If I have a number of accidents because the brakes don't work, it could become a criminal offence, up to a certain point. It's a safety issue. Many cars are stolen because key codes are captured. This seems to be a security issue. Have you had any discussions with car manufacturers to get them to rectify the situation?

[English]

Mr. Wade: I'm glad you asked that. We have been engaged with automakers about solutions and sharing our information. When we conduct an investigation and recover a stolen vehicle,

La sénatrice Simons : Il existe toutes sortes de comptes. Nous utilisons ce mot pour décrire beaucoup de choses différentes. Êtes-vous satisfait de l'imprécision volontaire de ce libellé ou préféreriez-vous qu'il soit mieux défini?

M. Heard : Je comprends votre question. Je pense qu'il pourrait être mieux défini. La carte de fidélité à l'épicerie locale n'a probablement pas besoin d'être conservée pendant 60 jours, mais je pense vraiment que les comptes bancaires et ceux des médias sociaux sont les plus utiles pour les policiers et l'application de la loi. Ce sont les plus utiles d'un point de vue pratique, je pense.

La sénatrice Simons : Parfait. Merci beaucoup à tous.

[Français]

Le sénateur Carignan : Vous avez parlé plus tôt de la question des peines minimales qui a été discutée, mais elle semble avoir été laissée de côté. Savez-vous pourquoi?

[Traduction]

M. Wade : Je suis désolé, j'ai entendu « peines minimales obligatoires », mais je n'ai pas saisi...

Le sénateur Carignan : J'ai entendu dire qu'on en avait discuté avec le groupe, et il semble que cette amélioration ait été mise de côté pour discussion future. Savez-vous pourquoi elle ne figure pas dans le projet de loi?

M. Wade : Je m'excuse, je ne sais pas pourquoi elle n'y figure pas. Nous en avons discuté. Elle fait partie de certaines de nos recommandations de l'Association des chefs de police de l'Ontario, ou ACPO, et de l'Association canadienne des chefs de police, ou ACCP, et elle a fait l'objet de discussion, mais je ne sais pas pourquoi.

[Français]

Le sénateur Carignan : D'accord.

Il semble que ce sont des défauts par rapport aux clés. Je sais qu'il y a un recours collectif en cours contre les fabricants automobiles, au Québec du moins. Avez-vous eu des discussions avec les fabricants automobiles pour qu'ils corrigent la situation? C'est un enjeu de sécurité. Si j'ai plusieurs accidents parce que les freins ne fonctionnent pas, cela peut devenir criminel, jusqu'à un certain point. C'est un enjeu de sécurité. Plusieurs vols d'autos se produisent, car les codes des clés sont capturés. Cela semble être un enjeu de sécurité. Avez-vous eu des discussions avec les fabricants automobiles pour qu'ils corrigent la situation?

[Traduction]

M. Wade : Je suis heureux que vous posiez cette question. Nous nous sommes engagés avec les constructeurs automobiles à trouver des solutions et à partager nos informations. Lorsque

any information we have about how that vehicle was stolen, what was used or what possible flaw in the system could be corrected, we provide that through our partners with Équité to the automakers of Canada. So we do share that information with them. I know they make attempts to correct the loopholes.

I'm not aware of the class-action suit, but when we talk about engaging with automakers with auto shutoffs and advanced forms of that technology, that's where the discussion has to happen about safety. It has to be done safely. We can't stop a vehicle on a fast speed highway, but to be able to slow down a vehicle during a police chase or police apprehension pursuit would be very helpful.

[Translation]

Senator Carignan: Do you have any statistics on the methods used by thieves? For example, we could say that 35% of thefts are carried out using key code capture. I don't think car thieves break the glass and touch the wires any more; they're more subtle. Do you have any statistics on the modus operandi used?

[English]

Mr. Wade: As far as the statistics on how the vehicles are stolen, I don't have those stats with me. I can't reply immediately, but I will engage our partners with Équité that we use for that information, and I can provide that in a written form to the clerk.

What I can say is that it constantly evolves. You speak about breaking windows and getting into cars that way, and it still does happen. For one of the methods of theft, they need access to the cabin of the vehicle, so sometimes they will drill a small hole in the window. The methods of stealing are unique to the vehicle and to its vulnerability.

[Translation]

Senator Carignan: Young people are being used to commit car thefts. That's a fact. It seems to me that we're hearing more and more about thieves who have accidents and we realize that they're young people. I don't want to generalize, but it seems to be a way of doing things: Young people are used to avoid conviction. Is that what you're seeing with vehicle thefts? Do they use people under the age of 18 to make sure they don't get harsher sentences? Is that part of organized crime's modus operandi?

nous menons une enquête et retrouvons un véhicule volé, toutes les informations dont nous disposons sur la manière dont ce véhicule a été volé, sur ce qui a été utilisé ou sur les éventuelles failles du système qui pourraient être corrigées, sont transmises aux constructeurs automobiles du Canada par l'intermédiaire de nos partenaires d'Équité. Nous partageons donc ces informations avec eux. Je sais qu'ils s'efforcent de corriger les failles.

Je ne suis pas au courant du recours collectif, mais lorsque nous parlons de collaborer avec les constructeurs automobiles en ce qui concerne les dispositifs d'immobilisation automatique et les formes avancées de cette technologie, il faut discuter de sécurité. Les choses doivent être faites de façon sécuritaire. Nous ne pouvons pas faire immobiliser un véhicule sur une autoroute à grande vitesse, mais il serait très utile de pouvoir faire ralentir un véhicule lors d'une poursuite ou d'une arrestation par la police.

