



N° 85-563-XIF au catalogue

# L'exploration de la participation du crime organisé au vol de véhicules à moteur



## **Comment obtenir d'autres renseignements**

Toute demande de renseignements au sujet du présent produit ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Centre canadien de la statistique juridique, appel sans frais 1 800 387-2231 ou (613) 951-9023, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6.

Pour obtenir des renseignements sur l'ensemble des données de Statistique Canada qui sont disponibles, veuillez composer l'un des numéros sans frais suivants. Vous pouvez également communiquer avec nous par courriel ou visiter notre site Web.

**Service national de renseignements**

**Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants**

**Renseignements concernant le Programme des bibliothèques de dépôt**

**Télécopieur pour le Programme des bibliothèques de dépôt**

**Renseignements par courriel**

**Site Web**

**1 800 263-1136**

**1 800 363-7629**

**1 800 700-1033**

**1 800 889-9734**

**infostats@statcan.ca**

**www.statcan.ca**

## **Renseignements sur les commandes et les abonnements**

Le produit n° 85-563-XIF au catalogue est publié sous forme électronique dans le site Internet de Statistique Canada et est offert au prix de 24 \$CAN. Les utilisateurs peuvent obtenir des exemplaires à **www.statcan.ca**, sous la rubrique Produits et services.

## **Normes de service à la clientèle**

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois, et ce, dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1 800 263-1136.



Statistique Canada  
Centre canadien de la statistique juridique

# L'exploration de la participation du crime organisé au vol de véhicules à moteur

par **Marnie Wallace**, *Statistique Canada*

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2004

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Canada K1A 0T6.

Mai 2004

N° 85-563-XIF au catalogue

85-563-XIF: ISBN 0-660-96923-8

Périodicité : occasionnelle  
Ottawa

This publication is available in English upon request (Catalogue no. 85-563-XIE)

---

## Note de reconnaissance

*Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et les citoyens, les entreprises, les administrations et les autres organismes du Canada. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques exactes et actuelles.*

## Table des matières

Faits saillants	5
Introduction	6
Étendue du vol de véhicules au Canada	6
Les vols de véhicules sont en baisse	6
Regina, Winnipeg et Vancouver continuent de déclarer les taux les plus élevés	8
Le taux de classement est stable ces dernières années	8
Les voitures demeurent le type de véhicule le plus couramment volé	9
Définition du vol de véhicules par des groupes organisés	9
Mesure de la récupération des véhicules volés — Indicateur de la fréquence du vol de véhicules par des groupes organisés	10
Caractéristiques des affaires de vol de véhicules avec ou sans récupération	13
Définition d'une organisation criminelle aux fins de la collecte de données future	13
Participation des jeunes au vol de véhicules par des groupes organisés	14
Complexité des méthodes du crime organisé et du vol de véhicules	15
Transformation des véhicules volés en profit	15
Exportation à l'étranger	15
Commerce interprovincial	16
Vol aux fins de la vente de pièces de véhicules	17
Mesures prises pour lutter contre le vol de véhicules par des groupes organisés	17
Lutte contre l'exportation illégale de véhicules volés	17
Mesures de prévention du vol de véhicules	18
Méthodes	20
Bibliographie	22
Notes	23

## Faits saillants

- En 2002, plus de 161 000 véhicules ont été volés au Canada. Le taux de vols de véhicules a augmenté de façon constante entre 1984 et 1996, et il a généralement reculé depuis, incluant une baisse de 5 % en 2002.
- Même si la recherche de sensations fortes continue d'être un important motif de vol de véhicules, le vol en vue d'un profit représente un grave problème dans certaines parties du pays. Selon les spécialistes, les véhicules volés par des groupes organisés sont généralement destinés à l'exportation à l'étranger ou à la revente interprovinciale, ou bien ils sont démontés pour les pièces.
- La mesure dans laquelle le crime organisé est impliqué dans le vol de véhicules peut plus ou moins être estimée d'après la proportion de véhicules volés non récupérés. En 2002, environ 1 véhiculé volé sur 5 n'a pas été récupéré.
- Même si ce sont les provinces de l'Ouest qui affichent les taux globaux les plus élevés de vols de véhicules, la plupart de ces véhicules sont ultérieurement récupérés et ils sont généralement volés pour la recherche de sensations fortes. Si l'on se fie au taux de véhicules volés non récupérés à titre de mesure substitutive, les taux les plus élevés de vols de véhicules par des groupes organisés se retrouvent dans les grands centres urbains du Québec et de l'Ontario de même que dans la ville portuaire de Halifax.
- Parmi les services de police importants, celui de Montréal semble avoir le plus grand problème de vols de véhicules par des groupes organisés au pays, le taux de véhicules non récupérés sur son territoire étant plus du double de celui déclaré par le service de police de Halifax, qui s'est classé au deuxième rang. Montréal a également déclaré la proportion de véhicules non récupérés la plus élevée, soit 44 %.
- Des taux élevés de véhicules non récupérés ont aussi été constatés à Halifax, à London, à Ottawa–Gatineau et dans la région de Toronto. St. John's, Victoria et Regina ont affiché les taux les moins élevés.
- Les véhicules volés à partir de résidences privées sont beaucoup plus susceptibles de ne pas être récupérés (34 %) que les véhicules volés dans les rues (10 %) et les parcs de stationnement (15 %). De plus, 41 % des véhicules volés chez les concessionnaires d'automobiles ne sont pas récupérés. Cela pourrait indiquer que les groupes organisés sont très sélectifs quant aux véhicules qu'ils ont en vue.

## Introduction

Même si la recherche de sensations fortes demeure un important motif de vol de véhicules à moteur au Canada, le nombre de véhicules volés par des groupes organisés en vue d'un profit est un grave problème selon les spécialistes du vol de voitures. En 2000, on a déterminé que le vol de voitures était une nouvelle priorité en vertu du Programme national de lutte contre le crime organisé. Le vol de véhicules est une activité à faible risque et à rentabilité élevée qui est souvent utilisée par les organisations criminelles pour amasser des fonds afin de poursuivre diverses autres activités criminelles<sup>1</sup>.

Les données sur les vols de véhicules sont obtenues directement des services de police canadiens dans le cadre du Programme de déclaration uniforme de la criminalité (DUC) de Statistique Canada. Ces données ne contiennent pas d'indicateur direct de la participation du crime organisé au vol de véhicules. Toutefois, plusieurs services de police peuvent fournir de l'information sur le nombre de véhicules volés qui sont récupérés ou non. Dans le présent rapport, les données sur les véhicules « non récupérés » servent d'indicateur substitutif de l'importance du vol de véhicules perpétré par des groupes organisés (voir l'encadré 1, Mesure de la récupération des véhicules volés, à la page 9).

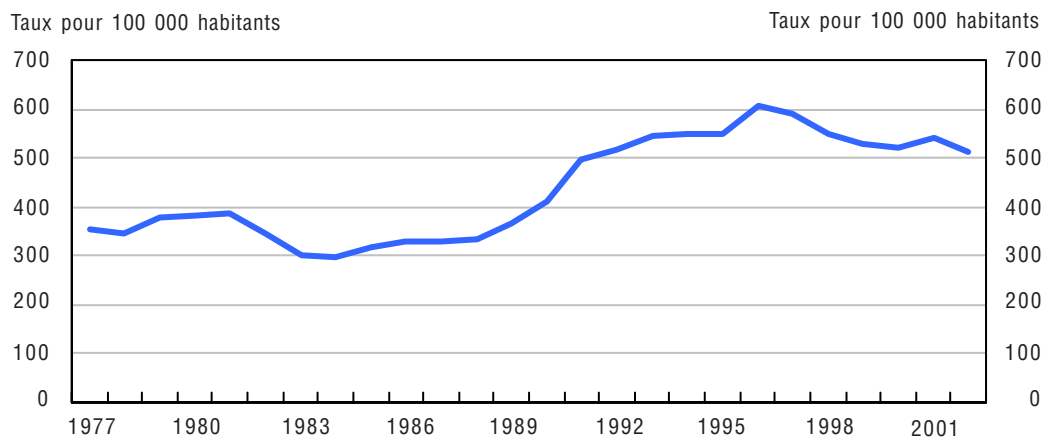
La première partie du rapport porte sur l'étendue des vols de véhicules en général au Canada et sur les tendances connexes. La deuxième partie traite de la participation du crime organisé aux vols de véhicules, des endroits où les vols sont concentrés, des personnes en cause et de ce qui arrive aux véhicules une fois qu'ils sont volés. À noter que dans tout le présent rapport, les termes « vol de véhicules par des groupes organisés », « vol par des groupes organisés », « vol lié au crime organisé » et « vol par des réseaux de voleurs de véhicules professionnels » décrivent la même activité, ces expressions étant interchangeable dans le vocabulaire des spécialistes du domaine.

## *Étendue du vol de véhicules au Canada*

### **Les vols de véhicules sont en baisse**

En 2002, plus de 161 000 véhicules ont été volés au Canada, soit environ 440 vols de véhicules par jour. Le taux de vols de véhicules à moteur a progressé de façon constante de 1984 à 1996, incluant des augmentations à deux chiffres de 1989 à 1991 et en 1996. Depuis 1996, les taux ont suivi une tendance générale à la baisse, ayant fléchi de 5 % en 2002 (tableau 1, figure 1). Ces dernières années, les taux de vols de véhicules à moteur sont demeurés plus élevés que ceux constatés dans les années 1970 et 1980.

