



ARCHIVED - Archiving Content

Archived Content

Information identified as archived is provided for reference, research or recordkeeping purposes. It is not subject to the Government of Canada Web Standards and has not been altered or updated since it was archived. Please contact us to request a format other than those available.

ARCHIVÉE - Contenu archivé

Contenu archivé

L'information dont il est indiqué qu'elle est archivée est fournie à des fins de référence, de recherche ou de tenue de documents. Elle n'est pas assujettie aux normes Web du gouvernement du Canada et elle n'a pas été modifiée ou mise à jour depuis son archivage. Pour obtenir cette information dans un autre format, veuillez communiquer avec nous.

This document is archival in nature and is intended for those who wish to consult archival documents made available from the collection of Public Safety Canada.

Some of these documents are available in only one official language. Translation, to be provided by Public Safety Canada, is available upon request.

Le présent document a une valeur archivistique et fait partie des documents d'archives rendus disponibles par Sécurité publique Canada à ceux qui souhaitent consulter ces documents issus de sa collection.

Certains de ces documents ne sont disponibles que dans une langue officielle. Sécurité publique Canada fournira une traduction sur demande.



J

uristat

Centre canadien de la statistique juridique



Statistique Canada – N° 85-002-XIF vol. 23 n° 1 au catalogue

VOLS DE VÉHICULES À MOTEUR AU CANADA – 2001

par Marnie Wallace

FAITS SAILLANTS

- Le taux de vols de véhicules à moteur a augmenté (+5 %) en 2001 pour la première fois en cinq ans, une hausse de 10 % par rapport à celui d'il y a dix ans.
- Au cours de la dernière décennie, l'augmentation nationale des vols de véhicules à moteur est attribuable à des hausses marquées dans des régions géographiques spécifiques que les diminutions rapportées ailleurs au pays n'ont pu compensées. Depuis 1991, les taux de vols de véhicules à moteur ont doublé à London et à Hamilton, triplé à Regina et plus que quadruplé à Winnipeg, entraînant ainsi une hausse des taux de vols au Manitoba et en Saskatchewan particulièrement.
- L'Enquête internationale de 1999 sur les victimes de la criminalité a placé le Canada au cinquième rang parmi dix-sept pays en ce qui a trait aux risques de vols de véhicules à moteur. Le Canada et la Suède partageaient le cinquième rang; 1,6 % de leur population avait été victime d'un vol de voiture.
- Bien que les automobiles demeurent les véhicules les plus convoités, le taux de vols de camions, qui englobe les véhicules utilitaires sports, augmente rapidement et affiche une hausse de 59 % par rapport à celui d'il y a dix ans.
- La plupart des vols de véhicules à moteurs surviennent dans les parcs de stationnement, suivis des rues et des maisons individuelles, y compris les garages et les entrées. Ensemble, ces endroits représentent 87 % des lieux de vols de véhicules à moteur.
- Près du quart des véhicules volés en 2001 n'ont jamais été retrouvés. Les véhicules qui ne sont pas retrouvés sont souvent l'œuvre de réseaux organisés qui volent des véhicules pour la revente, au Canada ou ailleurs, ou pour les pièces.
- Les vols de véhicules à moteur sont caractérisés par des taux de classement relativement faibles. En 2001, la police a « élucidé » 13 % des affaires de vols, ce qui correspond au taux des autres crimes contre les biens, comme les introductions par effraction dont le taux de classement est de 16 %.
- Le taux des jeunes âgés de 12 à 17 ans accusés du vol d'un véhicule à moteur a augmenté en 2001 pour la deuxième année consécutive, bien qu'il soit demeuré inférieur de 35 % à celui d'il y a dix ans. Les jeunes représentent 42 % des personnes accusées de ce crime.
- En 2001, le taux de vols de biens dans des véhicules à moteur a augmenté (+1,3 %) pour la première fois en dix ans. Le matériel audio est l'objet le plus convoité par les voleurs.