[Français]

Le sénateur Carignan : Avez-vous des statistiques sur le mode d'emploi utilisé par les voleurs? Par exemple, on pourrait dire que 35 % des vols sont effectués en utilisant une captation des zones des clés. Casser la vitre et toucher aux fils, je crois que cela ne se fait plus; ils sont plus subtils. Avez-vous des statistiques sur le modus operandi utilisé?

[Traduction]

M. Wade : En ce qui concerne les statistiques sur la façon dont les véhicules sont volés, je ne les ai pas avec moi. Je ne peux pas répondre immédiatement, mais je vais demander à nos partenaires d'Équité de nous fournir cette information, et je pourrai la communiquer par écrit au greffier.

Ce que je peux dire, c'est que cela évolue constamment. Vous parlez de briser des vitres et de pénétrer dans des voitures de cette manière, et cela se produit encore. Pour l'une des méthodes de vol, les voleurs ont besoin d'accéder à l'habitacle du véhicule, c'est pourquoi ils percent parfois un petit trou dans la fenêtre. Les méthodes de vol sont propres au véhicule et à sa vulnérabilité.

[Français]

Le sénateur Carignan : On utilise des jeunes pour commettre des vols d'autos. C'est un constat. Il me semble qu'on entend de plus en plus parler de voleurs qui font des accidents et on réalise que ce sont des jeunes. Je ne veux pas généraliser, mais ça semble être une façon de faire : on se sert des jeunes pour éviter les condamnations. Est-ce ce que vous constatez dans le cadre des vols de véhicules? On utilise des personnes de moins de 18 ans pour s'assurer de ne pas avoir des peines plus lourdes? Est-ce que cela fait partie du modus operandi du crime organisé?

[English]

Mr. Wade: I believe that it is a tactic they are employing where they want to utilize youth to conduct the thefts and continue their crimes, for a number of reasons. Police aren't aware of them. We know the operators that operate in the mid-level of organized crime in conducting these thefts. We don't know those at the low end. This is an intelligence gap for us because they are young and new to the crimes. Also, I think there is a recognition that their punishments won't be as harsh and they won't be held in custody.

[Translation]

Senator Carignan: Thank you.

[English]

Senator Clement: Thank you to all three witnesses for your work and for your careers as well. Much appreciated.

I have a question about communication with the Canadian public. When I was Mayor of Cornwall, I sat on the Cornwall Police Services Board. The Cornwall Police Service was careful about staying in constant contact with the community around issues that were going on.

I'm wondering if any of you could comment on how your organizations are going to communicate about these amendments. You said to Senator Cotter that you approve them, but are they reassuring to you? What would you add in terms of public safety? Because, as Senator Simons has indicated, the Canadian public is frustrated and upset. Is this helpful? What more do you think we should be talking about to reassure communities?

Mr. Wade: Currently, we're developing our provincial auto theft strategy. One of the pillars of our strategy is education, media and delivering information to the public. When there is either a substantial investigative result or if there are changes in the environment that we want to let the public know about, we use the media for that. We have a media strategy as one of our provincial strategies.

We talk about, as a national strategy, aligning our messages, such as for the national protocol for tracking stolen vehicles. We talk about how to deliver that information to the public so that they know what we're doing, but also to provide them with the information of what you do when you have a car theft and what our response will be.

[Traduction]

M. Wade : Je pense qu'il s'agit d'une tactique qu'ils emploient, ils utilisent des jeunes pour commettre des vols et d'autres délits, pour un certain nombre de raisons. La police ne connaît pas ces jeunes. Nous connaissons les acteurs au niveau intermédiaire du crime organisé et qui dirigent les vols. Nous ne connaissons pas ceux qui se situent au bas de l'échelle. Il s'agit d'une lacune en matière de renseignement, car ils sont jeunes et nouveaux dans le domaine de la criminalité. Par ailleurs, je pense qu'ils savent que les peines ne seront pas aussi sévères et qu'ils ne seront pas placés en détention.

[Français]

Le sénateur Carignan : Merci.

[Traduction]

La sénatrice Clement : Merci aux trois témoins pour leur travail et leur carrière. J'ai beaucoup de reconnaissance envers vous.

J'ai une question sur la communication avec le public canadien. Lorsque j'étais maire de Cornwall, je siégeais au conseil d'administration du service de police de Cornwall. Le service de police de Cornwall veillait à échanger régulièrement avec la communauté au sujet des enjeux qui la concernait.

Je me demande si l'un d'entre vous pourrait nous expliquer ce que vos organisations vont dire au sujet de ces amendements. Vous avez dit au sénateur Cotter que vous les approuviez, mais sont-ils rassurants pour vous? Qu'y ajouteriez-vous du point de vue de la sécurité publique? Car, comme l'a indiqué la sénatrice Simons, le public canadien est frustré et contrarié. Cette mesure est-elle utile? Selon vous, que devrions-nous dire de plus pour rassurer la population?

M. Wade : En ce moment, nous élaborons notre stratégie provinciale de lutte contre le vol d'automobiles. L'un des piliers de notre stratégie est l'éducation, les médias et la diffusion d'informations au public. Lorsque l'enquête aboutit à un résultat substantiel ou qu'il y a des changements dans l'environnement dont nous voulons informer le public, nous utilisons les médias pour cela. La stratégie médiatique fait partie de nos stratégies provinciales.