Figure 1

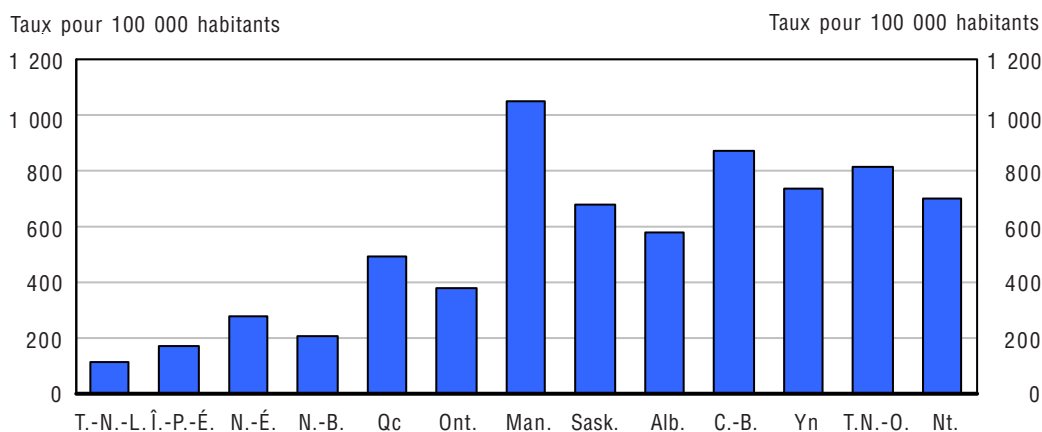
**VoIs de véhicules à moteur au Canada, 1977 à 2002**

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité; Statistique Canada, Division de la démographie, *Statistiques démographiques annuelles, 2002*, produit n° 91-213-XIB au catalogue.

La baisse observée en 2002 était attribuable à une chute de 13 % enregistrée en Saskatchewan et à des reculs de 11 % au Québec et à l'Île-du-Prince-Édouard. La Colombie-Britannique a été la seule province à déclarer une importante hausse (+7 %) de son taux de vols de véhicules en 2002 (tableau 2).

Comme dans le cas de la plupart des crimes, les taux de vols de véhicules à moteur ont tendance à être moins élevés dans l'Est que dans l'Ouest du pays. Le Manitoba a déclaré le taux de vols de véhicules le plus élevé au cours de 9 des 10 dernières années, tandis que Terre-Neuve-et-Labrador a affiché le taux le moins élevé pendant plus de 20 ans (figure 2).

Figure 2

**VoIs de véhicules à moteur, provinces et territoires, 2002**

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

## **Regina, Winnipeg et Vancouver continuent de déclarer les taux les plus élevés**

Les vols de véhicules ont tendance à être concentrés dans les grandes régions urbaines. En 2002, le taux de l'ensemble des vols de véhicules à moteur dans les régions métropolitaines de recensement (RMR)<sup>2</sup> se situait à 606 affaires pour 100 000 habitants, comparativement à 364 affaires dans les régions autres que des RMR.

Dans les 25 RMR en 2002, les taux variaient entre 147 affaires pour 100 000 habitants à St. John's et 1 424 affaires à Regina (tableau 3). Regina, Winnipeg et Vancouver ont affiché les taux de vols de véhicules les plus élevés au pays tous les ans depuis 1995. Même si Regina et Winnipeg ont enregistré les taux de vols de véhicules les plus élevés de toutes les RMR en 2002, elles ont toutes deux déclaré des baisses considérables en 2002 (-27 % et -13 %, respectivement).

Au cours des 10 dernières années, le taux de vols de véhicules à moteur a doublé à London, presque triplé à Regina et presque quadruplé à Winnipeg, ce qui a donné lieu à une forte hausse des taux de vols de véhicules au Manitoba et en Saskatchewan en particulier. En revanche, les taux de vols de véhicules à Québec, Thunder Bay, Sudbury et Calgary ont diminué de moitié depuis 1992. Par conséquent, le taux global de vols de véhicules à moteur en 2002 (514) était presque identique à ce qu'il était en 1992 (517).

## **Le taux de classement est stable ces dernières années**

Le vol de véhicules à moteur est un crime caractérisé par des taux de classement relativement faibles. En 2002, 12 % de tous les vols de véhicules au Canada ont été résolus par la police, comparativement à 20 % pour l'ensemble des crimes contre les biens. Le taux de classement des vols de véhicules a été relativement stable pendant les sept dernières années (tableau 1). Les reculs importants du taux de classement observés entre 1989 et 1996 ont coïncidé avec une période de croissance des taux de vols de véhicules à moteur.

En 2002, 8 % des vols de véhicules ont donné lieu à des accusations par la police, et 4 % ont été classés sans mise en accusation. Une affaire est classée sans mise en accusation lorsque la police a identifié au moins un auteur présumé et qu'il y a suffisamment de preuves pour porter une accusation en rapport avec l'affaire, mais que le cas de l'auteur présumé est traité par d'autres moyens. Cela pourrait se produire pour un certain nombre de raisons : la police peut avoir utilisé son pouvoir discrétionnaire et décidé de ne pas porter d'accusation, le plaignant ne voulait pas que la police porte des accusations ou l'auteur présumé était impliqué dans d'autres affaires.

À l'échelon provincial, les taux de classement variaient de 30 % à Terre-Neuve-et-Labrador à 5 % en Colombie-Britannique (tableau 4).



## Les voitures demeurent le type de véhicule le plus couramment volé

En 2002, les voitures étaient toujours le type de véhicule le plus couramment volé; elles représentaient 59 % de tous les véhicules volés. Toutefois, les camions, qui incluent les mini-fourgonnettes et les véhicules loisir travail, constituent maintenant le tiers des véhicules volés. Le taux de vols de camions a progressé de 44 % au cours de la dernière décennie, alors que le taux de vols de voitures a fléchi de 9 % depuis 1992. Ces données illustrent bien la popularité croissante des véhicules loisir travail, des mini-fourgonnettes et des camions sur la route et comme cibles possibles pour le vol.

## Définition du vol de véhicules par des groupes organisés

La définition suivante d'une « organisation criminelle » figure à l'article 467.1 du *Code criminel* :

Une « organisation criminelle » est un groupe, quel qu'en soit le mode d'organisation,

1. composé d'au moins trois personnes se trouvant au Canada ou de l'étranger;
2. dont un des objets principaux ou une des activités principales est de commettre ou de faciliter un ou plusieurs infractions graves qui, si elles étaient commises, pourraient lui procurer- ou procurer à une personne qui en fait partie- directement ou indirectement, un avantage matériel, notamment financier.

La présente définition ne vise pas le groupe d'individus formé au hasard pour la perpétration immédiate d'une seule infraction. Le fait de commettre une infraction comprend le fait de participer à sa perpétration ou de conseiller à une personne d'y participer.

Certains vols de véhicules par des groupes organisés sont perpétrés par des groupes du crime organisé établis dont l'intention est d'utiliser les profits pour financer d'autres activités criminelles. Une étude menée en 1998 par la Gendarmerie royale du Canada (GRC) laisse entendre que les groupes du crime organisé participent à tous les aspects du vol de véhicules aux fins du processus d'exportation, incluant la commande de véhicules de certaines marques ou années, ou de certains modèles; la commande de vols; la falsification de l'identité des voitures et des documents afférents; le transport de voitures à l'extérieur de la province; et l'organisation de leur exportation illégale<sup>3</sup>.

Dans son *Rapport annuel sur le crime organisé au Canada*, le Service canadien des renseignements criminels (SCRC) décrit le vol de véhicules comme une activité perpétrée par les groupes du crime organisé d'origine autochtone, les groupes du crime organisé de l'Europe centrale et des bandes de rue<sup>4</sup>. Les groupes du crime organisé d'origine autochtone sont présents dans un certain nombre de centres urbains, en particulier Edmonton, Regina et Winnipeg. Ces groupes mènent également des activités dans une moindre mesure en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec. Le Sud de l'Ontario est le centre des groupes du crime organisé de l'Europe centrale. Toutefois, leur présence commence également à être signalée dans les grands centres urbains d'autres provinces<sup>5</sup>.

Il existe également des réseaux de voleurs professionnels de véhicules. Ces réseaux se spécialisent dans le vol et la vente de véhicules volés, en entier ou en pièces, et ils ne sont pas susceptibles d'être impliqués dans d'autres activités criminelles qui ne contribuent pas ou ne sont pas liées à leurs activités de vol de voitures. Pour ces groupes, le profit est le but final. Les réseaux de voleurs professionnels de véhicules peuvent aller des plus simples, comme un groupe de quelques personnes dont le but commun est de voler et de vendre des véhicules à moteur ou leurs pièces, aux plus complexes, comme une entreprise dont les membres ont des rôles et des tâches bien précises<sup>6</sup>. Les réseaux de voleurs professionnels peuvent mener leurs activités localement et voler des véhicules qu'ils démonteront pour vendre les pièces dans un endroit sûr connu sous le nom d'« atelier de cannibalisation ». Toutefois, certains réseaux de voleurs professionnels de véhicules participent également à des activités de commerce interprovincial et d'exportation.

En général, les réseaux de voleurs professionnels de véhicules comportent plusieurs échelons; ils sont composés de courtiers, d'intermédiaires et de voleurs. Généralement, les courtiers prennent des dispositions avec un intermédiaire afin d'embaucher des voleurs, qui sont souvent de jeunes personnes qui doivent voler les véhicules et les livrer à un endroit prédéterminé. Certains réseaux incluent également des échelons supplémentaires formés de spécialistes qui sont chargés de la cannibalisation (du démontage des véhicules pour les pièces); du changement du numéro d'identification du véhicule afin de le camoufler; et de l'exportation<sup>7</sup>. Les membres de chacun des échelons ont tendance à traiter avec les membres des autres échelons seulement au besoin pour mener à bien leurs tâches<sup>8</sup>. Par exemple, les intermédiaires traitent avec les voleurs et les courtiers, mais ils ne sont pas susceptibles d'interagir avec les responsables de la cannibalisation ou les exportateurs.