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada

**Renseignements sur les commandes/
abonnements**

Les prix n'incluent pas les taxes de ventes

Le produit n° 85-002-XPX au catalogue est publié en version imprimée standard et est offert au prix de 10 \$ CA l'exemplaire et de 93 \$ CA pour un abonnement annuel.
ISSN 1209-6385

Les frais de livraison supplémentaires suivants s'appliquent aux envois à l'extérieur du Canada :

	Exemplaire	Abonnement annuel
États-Unis	6 \$ CA	78 \$ CA
Autres pays	10 \$ CA	130 \$ CA

Ce produit est aussi disponible sous forme électronique dans le site Internet de Statistique Canada, sous le n° 85-002-XIF au catalogue, et est offert au prix de 8 \$ CA l'exemplaire et de 70 \$ CA pour un abonnement annuel. Les utilisateurs peuvent obtenir des exemplaires ou s'abonner en visitant notre site Web à www.statcan.ca et en choisissant la rubrique Produits et services.
ISSN 1205-8882

Janvier 2003

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada
© Ministre de l'Industrie, 2003
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 (Ontario) Canada K1A 0T6.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

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 le centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.



INTRODUCTION

Des milliers de Canadiens sont contraints de faire face au vol de véhicules à moteur chaque année. Souvent, les véhicules sont volés dans l'entrée relativement sûre du propriétaire. Les véhicules volés sont parfois impliqués dans des poursuites policières qui peuvent provoquer des blessures et même des décès. Les pertes, les dommages et les dangers associés aux vols de véhicules à moteur préoccupent les Canadiens et ont justifié la création d'un grand nombre de groupes d'intervention policiers et publics contre les vols d'automobiles et de comités d'action partout au pays.

Chaque année, les vols de véhicules à moteur coûtent environ 1 milliard de dollars aux Canadiens : 600 millions de dollars en primes d'assurance, 250 millions de dollars en coûts liés aux services policiers, aux soins de santé et aux systèmes judiciaires et quelques autres millions pour les services correctionnels (Bureau d'assurance du Canada, 2002).

Le présent *Juristat* donne un profil des vols de véhicules à moteur au Canada, incluant les tendances de la dernière décennie, les caractéristiques des vols et les personnes accusées. Le rapport examine également les tendances internationales, les méthodes et la prédominance du crime organisé dans les vols de véhicules à moteur au Canada ainsi que les récents programmes et stratégies de lutte contre les vols de véhicules à moteur.

L'infraction de vol d'un véhicule à moteur consiste à prendre, ou à tenter de prendre, un véhicule à moteur sans l'autorisation du propriétaire. Un véhicule à moteur se définit comme une automobile, un camion, une fourgonnette, un autobus, un véhicule de plaisance, un camion semi-remorque, une motocyclette, une machine de construction, une machine agricole ou autre véhicule terrestre motorisé, par exemple un véhicule tout-terrain, un go-kart ou une motoneige.

TENDANCES RELATIVES AUX VOLS DE VÉHICULES À MOTEUR

Première augmentation des vols de véhicules à moteur en cinq ans

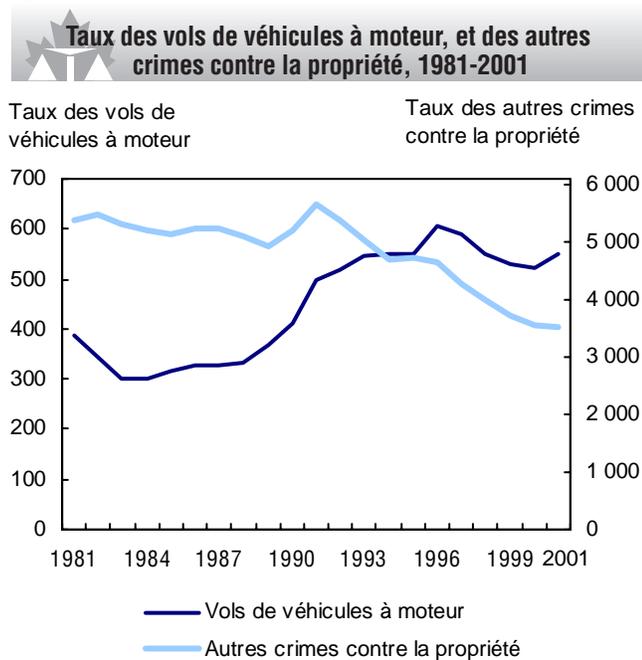
En 2001, les Canadiens ont déclaré 170 213 vols de véhicules à moteur à la police, ce qui signifie un taux de 548 vols pour 100 000 habitants. Le taux de vols de véhicules à moteur a augmenté (5 %) en 2001 pour la première fois en cinq ans (tableau 1 et figure 1).