Nous parlons, dans le cadre d'une stratégie nationale, d'harmoniser nos messages, par exemple pour le protocole national de suivi des véhicules volés. Nous discutons de la manière de transmettre ces informations au public pour qu'il sache ce que nous faisons, mais aussi pour qu'il sache ce qu'il faut faire en cas de vol de voitures et comment nous y répondons.

We have that in our plans. I do not believe we have incorporated the new bill information into a media plan or discussion, but that will certainly be incorporated as it comes out.

Senator Clement: Thank you. Anything else?

Mr. Heard: I'm happy to echo Detective Inspector Wade's comments.

I appreciate your comment that it's vitally important for us, as police leaders, to have a robust public communications strategy to educate the public about this novel crime type that has emerged over the last few years, as well as to reassure them that coordinated action is happening. There was great media coverage around the national summit that was held in February, as well as the National Action Plan on Combating Auto Theft that has been developed. Obviously, the legislative amendments would be the enactment of all this work that has been done collectively — police leadership, government and industry leaders all coming together to try to combat this novel crime type.

Senator Clement: Thank you.

Senator Pate: My question is for both of you but, in particular, for the Canadian Association of Chiefs of Police.

Your association recently attributed the decrease in auto thefts post-2007 to Transport Canada's mandate that carmakers equip cars with anti-theft engine immobilizers and recommended that regulated advancements in anti-theft technology be pursued in order to address the ongoing problem of car theft.

Many of us, including me, have concerns that these measures will result in the easiest to catch being swept up into the system and not necessarily — as you have identified, Detective Inspector Wade — those who are most involved, most benefitting from these crimes.

I'm curious what your response is to the fact that those measures are not in this division and that, in fact, the reality that carmakers could address this issue upfront has not been part of the decision making. Instead, we're looking at a criminal law amendment.

Could CACP elaborate on your position?

Mr. Wade, is there a position from OPP about where we should be going with these kinds of commercial enterprises?

C'est inclus dans nos plans. Je ne pense pas que nous ayons intégré les informations relatives au nouveau projet de loi dans un plan médiatique ou dans une discussion, mais nous le ferons certainement à l'avenir.

La sénatrice Clement : Je vous remercie. Y a-t-il autre chose?

M. Heard : Je suis heureux de me faire l'écho des commentaires de l'inspecteur-détective Wade.

Je suis d'accord avec votre commentaire selon lequel il est d'une importance vitale pour nous, en tant que responsables de la police, de disposer d'une solide stratégie de communication publique pour éduquer le public sur ce nouveau type de criminalité qui a émergé au cours des dernières années, ainsi que pour le rassurer quant à l'existence d'une action coordonnée. Le sommet national qui s'est tenu en février et le plan d'action national de lutte contre le vol d'automobiles qui a été élaboré ont bénéficié d'une grande couverture médiatique. De toute évidence, les changements législatifs seraient la concrétisation de tout ce travail accompli collectivement — les dirigeants de la police, du gouvernement et de l'industrie s'unissant pour tenter de lutter contre ce nouveau type de criminalité.

La sénatrice Clement : Merci.

La sénatrice Pate : Ma question s'adresse à vous deux, mais plus particulièrement à l'Association canadienne des chefs de police.

Votre association a récemment attribué la diminution des vols de voitures après 2007 à l'obligation de Transports Canada pour les constructeurs automobiles d'équiper les voitures de dispositifs antivol d'immobilisation du moteur et a recommandé l'utilisation de mesures réglementaires supplémentaires en matière de technologie antivol afin de s'attaquer au problème du vol de voitures.

Nombre d'entre nous, y compris moi, craignent que ces mesures n'aient pour effet de pénaliser les personnes les plus faciles à attraper et pas nécessairement — comme vous l'avez dit, inspecteur-détective Wade — celles qui sont les plus impliquées dans ces crimes et qui en tirent le plus grand profit.

Je suis curieuse de connaître votre réaction au fait que ces mesures ne figurent pas dans cette section et que le fait que les constructeurs automobiles pourraient s'attaquer directement à ce problème n'a pas été pris en compte lors de la prise de décision. Au lieu de cela, nous envisageons une modification au Code criminel.

L'ACCP pourrait-elle préciser sa position?

Monsieur Wade, la PPO a-t-elle une position sur l'orientation à prendre face à ce type d'entreprises commerciales?

Mr. Heard: I believe that the decrease in auto theft was due to the advancement in technology that occurred. The move toward keyless entry and push-to-start technology greatly helped to reduce auto theft across the country.

Especially in 2022-23, with the emergence of organized crime leveraging these workarounds and leveraging technology for nefarious purposes to defeat the security mechanisms, we've seen a rise in organized and technologically driven auto theft. There is an organized crime component to it.

The name of auto theft has inexplicably changed across Canada. Historically, during my police career, it was essentially a property crime — people joyriding, stealing a vehicle to commit other property offences — whereas now we see that over one sixth of all stolen vehicles are never recovered. Quite often, they are exported to other countries, which Inspector Wade has highlighted.

I appreciate your comments. Definitely, both responses are required. The amendments increase the severity and the criminal penalties for organized crime, which is helpful from a law enforcement perspective. Of course, more could be done in working with industry to try to combat auto theft even further, not simply relying upon criminal sanctions.