## ***Mesure de la récupération des véhicules volés – Indicateur de la fréquence du vol de véhicules par des groupes organisés***

### **Mesure de la récupération des véhicules volés**

Le nombre de véhicules volés non récupérés est une des mesures utilisées à titre d'indicateur substitutif du nombre de véhicules volés aux fins de profit par des groupes organisés<sup>9</sup>. Cela est attribuable au fait que les véhicules volés à d'autres fins, notamment pour la recherche de sensations fortes ou le transport, ont tendance à être repérés par la police subséquentement. Ainsi, dans le présent rapport, les véhicules à moteur volés pour la recherche de sensations fortes (on entend parfois « pour faire une virée »), le transport ou pour faciliter la perpétration d'un autre crime ne sont pas jugés comme des vols commis dans le cadre d'un vol de véhicules organisé.

Les données sur le nombre de véhicules à moteur volés chaque année sont produites dans le cadre du Programme de déclaration uniforme de la criminalité agrégé. Toutefois, les seules données disponibles sur l'état de récupération des véhicules volés proviennent de la plus récente version du Programme de déclaration uniforme de la criminalité fondé sur l'affaire, soit le Programme DUC 2.1. Seulement 62 services de police fournissent actuellement des données à cette version de l'enquête. Afin d'en accroître la couverture, on a communiqué avec les grands services de police et on leur a demandé de fournir ces données lorsque cela était possible.

Alors que le taux de non-récupération constitue une mesure substitutive de l'étendue du vol de véhicules par des groupes organisés, il faut toutefois prendre en considération les limites suivantes :

- Ils représentent une sous-estimation des vols de véhicules par des groupes organisés puisque les véhicules démontés et brûlés sont considérés comme récupérés, alors qu'il est probable que ces véhicules aient été volés par des réseaux de voleurs professionnels pour la vente des pièces<sup>10</sup>, et puisque les véhicules volés qui sont destinés à l'exportation et qui sont arrêtés aux frontières sont inclus dans les comptes des véhicules récupérés.
- Ils entraînent une surestimation des vols de véhicules par des groupes organisés étant donné que les véhicules volés pour la recherche de sensations fortes ou à des fins frauduleuses qui sont bien dissimulés sur des propriétés privées ou sous l'eau, ou bien cachées d'une autre façon, sont comptés parmi les véhicules non récupérés.

Les données fournies par 22 grands services de police (qui ont déclaré près des trois quarts de tous les vols de véhicules au Canada) indiquent qu'environ 1 véhicule volé sur 5 n'a pas été récupéré en 2002 (tableau 5). Ainsi, on croit qu'approximativement 1 vol de véhicule sur 5 pourrait être attribuable à des groupes organisés ou à des réseaux professionnels de voleurs. Cette proportion est grandement supérieure à celle observée au début des années 1970, alors qu'environ 2 % de tous les véhicules volés n'avaient pas été récupérés<sup>11</sup>.

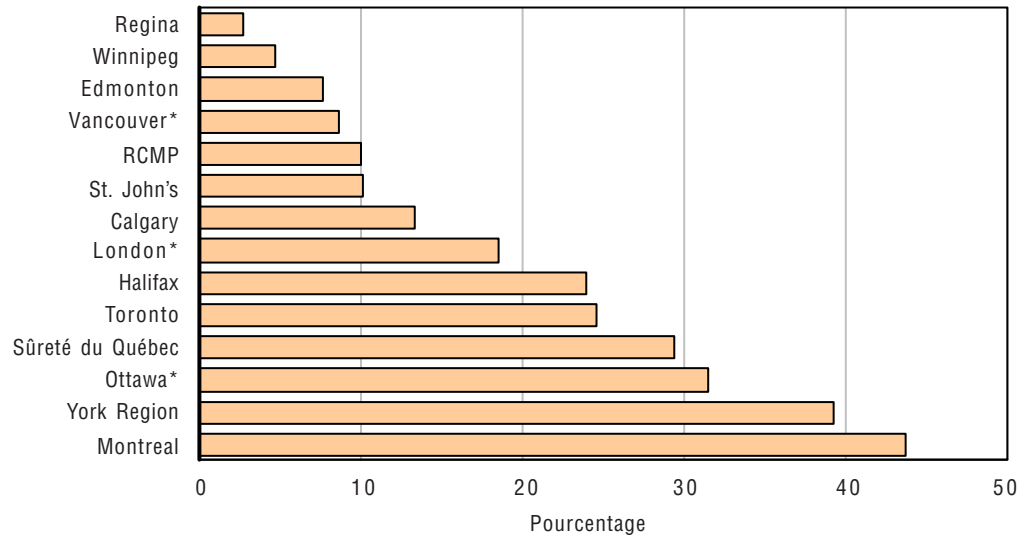
Le « taux » de véhicules volés non récupérés pour 100 000 habitants est une mesure encore meilleure du vol de véhicules par des groupes organisés dans un secteur donné. Même si les taux les plus élevés de l'ensemble des vols de véhicules sont déclarés par les provinces de l'Ouest, la plupart de ces véhicules sont récupérés ultérieurement. Les spécialistes sont d'avis que même s'il commence à se produire des vols de véhicules par des groupes organisés dans presque toutes les régions du pays, ce sont les grandes régions urbaines du Québec et de l'Ontario qui éprouvent toujours les plus grands problèmes<sup>12</sup>.

Les données provenant de 22 services de police pour 2002 indiquent que le Québec et l'Ontario, de même que la ville portuaire de Halifax (tableau 5), ont affiché les taux de véhicules volés non récupérés les plus élevés. Le taux de véhicules non récupérés le plus élevé a été observé à Montréal (354 véhicules volés non récupérés pour 100 000 habitants), soit plus du double du taux déclaré par le service de police de Halifax (151 pour 100 000 habitants), qui s'est classé au deuxième rang. En outre, près de la moitié de tous les véhicules volés dans la ville de Montréal (44 %) n'ont pas été récupérés. Venaient ensuite d'autres services de police du Québec et de l'Ontario : London (141), Ottawa (135), région de York (118), Gatineau-Métro (117) et Toronto (97) (figure 3).

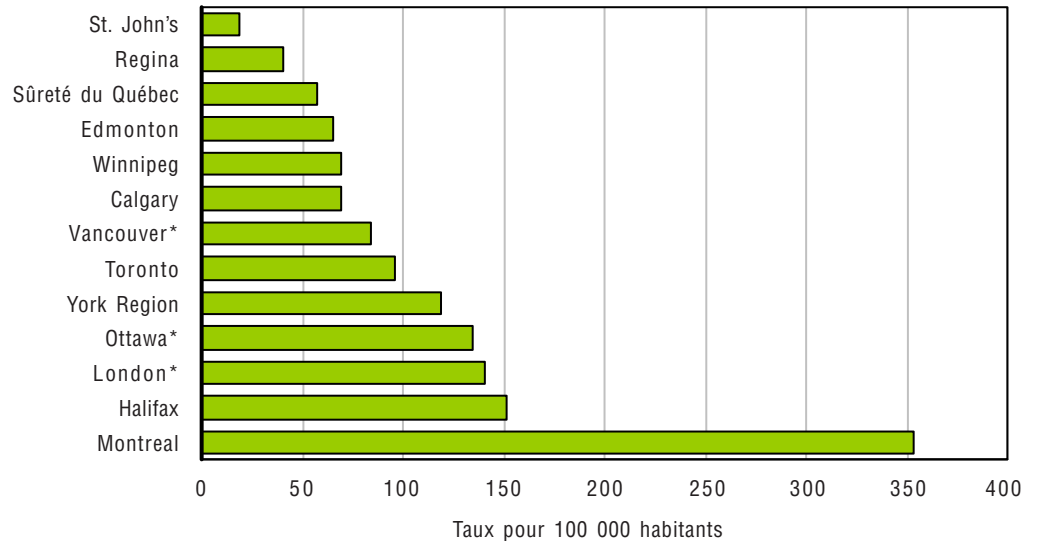
De façon générale, les taux de vols de véhicules non récupérés et les proportions de véhicules volés non récupérés sont plus faibles ailleurs au pays. La recherche de sensations fortes et le transport sont les principales raisons du vol de véhicules dans d'autres régions, comme Calgary<sup>13</sup> et Winnipeg<sup>14</sup>, même si ces régions enregistrent également un petit nombre de vols aux fins de profit. Les taux les moins élevés de véhicules non récupérés ont été signalés à St. John's (19), Victoria (31), Regina (40), Thunder Bay (41) et Windsor (45).

Figure 3

**Proportion de véhicules volés non récupérés, divers services de police, 2002**



**Taux de véhicules volés non récupérés, divers services de police, 2002**



\* Les données proviennent du Programme de déclaration uniforme de la criminalité fondé sur l'affaire, version 2.1, Centre canadien de la statistique juridique, Statistique Canada.

**Source:** Données fournies directement par les services de police.

## Caractéristiques des affaires de vol de véhicules avec ou sans récupération

Les voleurs ont pris presque deux fois plus de voitures que de camions (incluant les fourgonnettes et les véhicules loisir travail) en 2002. Les camions volés étaient moins souvent repérés par la police que ne l'étaient les voitures. Sur tous les camions volés en 2002, 19 % n'ont pas été récupérés, comparativement à 14 % pour les voitures volées. Cela laisse entendre que même si les voitures sont plus susceptibles que les camions d'être une cible pour les voleurs d'automobiles en général, les camions sont plus souvent la cible des groupes organisés.