Depuis 1991, le taux de vols de véhicules à moteur a augmenté de 10 %, alors que le taux des autres crimes contre les biens au Canada a diminué de 38 %, pour la même période. En 1991, les vols de véhicules à moteur représentaient 8 % de tous les crimes contre les biens; en 2001, ce pourcentage avait grimpé à 14 %.

Au cours de la dernière décennie, l'augmentation nationale des vols de véhicules à moteur est attribuable à des hausses marquées dans des régions géographiques spécifiques que les diminutions rapportées ailleurs au pays n'ont pu compensées. Depuis 1991, les taux de vols de véhicules à moteur ont doublé à London et à Hamilton, triplé à Regina et plus que quadruplé à Winnipeg, entraînant ainsi une hausse des taux de vols au Manitoba et en Saskatchewan particulièrement (tableau 2 et 3).

Taux par 100 000 habitants – Le dernier *Juristat* sur les vols de véhicules à moteur au Canada, rédigé en 1996, utilisait le nombre de véhicules à moteur enregistrés afin de calculer le taux de vols pour 100 000 immatriculations. Toutefois, en 1999, des changements à l'enquête annuelle sur les immatriculations des véhicules automobiles a rendu impossible la comparaison entre les données antérieures à 1999 et celles recueillies au cours des années suivantes. Puisque cette situation a éliminé la possibilité d'une analyse des données à long terme, le présent *Juristat* a repris les taux de vols de véhicules à moteur calculés pour 100 000 habitants.

Figure 1



Note : Taux pour 100 000 habitants.

Source : Programme DUC, Centre canadien de la statistique juridique, Statistique Canada.

Le Manitoba observe le taux le plus élevé de vols de véhicules à moteur pour la cinquième année consécutive

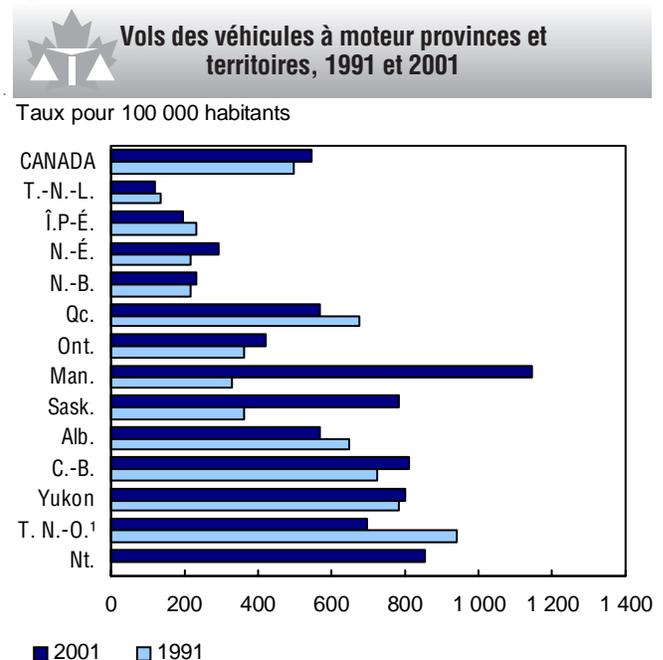
À l'échelle des provinces, les taux de vols de véhicules à moteur variaient entre 119 pour 100 000 habitants à Terre-Neuve-et-Labrador et 1 148 au Manitoba (tableau 2 et figure 2). Terre-Neuve-et-Labrador a déclaré le taux de vols de véhicules à moteur le moins élevé au pays depuis plus de vingt ans. C'est le Manitoba qui a connu le plus haut taux pendant huit des dix dernières années. Cela s'explique principalement par les taux élevés de vols de véhicules à moteur enregistrés à Winnipeg.