Mr. Wade: Those are excellent comments. Thank you, Inspector Heard. I agree with everything you said.

I will add to that by saying that what we're seeing is the evolution of the auto theft crisis across Canada. As cars become more difficult to steal, organized crime groups will pivot. What we're seeing right now in the GTA is the evolution into violent auto theft — break-ins to homes, carjackings at streets and break and enters, or B&Es. We are prepared for that pivot. When we see it, that's an indication that we're having an impact.

With the bill amendments highlighting organized crime involvement, violence and the use of youth in these crimes, it's hitting the next level of auto theft. As my friend said, 20 years ago, we viewed it as a property crime. We don't anymore. It's not, and we can't do that. That's how I see these amendments helping to deal with the evolution of organized crime.

M. Heard : Je pense que la diminution des vols de voitures est due aux progrès technologiques. Le passage à l'entrée sans clé et à la technologie « pousser pour démarrer » a grandement contribué à réduire les vols de voitures dans tout le pays.

En particulier en 2022-2023, avec l'émergence du crime organisé qui tire parti de ces moyens de contournement et de la technologie à des fins malveillantes pour déjouer les mécanismes de sécurité, nous avons constaté une augmentation des vols d'automobiles organisés et misant sur la technologie. Il s'agit d'une composante du crime organisé.

La classification du vol de voitures a inexplicablement changé au Canada. Avant, au cours de ma carrière de policier, il s'agissait essentiellement d'un crime contre les biens, des personnes se baladant en voiture volée ou volant un véhicule pour commettre d'autres délits contre les biens. Alors qu'aujourd'hui, nous constatons que plus d'un sixième de tous les véhicules volés ne sont jamais retrouvés. Très souvent, ils sont exportés vers d'autres pays, comme l'a souligné l'inspecteur Wade.

J'apprécie vos commentaires. Il est clair que les deux approches sont nécessaires. Les amendements augmentent la gravité et les sanctions pénales pour le crime organisé, ce qui est utile du point de vue de l'application de la loi. Bien sûr, on pourrait faire plus en travaillant avec l'industrie pour essayer de lutter encore plus contre le vol de voitures, en ne se contentant pas de compter sur les sanctions pénales.

M. Wade : Ce sont d'excellents commentaires. Je vous remercie, inspecteur Heard. Je suis d'accord avec tout ce que vous avez dit.

J'ajouterai que nous assistons à une évolution de la crise du vol de véhicules au Canada. À mesure que les voitures deviennent plus difficiles à voler, les groupes criminels organisés s'adaptent. Ce que nous voyons actuellement dans la région du Grand Toronto, c'est l'évolution vers le vol de voitures avec violence — des cambriolages dans les maisons, des détournements de voitures dans les rues et des introductions par effraction. Nous sommes prêts à réagir à cette évolution. Lorsque nous voyons un tel phénomène, c'est le signe que nous avons un effet.

Les amendements proposés dans le projet de loi, qui mettent en lumière l'implication du crime organisé, la violence et le recours à des jeunes pour ces crimes, permettent d'atteindre le palier suivant du vol de voitures. Comme l'a dit mon confrère, il y a 20 ans, nous considérons que c'était un crime contre les biens. Nous ne voyons plus les choses ainsi. Ce n'en est pas un, et nous ne pouvons pas agir de la sorte. C'est ainsi que ces amendements aideront à composer avec l'évolution du crime organisé.

Senator Pate: The reason I'm pushing on this point is because, of course, much of the work I have done has been in and around the prisons. We see that it's mostly the easiest to catch who ends up there, and mostly racialized and poor youth, quite frankly, or young adults, as you identified.

Too often, in my experience in working with police, they are often not given the resources to do the more complex investigations that are required to go after organized crime and international linkages.

Is that still an issue or is that something that is being addressed? I think of as related to car theft, the fact that we have names in the Pandora and Panama Papers, yet there have been no prosecutions of those individuals, when we know they are committing fraud and tax evasion. I'm not convinced that these measures will result in our actually getting the kingpins, if you will.

Mr. Wade: That's a good point. We talk about a whole-of-society approach. We can't look at it from any one angle. Of course, we need front-line enforcement, we need social acts and we need to look at what is starting this problem, looking upstream. I can tell you, with our provincial Organized Crime Towing and Auto Theft team, our strategy — our number one mandate is the organized crime groups responsible and behind auto theft. I think I can comment for my partners from the Greater Toronto Area and Ontario that we do focus on the organized crime aspect. We don't want to round up 30 car thieves. We want to get who is at the root of it and — restrict their financial gains, you know, use money laundering, use financial investigations as part of our tools, and that's really what we're looking at, high-end conspiracy, organized crime investigations and charges.

There is a lot of success in that area. Project Odyssey was mentioned earlier, by Peel; Project Fairfield from the OPP; and Project Vector. It is really looking at it not from a recovery, but from an organized time standpoint. Project Emissions, I mean. I could expand, but I hope I answered your question.

The Chair: Thank you. That's it?

Senator Pate: I don't know if the CACP wants to add anything.

Mr. Authier: Maybe I could add as well, in terms of the tools provided, this bill also adds the new offence for money laundering which provides a new option for police to go after the higher-ups in the organization, and the tool that is also provided to keep accounts open so we can gather the intelligence and the

La sénatrice Pate : Si j'insiste sur ce point, c'est bien sûr parce qu'une grande partie de mon travail s'est déroulée dans les prisons et leurs environs. Nous constatons que ce sont surtout les personnes les plus faciles à attraper qui finissent là, et souvent des jeunes défavorisés et de différentes origines raciales, très franchement, ou de jeunes adultes, comme vous l'avez indiqué.