Dans le même ordre d'idées, il semble y avoir une différence entre les véhicules récupérés et ceux qui ne le sont pas quant aux endroits à partir desquels ils sont pris. Sur tous les véhicules volés, 35 % ont été pris dans les parcs de stationnement et 31 %, dans les rues. Seulement 15 % des véhicules volés dans les parcs de stationnement et 10 % de ceux pris dans les rues n'ont pas été récupérés. Même si moins de véhicules ont été volés à partir de demeures (15 %) et de propriétés privées (7 %), comme une remise ou un garage isolé, ils étaient plus susceptibles de ne pas être récupérés par la police. Le tiers des véhicules volés à partir de demeures (34 %) et près du quart (23 %) de ceux volés à partir de propriétés privées n'ont pas été récupérés. Ces pourcentages révèlent un plus haut taux de vols par des groupes organisés à partir de demeures et de propriétés privées que de parcs de stationnement et de rues.

Les concessionnaires d'automobiles peuvent être des cibles attrayantes pour les groupes organisés. Généralement, ces endroits présentent un certain nombre de nouveaux véhicules placés très près les uns des autres dans des parcs de stationnement plus ou moins protégés. Même si les concessionnaires d'automobiles sont l'objet de seulement une petite partie de tous les vols de véhicules au Canada (1 %), une importante proportion des véhicules (41 %) qui sont volés dans ces endroits ne sont pas récupérés.

Cette tendance des groupes organisés à préférer certains endroits pour le vol de véhicules peut être liée directement aux types de véhicules pris de chacun de ces endroits<sup>15</sup>. Par exemple, les véhicules les plus prisés du marché illicite sont les véhicules de grande valeur, qui sont souvent protégés au moyen de systèmes antivols de pointe. Pour contourner ces systèmes, il faut avoir les clés du véhicule, que les voleurs obtiennent souvent en s'introduisant dans une résidence ou chez un concessionnaire et en les volant avant de prendre la voiture. Les véhicules volés dans les rues et les parcs de stationnement sont généralement les modèles plus vieux ou les véhicules qui ne sont pas protégés par des systèmes antivols hauts de gamme.

## Définition d'une organisation criminelle aux fins de la collecte de données future

Dernièrement, on s'intéresse de plus en plus à étudier le crime organisé au Canada et à l'étranger. Le *Code criminel* renferme la définition énoncée précédemment du terme « organisation criminelle » à l'intention des services de police. Toutefois, aux fins de la collecte de données et de l'analyse statistique, une définition opérationnelle plus précise est nécessaire. La définition suivante d'« organisation criminelle », qui sera incluse dans la prochaine version du Programme de déclaration uniforme de la

criminalité fondé sur l'affaire, a été créée en collaboration avec de nombreux spécialistes. On procède actuellement à sa mise à l'essai, et il se peut qu'elle soit assujettie à certaines modifications.

Une **organisation criminelle** est un groupe à participation fixe ou flexible composé d'au moins deux personnes qui communiquent, collaborent et complotent au sein d'un collectif ou d'un réseau permanent. Un de ses principaux objets ou une de ses principales activités est la facilitation ou la perpétration d'infractions entreprises ou planifiées dans le but de générer des profits matériels ou financiers.

### Conditions

Si les personnes affectées à la collecte ou au codage des données ne sont pas certaines si un groupe entre dans la définition d'organisation criminelle, le groupe devrait être inclus s'il satisfait également l'une ou l'autre des conditions suivantes, ou les deux : participation à une série ou à une variété d'activités criminelles, ou possibilité de violence, d'intimidation ou de corruption afin de faciliter ses activités criminelles.

### *Participation des jeunes au vol de véhicules par des groupes organisés*

En général, le vol de véhicules est un crime qui est plus étroitement associé aux jeunes contrevenants que les autres infractions. En 2002, 40 % des personnes accusées de ce crime étaient âgées entre 12 et 17 ans<sup>16</sup>. Cette proportion est plus élevée que celle des jeunes accusés de tout autre crime des catégories principales. Selon un rapport de l'Australie, même si la plupart des jeunes gens cessent d'afficher leur comportement délinquant avant qu'il ne devienne une tendance enracinée, certains persistent et deviennent récidivistes, et certains autres finissent par s'adonner au vol de voitures afin d'approvisionner le marché illicite<sup>17</sup>.

Selon un rapport de Transports Canada, les groupes de vol de véhicules organisés recrutent des jeunes pour voler les voitures surtout pour protéger les hautes sphères de leur réseau de voleurs professionnels<sup>18</sup>. Certains spécialistes indiquent également que les groupes organisés qui pratiquent le vol de véhicules se fient au fait que le système judiciaire est moins rigide avec les jeunes contrevenants, à qui les têtes des réseaux de voleurs assurent qu'ils n'auront pas à s'en faire s'ils se font arrêter<sup>19</sup>. Dans la majorité des cas, les jeunes ne connaissent les autres membres du groupe de voleurs professionnels que par leur pseudonyme, ce qui réduit le risque pour les autres membres si les jeunes voleurs se font appréhender.

Selon les résultats d'une récente étude menée en Suède, il y a dans les vols de véhicules à moteur en particulier quelque chose qui fait de cette activité un instrument de recrutement idéal pour les groupes du crime organisé<sup>20</sup>. Dans l'étude, on a examiné les données du registre national des personnes reconnues coupables d'infractions criminelles afin de déterminer les premières infractions qui pourraient dénoter un risque plus élevé de poursuivre une carrière criminelle. Ces premières infractions à risque élevé sont appelées « infractions stratégiques ». L'étude a permis de constater que le vol de véhicules à moteur était l'infraction stratégique la plus facilement reconnaissable, suivie des vols autres que les vols de véhicules et du vol qualifié. En d'autres mots, les personnes qui sont les plus à risque de continuer leur cheminement criminel sont celles dont la première condamnation est pour le vol de véhicules à moteur.



## ***Complexité des méthodes du crime organisé et du vol de véhicules***

Dans bon nombre de cas, les méthodes utilisées pour les vols de véhicules par des groupes organisés sont les mêmes que celles employées pour les autres vols de véhicules. Toutefois, en raison de leur degré de spécialisation plus élevé et de l'accès aux spécialistes ayant diverses compétences, les groupes organisés qui s'adonnent au vol de véhicules utilisent des méthodes plus perfectionnées, notamment la falsification de haute qualité de documents et le vol d'identité, afin d'obtenir un financement et de voler de nouveaux véhicules directement des concessionnaires d'automobiles<sup>21</sup>. De même, on sait que les réseaux peuvent falsifier les documents de propriété afin d'exporter ou de revendre un véhicule volé à titre de véhicule d'occasion. Les réseaux de voleurs louent également des voitures des entreprises de location pour ensuite les exporter à des clients à l'étranger<sup>22</sup>.

## ***Transformation des véhicules volés en profit***

### **Exportation à l'étranger**

Pour que les réseaux de voleurs puissent se livrer à l'exportation à l'étranger, il doit y avoir un système dans le pays de destination permettant de recevoir et vendre les véhicules volés et de renvoyer les profits au réseau canadien. Ainsi, l'exportation à l'étranger a tendance à être dominée par les groupes ethniques qui ont déjà établi de solides relations dans leur pays d'origine et qui peuvent donc veiller à ce que la structure requise soit en place<sup>23</sup>. Il est également possible, mais moins courant, pour les groupes du Canada d'établir des relations internationales et de participer au trafic international de véhicules volés.

Les véhicules qui sont volés aux fins de l'exportation à l'étranger sont souvent chargés dans des conteneurs d'expédition et accompagnés de faux documents indiquant que le conteneur renferme un différent type de fret. Dans certains cas, les groupes du crime organisé peuvent établir un lien avec un employé portuaire, comme une personne occupant un poste clé qui a de l'influence sur le déchargement du fret commercial d'un vaisseau et sur son déplacement dans les environs du port<sup>24</sup>.

Selon un rapport réalisé par Europol, il y a toujours un marché pour les véhicules d'occasion à bas prix, en particulier dans les pays qui ne sont pas aussi développés sur le plan économique ou qui ne fabriquent pas de véhicules eux-mêmes<sup>25</sup>. Par conséquent, les véhicules volés au Canada peuvent être destinés à un certain nombre d'endroits. Les véhicules volés qui sont envoyés à l'extérieur de Montréal ou de Toronto peuvent d'abord arriver aux États-Unis, puis être acheminés en Europe, en Amérique du Sud ou en Afrique orientale. Les véhicules volés qui sont expédiés à partir du port de Halifax sont susceptibles d'arriver tôt ou tard en Europe de l'Est. Les véhicules volés qui passent par le port de Vancouver aboutissent souvent en Asie. Récemment, on a trouvé des preuves de véhicules volés à Toronto et à Montréal qui ont été expédiés à Edmonton, et de là vers le Mexique en passant par les États-Unis<sup>26</sup>.

La destination des véhicules volés est souvent liée au groupe du crime organisé chargé de l'exportation et détermine souvent quel port est utilisé par le groupe. Par exemple, les groupes criminels de l'Europe de l'Est peuvent exercer leurs activités à Toronto, mais ils sont portés à expédier leur fret à partir de Montréal ou de Halifax de sorte que les véhicules arrivent plus rapidement en Europe de l'Est<sup>27</sup>. De même, les groupes criminels d'origine asiatique sont les plus enclins à expédier leur fret à partir du port de Vancouver, même si la marchandise est volée en Ontario ou au Québec, et qu'il faut d'abord l'acheminer par train afin d'atteindre le port.

Europol estime que le trafic international de véhicules par le crime organisé est plus rentable que la prostitution ou tout autre activité sur le marché noir<sup>28</sup>. Les réseaux de voleurs n'ont qu'à assumer les coûts du vol des véhicules et de l'expédition, qui ensemble représentent généralement moins de 10 % de ce que le véhicule volé rapportera à l'étranger<sup>29</sup>.

### Commerce interprovincial

Les véhicules qui sont destinés à la revente dans une autre province doivent être camouflés ou se voir donner une nouvelle identité avant qu'ils puissent être vendus, souvent à un acheteur non méfiant. Si le véhicule volé est ultérieurement identifié et saisi par la police, l'acheteur devient la deuxième victime, souvent avec un prêt sans garantie qui doit être payé<sup>30</sup>. Les véhicules volés peuvent être camouflés de diverses façons.

Une des méthodes populaires est le changement du numéro d'identification du véhicule (NIV), c'est-à-dire l'échange de NIV. Pour ce faire, les réseaux de voleurs achètent un véhicule qui a été endommagé dans un accident et est destiné à la récupération des pièces dans le but d'obtenir son NIV<sup>31</sup>. Ils volent ensuite une voiture des mêmes marque, modèle et année, et remplacent son NIV par le NIV de la voiture accidentée où qu'il apparaisse sur le véhicule.

Le véhicule volé est ensuite vendu de nouveau sous sa nouvelle identité. Une autre méthode visant à donner une nouvelle identité aux véhicules volés est la production de plaques de NIV falsifiées<sup>32</sup>. Les réseaux de voleurs professionnels reproduisent souvent les NIV légitimes d'une autre province, éliminant ainsi le besoin d'acheter un véhicule destiné à la récupération des pièces et permettant l'utilisation multiple du NIV.

Dans un document récemment publié, on décrit une autre méthode visant à attribuer une nouvelle identité aux véhicules volés<sup>33</sup>. Cette méthode est appelée « échange de carrosserie » et elle consiste à transférer la carrosserie d'un véhicule volé au châssis ou au soubassement d'un véhicule accidenté. Le véhicule peut être camouflé davantage en échangeant l'intérieur, le moteur ou d'autres pièces. Ces pratiques peuvent constituer un grave danger pour les acheteurs finals innocents, étant donné que l'échange de carrosserie n'est pas nécessairement effectué conformément aux normes de réparation et d'inspection, et que les acheteurs savent rarement que le véhicule a été endommagé dans un autre secteur de compétence<sup>34</sup>.



## **Vol aux fins de la vente de pièces de véhicules**

Le vol de véhicules pour les pièces intéresse les groupes organisés puisque dans bien des cas, les pièces d'un véhicule démonté valent de deux à trois fois le véhicule lui-même<sup>35</sup>. Comme les groupes qui camouflent les véhicules volés, les réseaux de voleurs professionnels qui prennent les véhicules afin de les démonter et d'en vendre les pièces nécessitent une infrastructure particulière, incluant l'espace et la main-d'œuvre pour démonter les véhicules et en obtenir les pièces<sup>36</sup>. Les réseaux de voleurs peuvent tout d'abord prendre un véhicule, puis chercher un acheteur pour ses pièces, ou bien ils peuvent recevoir une commande de certaines pièces et alors voler un véhicule en particulier afin d'exécuter la commande<sup>37</sup>.

Les réseaux de voleurs peuvent obtenir les commandes de pièces particulières directement des ateliers de débosselage ou de révision. Les courtiers reçoivent les commandes de l'atelier de débosselage et s'organisent pour embaucher les voleurs nécessaires afin d'obtenir les véhicules qui contiennent les pièces demandées. Les voleurs prennent le véhicule et le livrent ensuite à un « atelier de cannibalisation », où il est démonté et les pièces requises, obtenues. Les pièces sont ensuite vendues directement à l'atelier de débosselage. Subsidiairement, le réseau de voleurs peut recevoir des commandes d'une entreprise de recyclage d'automobiles et lui vendre des pièces volées, cette dernière vendant par la suite les pièces aux ateliers de débosselage<sup>38</sup>. Par conséquent, les ateliers de débosselage qui finissent par utiliser ces pièces peuvent savoir qu'elles proviennent d'un véhicule volé, ou ils peuvent ne pas le savoir<sup>39</sup>.

## **Mesures prises pour lutter contre le vol de véhicules par des groupes organisés**

### **Lutte contre l'exportation illégale de véhicules volés**

Les réseaux de voleurs professionnels de véhicules travaillent souvent ensemble et ne sont pas ralentis par les frontières des secteurs de compétence<sup>40</sup>. Ainsi, le succès de la lutte contre le vol de véhicules par des groupes organisés repose sur la création de partenariats dévoués et de collaboration à tous les échelons des secteurs privé et public<sup>41</sup>.

Il existe un certain nombre de tels partenariats et groupes de travail au Canada. Parmi ces derniers, on compte l'Équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles (PATT) en Ontario, le projet CEASE (Contrôle policier des véhicules volés pour l'exportation) en Colombie-Britannique, le projet CERVO (Contrôle de l'exportation et de la réception de véhicules volés) au Québec et la Halifax Auto Theft Team (HATT), couvrant les provinces de l'Atlantique<sup>42</sup>. Des membres de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) participent à chacun de ces projets, et des membres de la GRC ou des services de police municipaux locaux, à la plupart d'entre eux. Ces projets ont vu le jour afin d'identifier et de poursuivre les parties responsables de l'exportation illégale de véhicules volés du Canada. Les véhicules volés qui sont repérés dans un secteur de compétence étranger ou en route vers un secteur étranger sont rapatriés au Canada lorsque cela est faisable sur le plan financier<sup>43</sup>. Ces projets permettent également de recueillir de l'information plus générale sur les vols de véhicules par des groupes organisés.

À l'échelle internationale, le North American Export Committee (NAEC) est composé de divers représentants du Canada, du Mexique et des États-Unis. Le NAEC a comme mission de réunir les entités qui partagent le but commun de lutter contre l'exportation de véhicules volés et de faciliter les contacts pour échanger de l'information et des idées afin d'atteindre ce but<sup>44</sup>.

Étant donné le gros volume de conteneurs qui passent par les ports du Canada chaque jour, les douaniers ne sont pas en mesure de les examiner tous, et doivent souvent se fier à leur intelligence et leur expérience personnelle pour décider quels conteneurs fouiller pour des biens exportés illégalement<sup>45</sup>. De façon générale, les locations de dernière minute ou les formulaires de déclaration décrivant de façon détaillée des produits inhabituels exportés vers des destinations inhabituelles sont des indices qu'un conteneur pourrait ne pas refermer ce qui est indiqué sur les documents.

De plus, il est connu que certains poids bruts représentent l'équivalent d'un conteneur rempli de véhicules, et si ce poids est inscrit sur un formulaire de déclaration, cela peut être suffisant pour attirer l'attention d'un douanier. Dans ces cas, les douaniers procèdent à ce qu'on appelle une fouille de queue, ce qui signifie ouvrir le conteneur et regarder à l'intérieur. Si le douanier est incapable de voir le contenu clairement, il effectue une fouille plus approfondie. Si des véhicules sont trouvés, une enquête s'ensuit afin de déterminer si les véhicules sont en fait volés, et, si tel est le cas, ils sont retirés de leurs conteneurs et la police est informée. Les véhicules volés ne représentent qu'un des nombreux articles de contrebande que les douaniers recherchent. Toutefois, il est probable que seulement une petite proportion de ces articles puissent être décelés dans les ports.

### Mesures de prévention du vol de véhicules

Il existe un certain nombre de mesures que les propriétaires et fabricants de véhicules peuvent prendre afin d'aider à prévenir le vol de véhicules, ce qui aide à lutter contre le vol de véhicules par des groupes organisés. Parmi ces mesures, on compte le recours aux dispositifs de verrouillage de la direction, aux alarmes, à la gravure, aux interrupteurs d'allumage, aux dispositifs de verrouillage des commandes de vitesse, au blocage de pneus ou de roues, aux serrures de capot ou aux systèmes de repérage des véhicules.

Une norme visant à mesurer l'efficacité des systèmes dissuasifs de vols de véhicules a été introduite par le Centre d'information sur les véhicules du Canada (CIVC) en 1998. Cette norme exige que les systèmes dissuasifs soient armés passivement (sans intervention du conducteur), qu'ils soient désarmés à l'aide d'un grand nombre de codes d'identification possibles et qu'ils éteignent, lorsqu'ils sont armés, un certain nombre de systèmes du véhicule, comme la pompe à essence, le système d'allumage et le démarreur<sup>46</sup>. Le Bureau d'assurance du Canada indique que même si la moitié de tous les nouveaux véhicules à moteur vendus au Canada sont munis de systèmes antivol approuvés par le CIVC, la plupart des Canadiens n'ont pas de dispositif antivol dans leur véhicule<sup>47</sup>.

Le marquage des pièces est une autre mesure qui peut dissuader les voleurs de véhicules à moteur. Le marquage donne à la police un moyen d'identifier un véhicule volé, ainsi que d'arrêter et de poursuivre les personnes impliquées. Toutefois, les NIV ne sont actuellement gravés que sur quelques pièces (ailes, capot, portes), ce qui complique le suivi des pièces volées. Dans une étude américaine commandée par le National Institute of Justice, on a tenté de déterminer l'efficacité du marquage des pièces sur la réduction des vols d'automobiles<sup>48</sup>. Même si les enquêteurs de vols d'automobiles ayant participé à l'étude n'étaient toujours pas d'accord que le marquage des pièces a un effet dissuasif réel sur les voleurs de véhicules, ils étaient d'avis qu'il augmente clairement les coûts d'opération des voleurs. Ils doivent prendre plus de temps pour choisir un véhicule sans pièce marquée ou accepter moins d'argent des exploitants d'ateliers de cannibalisation, qui doivent consacrer davantage de temps pour enlever les marques sur les pièces. Toutefois, même le démarquage est fréquemment insuffisant pour camoufler un véhicule volé ou ses pièces. Si la police retrouve une pièce de véhicule qu'elle sait marquée par le constructeur, mais qui ne porte plus de NIV, elle peut saisir la pièce à titre de propriété volée et enlever le profit au réseau organisé<sup>49</sup>.