Trop souvent, d'après mon expérience de travail avec la police, celle-ci ne dispose pas des ressources nécessaires pour mener les enquêtes plus complexes qui sont requises pour s'attaquer au crime organisé et aux liens internationaux.

Ce problème persiste-t-il ou est-il abordé? En ce qui concerne les vols de voitures, je pense au fait que des noms figurent dans les Pandora Papers et les Panama Papers, mais qu'aucune poursuite n'a été engagée contre ces personnes, alors que nous savons qu'elles commettent des fraudes et des évasions fiscales. Je ne suis pas convaincue que ces mesures nous permettront de mettre la main sur les gros bonnets, pour ainsi dire.

M. Wade : C'est un bon point. Nous parlons d'une approche à l'échelle de la société. Nous ne pouvons pas l'envisager sous un seul angle. Bien sûr, nous avons besoin d'agents de première ligne, d'actions sociales, et nous devons examiner ce qui est à l'origine de ce problème, en amont. Je peux vous dire qu'avec notre équipe provinciale de lutte contre le crime organisé dans l'industrie du remorquage des véhicules et le vol d'automobiles, notre stratégie — notre mandat principal — se rapporte aux groupes criminels organisés responsables et à l'origine des vols d'automobiles. Je pense pouvoir dire, au nom de mes partenaires de la région du Grand Toronto et de l'Ontario, que nous nous attardons à la criminalité organisée. Nous ne voulons pas arrêter 30 voleurs de voitures. Nous voulons attraper ceux qui sont à l'origine de ces vols et restreindre leurs gains financiers, vous savez, en utilisant des outils comme le blanchiment d'argent et les enquêtes financières. Nous cherchons vraiment à cibler la conspiration aux échelons supérieurs, les enquêtes sur le crime organisé et les inculpations.

Il y a beaucoup de réussites à ce chapitre. Il a été question plus tôt du projet Odyssey, par le service régional de police de Peel; du projet Fairfield, par la Police provinciale de l'Ontario; et du projet Vector. Il s'agit d'examiner la question non pas du point de vue de la récupération, mais plutôt de la criminalité organisée. Il y a le projet Emissions, je veux dire. Je pourrais en dire plus, mais j'espère avoir répondu à votre question.

La présidente : Je vous remercie. Est-ce que c'est tout?

La sénatrice Pate : Je ne sais pas si l'Association canadienne des chefs de police, ou ACCP, veut ajouter quelque chose.

M. Authier : En ce qui concerne les outils fournis, je pourrais peut-être ajouter que ce projet de loi crée également une nouvelle infraction pour le recyclage des produits de la criminalité, ce qui donne à la police une nouvelle option pour s'attaquer aux hautes sphères de l'organisation. Il y a aussi un outil qui permet de

evidence to prosecute those offences which sometimes is what is missing at the moment. It's hard to get the higher-up individual because we cannot gather all the evidence.

Those are two tools, from the CACP's perspective, that we strongly support because they will provide help for the police to investigate the higher-ups in the organization.

Senator Pate: Thank you.

The Chair: Thank you.

[*Translation*]

Welcome, Senator Forest. We're glad to have you with us.

Senator Forest: Thank you, Madam Chair. My question is for Mr. Authier, who is a member of the Law Amendments Committee.

The police need a warrant to search a sealed container. What's more, to obtain one in due form, they need reasonable grounds to believe that the law is being broken. Would it not be appropriate to relax the burden of proof requirements for obtaining this warrant in order to facilitate inspection, especially of containers?

[*English*]

Mr. Authier: The question is related to whether the standard for getting the production order or the account kept open under these provisions should be relaxed from a judicial point?

[*Translation*]

Senator Forest: You need a warrant, for example, to search a container. Shouldn't the requirements for obtaining this warrant be relaxed to facilitate the work of police authorities?

[*English*]

Mr. Authier: From the police point of view, probably we would welcome relaxing of those rules, but I'm conscious that there are constitutional rights for individuals, so we need to balance the needs for police investigation with the public right to privacy. I believe at this point there is a good balance in having the judge and a third party reviewing those principles. It's probably adequate, and there is, depending on the provision — currently, it's on reasonable grounds to believe or reasonable grounds to suspect that will assist an investigation.

garder les comptes ouverts afin que nous puissions recueillir les renseignements et les preuves afin d'intenter des poursuites pour ces infractions, ce qui fait parfois défaut à l'heure actuelle. Il est difficile de mettre la main au collet des personnes les plus haut placées parce que nous ne pouvons pas rassembler toutes les preuves.

Ce sont deux outils que l'ACCP soutient fortement parce qu'ils aideront la police à enquêter sur les hauts responsables de l'organisation.

La sénatrice Pate : Je vous remercie.

La présidente : Je vous remercie.

[*Français*]

Bienvenue, sénateur Forest. Nous sommes heureux que vous soyez avec nous.

Le sénateur Forest : Merci, madame la présidente. Ma question s'adresse à M. Authier, qui est membre du Comité sur les amendements législatifs.