## Méthodes

### Programme de déclaration uniforme de la criminalité

Le Programme de déclaration uniforme de la criminalité (DUC) a été mis au point par Statistique Canada avec la collaboration de l'Association canadienne des chefs de police. Le programme, qui a été mis en œuvre en 1962, sert à recueillir des données sur la criminalité et sur les délits de la route déclarés par tous les services de police du Canada. Les données du Programme DUC reflètent les crimes signalés qui ont été fondés à la suite d'une enquête de la police.

Actuellement, le Programme DUC fournit des données à deux niveaux de détail :

#### 1. Programme de déclaration uniforme de la criminalité agrégé

Le Programme DUC agrégé consigne le nombre d'affaires criminelles signalées à la police et déclarées par la suite au Centre canadien de la statistique juridique. Il inclut le nombre d'infractions signalées, d'infractions réelles, d'infractions classées par mise en accusation ou sans mise en accusation, de personnes accusées (selon le sexe et une ventilation adultes/jeunes) et de personnes non accusées. Il n'inclut pas les caractéristiques des victimes. Le nombre et le taux de vols de véhicules à moteur au Canada et dans les provinces présentés dans ce rapport sont basés sur les résultats de ce programme.

Le Programme DUC agrégé classe les affaires et les totalise selon l'infraction la plus grave dans l'affaire (habituellement l'infraction assortie de la peine maximale la plus longue en vertu du *Code criminel*). Dans la classification des affaires, les infractions avec violence ont toujours préséance sur les infractions sans violence. Les infractions moins graves sont donc sous-représentées dans le Programme DUC agrégé.

#### 2. Programme de déclaration uniforme de la criminalité fondé sur l'affaire (DUC 2)

Le Programme de déclaration uniforme de la criminalité fondé sur l'affaire (DUC 2) permet de saisir des renseignements détaillés sur les différentes affaires criminelles signalées à la police, dont les caractéristiques des victimes, des auteurs présumés et des affaires. Les services de police passent du programme à base de données agrégées au programme fondé sur l'affaire à mesure que leur système de gestion des dossiers acquiert la capacité de fournir les renseignements plus détaillés.

En 2002, des données détaillées ont été recueillies auprès de 123 services de police dans 9 provinces dans le cadre du Programme DUC 2. Ces données représentaient 59 % du volume national des infractions au *Code criminel* effectivement signalées (qui ont été fondées). Les affaires figurant dans la base de données de 2002 se répartissent de la façon suivante : 41 % de l'Ontario, 29 % du Québec, 11 % de l'Alberta, 5 % de la Colombie-Britannique, 5 % du Manitoba, 5 % de la Saskatchewan, 2 % de la Nouvelle-Écosse, 1 % du Nouveau-Brunswick et 1 % de Terre-Neuve-et-Labrador. Sauf pour le Québec et l'Ontario, les données provenaient surtout de services de police urbains. On prévient le lecteur que ces données ne sont pas représentatives sur le plan géographique aux échelons national et provincial. On maintient la continuité avec les données du Programme DUC agrégé grâce à la conversion des données fondées sur l'affaire en comptes agrégés à la fin de l'année.

La plus récente version du Programme DUC 2, soit le Programme DUC 2.1, est un sous-ensemble du Programme DUC 2. Il y a eu 62 répondants à cette version du programme en 2002, qui ont enregistré 27 % du volume national de criminalité. Les données sur l'état de récupération des véhicules volés sont tirées de cette version du programme, sauf indication contraire.

## Bibliographie

- BUREAU D'ASSURANCE DU CANADA. Juin 2000, « Perceptions of Automobile Theft », *Between the Lines*, vol. 10, n° 1.
- BUREAU D'ASSURANCE DU CANADA. 2002, *Assurances de dommages au Canada, 2002*.
- BUREAU D'ASSURANCE DU CANADA. 2002, *Theft Trends by Vehicle Age : Executive Summary*. Adresse électronique : [www.abc.ca](http://www.abc.ca).
- COMITÉ NATIONAL POUR RÉDUIRE LE VOL AUTOMOBILE. 2000, *Project 6116*.
- COMITÉ NATIONAL POUR RÉDUIRE LE VOL AUTOMOBILE. 2003, *Sub-Committee Report on Organised Vehicle Theft Rings*.
- EUROPOL. *An Overview on Motor Vehicle Crime from a European Perspective*. Adresse électronique : [www.europol.eu.int/index.asp?page=publ\\_motorvehicrime](http://www.europol.eu.int/index.asp?page=publ_motorvehicrime).
- FINN, PETER. 2000, « Labelling automobile parts to combat theft », *FBI Law Enforcement Bulletin*, vol. 69, n° 4.
- GANT, FRANCIS, et PETER GRABOSKY. 2001, « The Stolen Vehicles Parts Market », *Trends & Issues*, vol. 215.
- GENDARMERIE ROYALE DU CANADA. 1998, *Crime organisé et vols de voitures*, Sous-direction des analyses criminelles. Adresse électronique : [www.rcmp-grc.gc.ca/crimint/sparkplug\\_f.html](http://www.rcmp-grc.gc.ca/crimint/sparkplug_f.html).
- NATIONAL MOTOR VEHICLE THEFT REDUCTION COUNCIL OF AUSTRALIA. Mai 2002, « Doin' Cars Wrecks Lives », *Theft Torque*, n°11.
- NORTH AMERICAN EXPORT COMMITTEE. 2003, *Mission*. Adresse électronique : [naexportcommittee.org](http://naexportcommittee.org).
- SERVICE CANADIEN DE RENSEIGNEMENTS CRIMINELS. 2003, *2003 — Rapport annuel sur le crime organisé au Canada*. Adresse électronique : [www.cisc.gc.ca](http://www.cisc.gc.ca).
- SERVICE DE POLICE DE CALGARY. *Auto Theft Unit*. Adresse électronique : [www.gov.calgary.ab.ca/police/inside/auto\\_theft.html](http://www.gov.calgary.ab.ca/police/inside/auto_theft.html).
- SERVICE DE POLICE D'EDMONTON. *Why Vehicles are Stolen*. Adresse électronique : [www.police.edmonton.ab.ca](http://www.police.edmonton.ab.ca).
- SVENSSON, ROBERT. 2002, « Strategic Offences in the Criminal Career Context », *The British Journal of Criminology*, vol. 42, p. 395 à 411.
- TREMBLAY, PIERRE, BERNARD TALON et DOUG HURLEY. 2003, « Body Switching and Related Adaptations in the Resale of Stolen Vehicles », *The British Journal of Criminology*, vol. 41, p. 561 à 579.
- TREMBLAY, PIERRE, YVAN CLERMONT et MAURICE CUSSON. 1994, « Jockeys and Joyriders— Changing patterns in car theft opportunity structures », *The British Journal of Criminology*, vol. 34, p. 307 à 321.

## Notes

- 1 Gendarmerie royale du Canada, 1998, Crime organisé et vols de voitures, Sous-direction des analyses criminelles.
- 2 Une RMR est un grand noyau urbain (comptant plus de 100 000 habitants) ainsi que les régions urbaines et rurales adjacentes qui y sont fortement intégrées sur les plans social et économique.
- 3 Gendarmerie royale du Canada, 1998, Crime organisé et vols de voitures, Sous-direction des analyses criminelles.
- 4 Service canadien de renseignements criminels, 2003, 2003 — Rapport annuel sur le crime organisé au Canada.
- 5 Gendarmerie royale du Canada, 1998, Crime organisé et vols de voitures, Sous-direction des analyses criminelles.
- 6 Comité national pour réduire le vol automobile, 2003, Sub-Committee Report on Organised Vehicle Theft Rings.
- 7 Source de l'Équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles, 2004.
- 8 Comité national pour réduire le vol automobile, 2003, Sub-Committee Report on Organised Vehicle Theft Rings.
- 9 Pierre Tremblay, Yvan Clermont et Maurice Cusson, 1994, « Jockeys and Joyriders — Changing patterns in car theft opportunity structures », *The British Journal of Criminology*, vol. 34, p. 307 à 321
- 10 Francis Gant et Peter Grabosky, 2001, *The Stolen Vehicles Parts Market*.
- 11 Bureau d'assurance du Canada, 2002, *Assurances de dommages au Canada, 2002*.
- 12 *Source de l'Équipe provinciale de l'Ontario de lutte contre le vol d'automobiles, 2004*.
- 13 Service de police de Calgary, 2003, Auto Theft Unit.
- 14 Service de police de Winnipeg, 25 novembre 2003.
- 15 Service de police de Toronto, 21 avril 2004.
- 16 Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.
- 17 National Motor Vehicle Theft Reduction Council of Australia, 2002, *Doin' Cars Wrecks Lives*.
- 18 *Comité national pour réduire le vol automobile, 2003, Project 6116*.
- 19 *Barry G. Ward, directeur exécutif du Comité national pour réduire le vol automobile, 2004*.
- 20 Robert Svensson, 2002, *Strategic Offences in the Criminal Career Context*.
- 21 Source du Comité national pour réduire le vol automobile, 2004.
- 22 Gendarmerie royale du Canada, 1998, Crime organisé et vols de voitures, Sous-direction des analyses criminelles.
- 23 Source de l'Équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles, 2004.
- 24 Service canadien de renseignements criminels, 2003, 2003 — Rapport annuel sur le crime organisé au Canada.
- 25 Europol, 2002, *An Overview on Motor Vehicle Crime from a European Perspective*.
- 26 Barry G. Ward, directeur exécutif du Comité national pour réduire le vol automobile, 2004.
- 27 Source de l'Équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles, 2004.
- 28 Europol, 2002, *An Overview on Motor Vehicle Crime from a European Perspective*.
- 29 Source de l'Agence des douanes et du revenu du Canada, 2003.
- 30 Barry G. Ward, directeur exécutif du Comité national pour réduire le vol automobile, 2004.
- 31 Peter Finn, 2000, *Labelling automobile parts to combat theft*.
- 32 Gendarmerie royale du Canada, 1998, Crime organisé et vols de voitures, Sous-direction des analyses criminelles.

- 33 Pierre Tremblay, Bernard Talon et Doug Hurley, 2003, « Body Switching and Related Adaptations in the Resale of Stolen Vehicles », *The British Journal of Criminology*, vol. 41, p. 561 à 579.
- 34 Service de police de Toronto, 21 avril 2004.
- 35 Service de police d'Edmonton, 2003, *Why Vehicles are Stolen*.
- 36 Francis Gant et Peter Grabosky, 2001, *The Stolen Vehicles Parts Market*.
- 37 Source de l'Équipe provinciale de lutte contre le vol d'automobiles, 2004.
- 38 Barry G. Ward, directeur exécutif du Comité national pour réduire le vol automobile, 2004.
- 39 *Francis Gant et Peter Grabosky, 2001, The Stolen Vehicles Parts Market*.
- 40 Comité national pour réduire le vol automobile, 2003, *Sub-Committee Report on Organised Vehicle Theft Rings*.
- 41 Comité national pour réduire le vol automobile, 2003, *Sub-Committee Report on Organised Vehicle Theft Rings*.
- 42 Source de l'Agence des douanes et du revenu du Canada, 2003.
- 43 Gendarmerie royale du Canada, 1998, *Crime organisé et vols de voitures*, Sous-direction des analyses criminelles.
- 44 North American Export Committee, 2003, *Mission*.
- 45 Source de l'Agence des douanes et du revenu du Canada, 2003.
- 46 Bureau d'assurance du Canada, 2002, *Assurances de dommages au Canada*, 2002.
- 47 Bureau d'assurance du Canada, 2000, « Perceptions of Automobile Theft », *Between the Lines*, vol. 10, no 1.
- 48 Peter Finn, 2000, *Labelling automobile parts to combat theft*.
- 49 *Service de police de Toronto, 21 avril 2004*.



Tableau 1

## Taux de vols de véhicules à moteur et taux de classement au Canada, 1977 à 2002

	Population <sup>1</sup>	Vols de véhicules à moteur			Classement <sup>2</sup>		
		Nombre d'affaires	Taux pour 100 000 habitants	Variation en % du taux	% classées par mise en accusation	% classées sans mise en accusation	Taux de classement total (%)
1977	23 726 345	84 252	355	0,0	18,8	8,0	26,8
1978	23 963 967	83 130	347	-2,3	18,6	8,4	27,0
1979	24 202 205	91 445	378	8,9	15,3	10,2	25,6
1980	24 516 278	93 928	383	1,4	15,0	10,1	25,1
1981	24 820 382	96 229	388	1,2	14,2	10,1	24,3
1982	25 117 424	86 997	346	-10,7	14,2	8,8	23,0
1983	25 366 965	75 988	300	-13,5	15,2	9,5	24,7
1984	25 607 555	76 613	299	-0,1	15,0	7,9	22,9
1985	25 842 590	82 250	318	6,4	14,7	7,9	22,6
1986	26 100 587	85 585	328	3,0	15,2	7,4	22,5
1987	26 449 888	87 061	329	0,4	15,0	7,7	22,7
1988	26 798 303	89 454	334	1,4	15,6	7,9	23,4
1989	27 286 239	100 208	367	10,0	14,8	7,4	22,3
1990	27 700 856	114 082	412	12,1	13,2	6,7	19,9
1991	28 030 864	139 345	497	20,7	12,0	5,4	17,4
1992	28 376 550	146 801	517	4,1	10,9	5,2	16,1
1993	28 703 142	156 685	546	5,5	10,0	5,2	15,2
1994	29 035 981	159 469	549	0,6	9,5	5,2	14,7
1995	29 353 854	161 696	551	0,3	8,8	4,7	13,5
1996	29 671 892	180 123	607	10,2	8,1	4,3	12,3
1997	29 987 214	177 130	591	-2,7	7,9	4,2	12,2
1998	30 248 412	165 920	549	-7,1	8,1	4,5	12,6
1999	30 509 323	161 388	529	-3,6	7,7	4,7	12,4
2000	30 790 834	160 315	521	-1,6	7,9	4,6	12,4
2001	31 110 565	168 595	542	4,1	7,7	4,6	12,4
2002	31 413 990	161 506	514	-5,1	7,6	4,3	11,9

1 Les taux sont calculés pour 100 000 habitants. Les estimations démographiques sont tirées du rapport *Statistiques démographiques annuelles, 2002*, produit par la Division de la démographie de Statistique Canada. Populations au 1<sup>er</sup> juillet : estimations intercensitaires de 1977 à 1990, estimations intercensitaires définitives de 1991 à 1995, estimations postcensitaires définitives de 1996 à 1999, estimations postcensitaires mises à jour pour 2000 et 2001 et estimations postcensitaires provisoires pour 2002.

2 Une affaire est classée par une mise en accusation lorsqu'au moins un auteur présumé à été inculpé officiellement. Une affaire est classée « sans mise en accusation » lorsque la police a identifié au moins un auteur présumé et qu'il y a suffisamment de preuves pour porter une accusation en rapport avec l'affaire, mais que le cas de l'auteur présumé est traité par d'autres moyens. Cela pourrait se produire pour plusieurs raisons : la police peut avoir utilisé son pouvoir discrétionnaire et décidé de ne pas porter d'accusation, le plaignant ne voulait pas que la police porte des accusations ou l'auteur présumé était impliqué dans d'autres affaires.

**Source :** Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

Tableau 2

Taux de vols de véhicules à moteur<sup>1</sup>, Canada, provinces et territoires, 1977 à 2002

	T.-N.-L.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.	Qc	Ont.	Man.	Sask.	Alb.	C.-B.	Yn	T.N.-O. <sup>2</sup>	Ni <sup>2</sup>	Canada
1977	150	174	236	246	378	308	380	401	495	429	806	860	..	355
1978	126	173	217	272	339	319	384	383	472	440	813	663	..	347
1979	122	172	256	311	432	324	408	364	476	447	854	796	..	378
1980	136	194	250	293	428	323	440	386	523	450	818	758	..	383
1981	132	194	241	280	443	310	422	409	527	480	1 155	1 060	..	388
1982	120	163	194	259	374	279	391	383	487	454	940	915	..	346
1983	114	159	165	241	326	245	358	348	395	381	466	782	..	300
1984	126	171	161	228	354	239	342	347	350	374	552	923	..	299
1985	121	217	175	220	397	245	421	369	334	399	525	811	..	318
1986	122	143	177	198	402	255	475	363	374	401	498	781	..	328
1987	95	111	167	200	406	261	471	365	372	392	545	1 068	..	329
1988	90	165	164	187	405	276	399	344	379	416	657	1 000	..	334
1989	105	156	179	215	489	281	366	315	408	491	815	947	..	367
1990	116	153	193	206	567	290	347	301	467	635	842	861	..	412
1991	134	230	217	217	676	360	328	361	651	724	785	942	..	497
1992	99	250	205	193	694	385	338	340	776	698	612	806	..	517
1993	99	195	192	183	668	456	709	335	701	708	1 019	843	..	546
1994	83	186	180	188	606	509	850	426	594	711	942	615	756	549
1995	84	173	194	191	593	522	844	522	459	780	709	617	854	551
1996	99	153	259	198	660	527	902	635	513	961	589	545	847	607
1997	91	194	277	202	675	497	994	685	544	825	664	510	686	591
1998	118	132	301	189	645	442	926	710	534	733	676	563	605	549
1999	98	139	308	216	586	434	939	690	502	738	734	549	629	529
2000	120	160	304	218	575	412	1 030	747	496	721	791	514	720	521
2001	119	197	290	229	556	415	1 149	785	571	811	792	696	864	542
2002	113	174	279	208	495	380	1 053	682	576	869	735	812	697	514
Variation en % de 1977 à 2002	-25,1	0,2	18,6	-15,4	30,8	23,3	177,5	70,4	16,5	102,4	-8,7	...	...	44,8
Variation en % de 1992 à 2002 <sup>3</sup>	13,9	-30,2	36,2	7,7	-28,6	-1,4	212,0	100,9	-25,7	24,4	20,2	32,0	-7,8	-0,6
Variation en % de 2001 à 2002	-5,4	-11,3	-3,6	-9,1	-10,9	-8,4	-8,3	-13,1	1,0	7,2	-7,2	16,6	-19,4	-5,2

.. indisponible pour une période de référence précise

... n'ayant pas lieu de figurer

1 Les taux sont calculés pour 100 000 habitants. Les estimations démographiques sont tirées du rapport *Statistiques démographiques annuelles, 2002*, produit par la Division de la démographie de Statistique Canada. Populations au 1<sup>er</sup> juillet : estimations intercensitaires de 1977 à 1990, estimations intercensitaires définitives de 1991 à 1995, estimations postcensitaires définitives de 1996 à 1999, estimations postcensitaires mises à jour pour 2000 et 2001 et estimations postcensitaires provisoires pour 2002.