Il faut un mandat pour que la police fouille un conteneur scellé. De plus, pour l'obtenir en bonne et due forme, cela prend des motifs raisonnables de croire que l'on contrevient à une loi. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'assouplir la démonstration qui doit être faite pour obtenir ce mandat afin de faciliter l'inspection, particulièrement celle des conteneurs?

[*Traduction*]

M. Authier : La question vise à savoir si la norme pour obtenir l'ordonnance de communication ou le maintien du compte ouvert en vertu de ces dispositions devrait être assouplie d'un point de vue judiciaire, n'est-ce pas?

[*Français*]

Le sénateur Forest : Il vous faut un mandat, par exemple, pour fouiller un conteneur. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'assouplir les exigences pour obtenir ce mandat afin de faciliter le travail des autorités policières?

[*Traduction*]

M. Authier : Du point de vue de la police, nous serions probablement favorables à un assouplissement de ces règles, mais je suis conscient que les individus ont des droits constitutionnels, et que nous devons donc trouver un équilibre entre les besoins de l'enquête policière et le droit de la population à la vie privée. Je pense que pour l'instant, l'examen de ces principes par le juge et une tierce partie constitue un bon équilibre. C'est probablement adéquat, et il y a, selon la disposition... Actuellement, il faut avoir des motifs raisonnables de croire ou de soupçonner que cela aidera une enquête.

Maybe my colleague will have more to say, but I do not believe that at this point we are seeking to ask for a relaxing of those rules.

Mr. Heard: I'm happy to add. Practically, the way that we address this in terms of having suspicion as opposed to reasonable grounds or having grounds to apply for a warrant is through enhanced and better collaboration with our partners at the Canadian Border Services Agency, or CBSA, who have much broader powers to search and inspect goods, whether at rail yards or at ports. That increased intelligence sharing and coordination, which are pillars of the National Action Plan on Combatting Auto Theft, are what is really important.

[Translation]

Senator Forest: Still on the subject of containers, is it correct that shipping companies, which transport huge quantities of containers and are often used to distribute stolen vehicles, have no responsibility for what they transport as cargo?

[English]

Mr. Authier: That's a very good question. I believe you're correct that they sign their liability away, so they are not liable for what they transport. People who are actually responsible — the people who shipped are not the ones that are responsible for what is in the containers.

There is probably someone better placed than me that looks at the liability side of transportation. Unfortunately, I don't have the act with me on hand, but I believe you're correct.

Mr. Wade: I could add a comment to that, if I have time. Very quickly, it was one of our recommendations from the Ontario Association of Chiefs of Police that there be a discussion around increased accountability for shipping companies. So, right now, they can change a bill of lading 72 hours after it has departed our country and then change the details of shipping. That's an issue. That's a problem.

As well, unless they are held financially liable, oftentimes that's where you promote that accountability. So they are in the discussions, and we have had independent discussions between police and our non-police partners in the shipping industry, and they have been stepping up, and there is more work that can be done. But it's a very good point.

[Translation]

Senator Forest: Thank you.

Peut-être que mon collègue aura plus de choses à dire, mais je doute que nous cherchions à demander un assouplissement de ces règles à ce stade-ci.

M. Heard : Je peux compléter avec plaisir. En pratique, voici comment nous abordons la question des soupçons par opposition aux motifs raisonnables ou des motifs de demander un mandat. En fait, nous renforçons et améliorons la collaboration avec nos partenaires de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou ASFC, qui disposent de pouvoirs beaucoup plus vastes leur permettant de fouiller et d'inspecter les marchandises, que ce soit dans les gares de triage ou les ports. Ce qui compte vraiment, c'est cette intensification de l'échange d'information et de la coordination, qui sont au cœur du plan d'action national pour lutter contre le vol de véhicules.

[Français]

Le sénateur Forest : Toujours en ce qui concerne les conteneurs, est-il exact que les compagnies maritimes, qui transportent d'immenses quantités de conteneurs et qui servent souvent à distribuer les véhicules volés, n'ont aucune responsabilité quant à ce qu'elles transportent comme marchandise?

[Traduction]

M. Authier : C'est une très bonne question. Je crois que vous avez raison de dire que ces compagnies se déchargent de leur responsabilité, et qu'ils ne sont pas responsables de ce qu'ils transportent. Les personnes qui sont réellement responsables... Les personnes qui expédient ne sont pas responsables de ce qui se trouve dans les conteneurs.

Il y a probablement quelqu'un de mieux placé que moi pour étudier l'aspect responsabilité du transport. Malheureusement, je n'ai pas la loi sous la main, mais je pense que vous avez raison.

M. Wade : Je pourrais ajouter un commentaire à ce sujet, si j'ai le temps. Très rapidement, à l'Association des chefs de police de l'Ontario, nous avons recommandé qu'il y ait une discussion afin d'accroître la responsabilité des compagnies de transport maritime. À l'heure actuelle, elles peuvent modifier un connaissance 72 heures après le départ du pays et changer les détails de l'expédition. C'est un enjeu. C'est un problème.

En outre, à moins que les compagnies ne soient tenues financièrement responsables, c'est souvent ce qui favorise la responsabilité. Elles participent donc aux discussions. Nous avons eu des échanges indépendants entre la police et nos partenaires autres que les forces policières dans l'industrie du transport maritime, et les compagnies ont fait des progrès, mais il y a encore du travail à faire. Quoi qu'il en soit, c'est un très bon point.

[Français]

Le sénateur Forest : Merci.

[English]

Senator Dalphond: Quick question for our panel. These electronic devices, are they banned in the U.S.?

Mr. Wade: Maybe my friends can comment. I don't know. I apologize. I can look into that and get back to you and find out some legislation in the United States, if you'd like. Maybe my partners have some information on that.

Senator Dalphond: You say they are in a warehouse at some of the main providers here in Canada, but if we make it illegal — but if it's easy to buy on the other side of the border, it might still remain an option for those who want to have access to these devices.

Are you aware, Mr. Heard or Mr. Authier?

Mr. Heard: No, it's a very good question. I know that, as Inspector Wade commented, these devices are available online, but specifically how they are regulated and controlled in the United States is a very good question, and it is something we'll have to research and get back to you.

Senator Dalphond: Thank you.

[Translation]

Senator Carignan: My question is about subsection 333.1(1) on minimum sentences. The provision sets a minimum sentence of six months for vehicle theft on the third offence. However, for theft committed with the use of violence and for new offences, which are much more serious offences, there is no minimum sentence. It's difficult for me to see what reason you have been given for there to be a minimum sentence for simple car theft after a third offence, but no minimum sentence for the more serious offences of car theft with the use of violence, theft committed for organized crime, and so on. How do you explain this? I'm having trouble understanding it.

[English]

Mr. Wade: I can comment quickly, and I'm sure my partners with CACP will have something to say about that.

The mandatory minimum sentencing for a third offence, that would be a serial committer of auto theft, so nonviolent. With the violent offences, obviously there is a wider sentencing range that can be applied. I believe there is a discussion surrounding minimum sentencing for violent auto theft as well. It's not being discussed right now in the bill.

[Traduction]

Le sénateur Dalphond : J'ai une question rapide à l'intention de notre groupe de témoins. Ces dispositifs électroniques sont-ils interdits aux États-Unis?

M. Wade : Mes amis pourront peut-être répondre. Je l'ignore. Veuillez m'excuser. Si vous le souhaitez, je peux me renseigner et vous revenir, et voir si je trouve une législation américaine. Mes partenaires ont peut-être des informations là-dessus.

Le sénateur Dalphond : Vous dites que les dispositifs sont dans un entrepôt chez certains des principaux fournisseurs ici au Canada, mais si nous les rendons illégaux, et qu'il est facile de les acheter de l'autre côté de la frontière, cela pourrait rester une option pour ceux qui veulent y avoir accès.

Êtes-vous au courant, messieurs Heard ou Authier?

M. Heard : Non, c'est une très bonne question. Je sais que ces dispositifs sont disponibles en ligne, comme l'a dit l'inspecteur Wade, mais la façon dont ils sont réglementés et contrôlés aux États-Unis est une très bonne question. C'est un point sur lequel nous devons faire des recherches pour vous répondre.

Le sénateur Dalphond : Je vous remercie.

[Français]

Le sénateur Carignan : Ma question porte sur le paragraphe 333.1(1) sur les peines minimales. On prévoit une peine minimale de six mois pour vol de véhicule à la troisième récidive. Cependant, pour un vol commis avec violence et pour les nouvelles infractions, qui sont des infractions beaucoup plus graves, on ne prévoit pas de peine minimale. J'ai de la difficulté à voir quelle est la raison qu'on vous a donnée pour qu'il y ait une peine minimale pour un vol de voiture simple après trois récidives, mais pas de peine minimale pour une infraction plus grave de vol de voiture avec violence, de vol commis pour le crime organisé, etc. Comment expliquez-vous cela? J'ai de la difficulté à comprendre.

[Traduction]

M. Wade : Je peux faire un commentaire rapide, et je suis sûr que mes partenaires de l'ACCP auront quelque chose à dire à ce sujet.

La peine minimale obligatoire pour une troisième récidive viserait un voleur de voitures en série, qui n'est pas violent. En ce qui concerne les délits avec violence, il est évident qu'un éventail de peines plus large peut être appliqué. Je crois qu'il y a également un débat sur les peines minimales pour les vols de voitures avec violence. Cette question n'est pas abordée pour l'instant dans le projet de loi.

[Translation]

Senator Carignan: On the other hand, you were given no justification for that. That's what you think, but no justification has been provided to you for not imposing a minimum sentence in these situations, as well.

[English]

Mr. Wade: I'm sorry. I don't know why it's not being discussed. There is a place for discussion, and maybe that's in the further review. These bills are introduced, and there is always constant review. Constant review is a good way to move forward.

[Translation]

Senator Carignan: I am putting the question to the other witnesses. Were you given any justification for imposing a minimum sentence for simple car theft after a third offence, but no minimum sentence for theft committed with the use of violence or for a criminal organization?

[English]

Mr. Authier: I'm not personally aware if there has been a justification for not including a minimum sentence for a third or subsequent offences. What I could say is that despite the fact that there is no minimum sentence, that doesn't mean that an offender with a third offence for a violent crime is not going to receive a harsher sentence. Most likely, I will hope the prosecutor would ask for more than that minimum of six months on a third violent offence. The fact that this offence now carries a maximum sentence of 14 years will suggest to a judge that it be taken more seriously; therefore, the penalty should be more serious than the first offence.

But the CACP is advocating for stronger minimum sentences for repeated violent offences. It's something that we would welcome, but at the same time, I know the signal that the offence of 14 years instead of 10 years does give an indication to the court that those are more serious offences. It gives some tools for the prosecutor to argue that point.