2 En 1999, le Nunavut, qui comprend la partie est des anciens Territoires du Nord-Ouest, est officiellement devenu un territoire canadien. Ainsi, il y a eu une coupure dans la série chronologique pour les Territoires du Nord-Ouest. Aux fins d'analyse, les données pour les Territoires du Nord-Ouest de 1994 à 1998 sont basées sur les frontières de 1999. Les données antérieures à 1994 reflètent les anciens Territoires du Nord-Ouest, et incluent le Nunavut. Les données pour le Nunavut entre 1994 et 1999 sont basées sur les frontières de 1999.

3 Pour le Nunavut et les Territoires du Nord-Ouest, la variation en pourcentage a été calculée pour la période de 1994 à 2002.

**Source :** Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

**Tableau 3**  
**Taux de vols de véhicules à moteur<sup>1</sup>, régions métropolitaines de recensement<sup>2,3</sup>, 1992 à 2002**

	1992	2001	2002	Variation en % du taux de 2001 à 2002	Variation en % du taux de 1992 à 2002
Regina	490	1 959	1 424	-27,3	190,6
Winnipeg	373	1 608	1 405	-12,6	276,7
Vancouver	961	1 147	1 177	2,6	22,5
Edmonton	977	755	789	4,5	-19,2
Hamilton	457	849	746	-12,1	63,2
London	322	731	734	0,4	128,0
Sherbrooke	567	828	725	-12,4	27,9
Montréal	1 024	779	683	-12,3	-33,3
Calgary	1 077	580	539	-7,1	-50,0
Saskatoon	376	560	538	-3,9	43,1
Kitchener	287	535	494	-7,7	72,1
Ottawa <sup>4</sup>	679	491	476	-3,1	-29,9
Halifax	300	495	474	-4,2	58,0
Sudbury	885	490	441	-10,0	-50,2
St. Catharines–Niagara	373	407	413	1,5	10,7
Trois-Rivières	483	414	384	-7,2	-20,5
Windsor	291	484	358	-26,0	23,0
Toronto	384	371	348	-6,2	-9,4
Gatineau <sup>5</sup>	382	292	282	-3,4	-26,2
Victoria	439	354	280	-20,9	-36,2
Saguenay	397	320	265	-17,2	-33,2
Thunder Bay	415	415	196	-52,8	-52,8
Québec	461	184	193	4,9	-58,1
Saint John	267	178	186	4,5	-30,3
St. John's	165	184	147	-20,1	-10,9

1 Les taux sont calculés pour 100 000 habitants. Les estimations démographiques sont tirées du rapport *Statistiques démographiques annuelles, 2002*, produit par la Division de la démographie de Statistique Canada. Populations au 1<sup>er</sup> juillet : estimations intercensitaires définitives pour 1992, estimations postcensitaires mises à jour pour 2001 et estimations postcensitaires provisoires pour 2002.

2 Veuillez noter qu'une région métropolitaine de recensement (RMR) comprend généralement plus d'un service de police. La RMR d'Oshawa est exclue de ce tableau parce que les frontières de la RMR ne correspondent pas à l'aire desservie par les services de police.

3 Les populations de toutes les RMR ont été ajustées de façon à respecter les limites des territoires desservis par les services de police.

4 Ottawa représente la portion de la RMR d'Ottawa–Gatineau qui est située en Ontario.

5 Gatineau était anciennement connue sous le nom de Hull et représente la partie de la RMR d'Ottawa–Gatineau qui est située au Québec.

**Source :** Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

**Tableau 4****Taux de classement<sup>1</sup> des vols de véhicules à moteur, provinces et territoires, 2002**

	Nombre d'affaires	% classées par mise en accusation	% classées sans mise en accusation	Taux de classement total (%)
Terre-Neuve-et-Labrador	599	25,0	5,0	30,1
Île-du-Prince-Édouard	244	15,2	5,3	20,5
Nouvelle-Écosse	2 639	10,6	5,4	16,0
Nouveau-Brunswick	1 576	15,0	5,5	20,5
Québec	36 904	6,8	2,1	8,9
Ontario	45 835	7,7	7,2	15,0
Manitoba	12 121	11,4	2,1	13,4
Saskatchewan	6 904	14,5	7,1	21,6
Alberta	17 948	10,3	5,8	16,1
Colombie-Britannique	35 980	3,4	1,8	5,2
Yukon	220	14,1	12,3	26,4
Territoires du Nord-Ouest	336	24,7	12,8	37,5
Nunavut	200	13,0	12,5	25,5
<b>Canada</b>	<b>161 506</b>	<b>7,6</b>	<b>4,3</b>	<b>11,9</b>

1 Une affaire est classée par une mise en accusation lorsqu'au moins un auteur présumé à été inculpé officiellement. Une affaire est classée « sans mise en accusation » lorsque la police a identifié au moins un auteur présumé et qu'il y a suffisamment de preuves pour porter une accusation en rapport avec l'affaire, mais que le cas de l'auteur présumé est traité par d'autres moyens. Cela pourrait se produire pour plusieurs raisons : la police peut avoir utilisé son pouvoir discrétionnaire et décidé de ne pas porter d'accusation, ou l'auteur présumé peut avoir été détourné du système judiciaire et adressé à un programme de mesures de rechange.

**Source :** Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

**Tableau 5**  
**Proportion et taux de véhicules volés non récupérés, divers services de police<sup>1</sup>, 2002**

Service de police	Population <sup>2</sup>	N <sup>bre</sup> de véhicules volés <sup>3,4</sup>	% de véhicules non récupérés <sup>5</sup>	Taux de véhicules non récupérés <sup>6</sup>
Montréal	1 853 489	14 999	44	354
Halifax	200 928	1 268	24	151
London	346 372	2 639	18	141
Ottawa	817 375	3 490	32	135
Région de York	818 013	2 472	39	118
Gatineau-Métro	219 717	773	33	117
Toronto	2 614 956	10 258	25	97
Vancouver	580 094	5 709	9	84
Kingston	115 205	314	30	81
Barrie	106 132	419	20	78
Calgary	915 453	4 799	13	70
Winnipeg	631 620	9 321	5	69
Edmonton	666 739	5 664	8	65
Saskatoon	206 922	991	13	63
Sûreté du Québec <sup>7</sup>	2 222 572	4 351	29	58
Grand Sudbury	159 316	613	23	51
Windsor	214 348	872	11	45
Thunder Bay	118 086	198	25	41
Regina	184 661	2 754	3	40
Victoria	75 424	506	5	31
St. John's	176 619	326	10	19
Gendarmerie royale du Canada <sup>7</sup>	...	35 799	10	...

... n'ayant pas lieu de figurer

- 1 Les services de police inclus dans les données du présent tableau ont déclaré 72 % de tous les vols de véhicules signalés à la police en 2002, selon le Programme de déclaration uniforme de la criminalité (DUC).
- 2 Les estimations démographiques sont tirées du rapport *Statistiques démographiques annuelles, 2002*, produit par la Division de la démographie de Statistique Canada. Population au 1<sup>er</sup> juillet : estimations postcensitaires provisoires pour 2002.
- 3 Les données sur le nombre de véhicules volés figurant dans ce tableau ne correspondent pas aux données du Programme DUC agrégé diffusées en juillet 2003 dans le Juristat « *Statistiques de la criminalité au Canada, 2002* », car elles représentent uniquement les vols réussis, à moins d'indication contraire. En outre, le Programme DUC agrégé tient compte seulement de l'infraction la plus grave dans une affaire, alors que les données dans ce tableau représentent tous les vols de véhicules réussis, incluant les vols perpétrés au cours d'infractions plus graves. De plus, les données du présent tableau excluent les affaires dont l'état de récupération du véhicule indiqué était « Sans objet ».
- 4 Les données sur le nombre de véhicules volés pour les services de police suivants proviennent directement de ces services : Montréal, région de York, Toronto, Regina, Winnipeg (comprend les tentatives), Gatineau-Métro, Victoria (comprend les tentatives), St. John's (comprend les tentatives), Gendarmerie royale du Canada (GRC) et Sûreté du Québec. Les données pour les services de police suivants proviennent du Programme de déclaration uniforme de la criminalité fondé sur l'affaire (DUC 2) : Halifax et Calgary. Les données pour les services de police suivants ont été tirées du Programme DUC 2.1 : Vancouver, Kingston, Barrie, Saskatoon, Grand Sudbury, Windsor, Edmonton, London, Ottawa et Thunder Bay.
- 5 Les données sur le pourcentage de véhicules volés non récupérés pour les services de police suivants ont été fournies directement par ces services : Montréal, Halifax, région de York, Toronto, Calgary, Sûreté du Québec, Edmonton, Winnipeg, Regina, Victoria, Gatineau-Métro, St. John's et GRC. Les données pour les services de police suivants ont été tirées du Programme DUC 2.1 : London, Ottawa, Vancouver, Kingston, Barrie, Gatineau-Métro, Saskatoon, Grand Sudbury, Windsor et Thunder Bay.
- 6 Les taux sont calculés pour 100 000 habitants.
- 7 En raison du caractère rural des régions desservies par la GRC et la Sûreté du Québec, une beaucoup plus grande proportion de véhicules de plaisance, comme des motoneiges et des véhicules tous terrains, sont volés dans ces régions que dans les aires desservies par les corps de police municipaux. Ces types de véhicules n'ont pas tendance à être récupérés et ne sont pas pris, en général, par des groupes organisés. Par conséquent, les données de la GRC et de la Sûreté du Québec comprennent seulement les automobiles et les camions (incluant les mini-fourgonnettes et les véhicules loisir travail).

**Source :** Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité fondé sur l'affaire, version 2.1.