It would be a good amendment to see some minimum sentences included in that section as well.

Senator Carignan: Thank you.

Senator Klyne: Thank you very much, Detective Inspector Wade. There was a time when it was a sufficient deterrent to etch the auto glass in a high-end vehicle. They would just walk away from that. Similarly, to a lesser extent, just seeing the club locked into the steering wheel was enough. What can you offer for today's car owners?

[Français]

Le sénateur Carignan : Par contre, on ne vous a pas justifié cela. C'est ce que vous croyez, mais on ne vous a pas donné de justification pour ne pas imposer une peine minimale dans ces situations aussi.

[Traduction]

M. Wade : Je suis désolé, mais j'ignore pourquoi il n'en est pas question. Il y a un endroit pour en discuter, et c'est peut-être dans le cadre de l'examen plus poussé. Ces projets de loi sont introduits, et ils sont constamment réexaminés. L'examen constant est un bon moyen de procéder.

[Français]

Le sénateur Carignan : Je pose la question aux autres témoins. Vous a-t-on donné une justification pour imposer une peine minimale pour un vol simple de voiture après une troisième récidive, mais pas de peine minimale pour un vol commis avec violence ou pour une organisation criminelle?

[Traduction]

M. Authier : Je ne sais pas personnellement si une justification a été donnée pour ne pas inclure une peine minimale lors d'une troisième récidive ou d'infractions subséquentes. Ce que je peux dire, c'est que même s'il n'y a pas de peine minimale, cela ne veut pas dire qu'un délinquant ayant commis un troisième crime violent ne va pas recevoir une peine plus sévère. Fort probablement, le procureur demandera plus que la peine minimale de six mois en cas de troisième infraction violente. Le fait que ce délit soit désormais passible d'une peine maximale de 14 ans incitera le juge à le prendre plus au sérieux; par conséquent, la peine devrait être plus lourde que pour le premier crime.

Or, l'ACCP préconise des peines minimales plus sévères pour les récidives avec violence. Nous y serions favorables. Toutefois, je sais que la peine de 14 ans au lieu de 10 pour l'infraction indique au tribunal qu'il s'agit de gestes plus graves. Le procureur dispose ainsi d'outils pour faire valoir ce point de vue.

Inclure des peines minimales à cette disposition aussi serait un amendement valable.

Le sénateur Carignan : Je vous remercie.

Le sénateur Klyne : Merci beaucoup, inspecteur-détective Wade. Il fut un temps où il était suffisamment dissuasif de graver la vitre d'un véhicule haut de gamme. Les voleurs s'en éloignaient tout simplement. De même, dans une moindre mesure, il suffisait de voir la barre verrouillée au volant. Que pouvez-vous proposer aux propriétaires de voitures d'aujourd'hui?

Mr. Wade: That's a great question. With advanced technology, there needs to be an advanced response. So the etching of the glass was a less advanced tech reason to prevent theft.

There are tracking devices right now; you can put seven different tracking devices in your car. The thieves can't find them, because they are difficult to find. Those are very effective, because you can't just find one device — an Apple AirTag — and just throw it away. There are multiple devices hidden around. That's one way.

The thing with technology is that the minute we implement a technological prevention, the bad guys are already working on a solution to it. That doesn't mean we stop; we continue, we advance, we develop and then we pivot and respond.

Senator Klyne: Is there a web page I can go to?

Mr. Wade: There is. I just don't want to advertise for a specific company. There are lots out there. It's my place here to advertise, but you can find them with a web search.

The Chair: Detective inspector, thank you so much for making the trek from Saskatchewan. Some of us do it every week, but it was still very good of you to come, because you're from Ontario.

To Mr. Heard and Mr. Authier, thank you so much for being here. We really appreciate it.

(The committee adjourned.)

M. Wade : C'est une excellente question. Avec une technologie de pointe, il faut une réponse de pointe. La gravure de la vitre était donc le moyen technique le moins avancé pour prévenir le vol.

Il existe aujourd'hui des dispositifs de repérage; vous pouvez en installer sept différents dans votre voiture. Les voleurs ne peuvent pas les trouver, parce qu'ils sont difficiles à localiser. Ces dispositifs sont très efficaces, parce qu'il est impossible de trouver un seul dispositif — comme un AirTag d'Apple — et de s'en débarrasser, étant donné qu'il y en a plusieurs cachés. C'est une façon de procéder.

Le problème avec la technologie, c'est qu'à la minute où nous mettons en place une prévention technologique, les malfaiteurs travaillent déjà à une solution. Cela ne veut pas dire que nous nous arrêtons; nous continuons, nous progressons, nous développons des outils, puis nous nous ajustons et réagissons.

Le sénateur Klyne : Existe-t-il une page Web que je peux consulter?

M. Wade : Oui. Je ne veux pas faire de publicité à une entreprise en particulier. Il y en a beaucoup. Ce n'est pas à moi de faire de la publicité, mais vous pouvez les trouver en faisant une recherche sur Internet.

La présidente : Inspecteur-détective, merci beaucoup d'avoir fait le voyage depuis la Saskatchewan. Certains d'entre nous le font chaque semaine, mais c'est quand même très gentil à vous d'être venu, parce que vous êtes de l'Ontario.

Messieurs Heard et Authier, je vous remercie beaucoup d'être venus. Nous vous en sommes très reconnaissants.

(La séance est levée.)