Sept provinces ont connu une augmentation de leur taux de vols de véhicules à moteur en 2001. C'est l'Île-du-Prince-Édouard qui a déclaré la hausse la plus importante (+23 %). Malgré cette augmentation, l'Île-du-Prince-Édouard possédait le deuxième plus bas taux de vols de véhicules à moteur au pays. L'Alberta et la Colombie-Britannique ont également subi des hausses importantes, 15 % et 13 % respectivement. Les trois provinces qui présentaient une diminution de leur taux de vols des véhicules à moteur en 2001 étaient la Nouvelle-Écosse (-4 %), le Québec (-1 %) et Terre-Neuve-et-Labrador (-1 %).

Winnipeg enregistre le taux le plus élevé parmi les neuf plus grandes régions métropolitaines

Parmi les neuf plus grandes régions métropolitaines de recensement (RMR)¹, Winnipeg a déclaré le plus haut taux de vols de véhicules à moteur, soit 1 581 vols pour 100 000 habitants (tableau 3). Le taux de Vancouver (1 149) se situait bien au-delà

Figure 2



¹ Le Nunavut est officiellement devenu un Territoire du Canada le 1^{er} avril 1999. Pour 1991, les nombres utilisés incluent le Nunavut tel que défini avant le 1^{er} avril 1999.
Source : Programme DUC, Centre canadien de la statistique juridique, Statistique Canada.

du taux national. Seulement trois RMR ont présenté des taux inférieurs à la moyenne nationale en 2001, à savoir Ottawa (488), Toronto (370) et Québec (290).

La diminution la plus importante (-12 %) est survenue à Ottawa. Les seules autres diminutions se sont produites à Montréal (-3 %) et à Calgary (-1 %). C'est Edmonton qui a connu la plus grande augmentation, une hausse de 39 % par rapport au taux de l'année précédente. Cependant, le taux de vols de véhicules à moteur de cette RMR a diminué (-9 %) au cours de la dernière décennie.

Pour l'ensemble des vingt-cinq RMR du pays, les taux variaient entre 183 vols de véhicules à moteur pour 100 000 habitants à St. John's et 1 996 à Regina. Le taux de 1 581 de Winnipeg occupait le deuxième rang en importance. Les taux de vols élevés de ces deux régions sont attribuables au nombre important d'infractions commises par des jeunes. À Winnipeg, en particulier, il s'est formé un modèle selon lequel les jeunes qui ont commencé à commettre des infractions de conduite de véhicules sans consentement au milieu des années 1990 sont demeurés actifs et ont accueilli dans leurs rangs d'autres jeunes contrevenants². Le taux de vols de véhicules à moteur de Victoria a augmenté de 55 % en 2001, mais demeure en hausse de 6 % seulement par rapport à celui d'il y a dix ans.

¹ Le concept de région métropolitaine de recensement (RMR) s'applique à un grand noyau urbain (plus de 100 000 habitants) ainsi qu'aux régions urbaines et rurales adjacentes dont le degré d'intégration économique et social avec le noyau urbain est très élevé.

² L'unité des vols d'automobiles de la police de Winnipeg.

Les écarts importants entre les taux des villes canadiennes s'expliquent par un certain nombre de facteurs. L'emplacement d'une ville peut faire grimper les risques de vols de véhicules à moteur. Les villes portuaires comme Vancouver, par exemple, peuvent avoir des taux de vols plus élevés en raison de la facilité avec laquelle il est possible d'exporter rapidement des véhicules après leur vol. La réaction policière et communautaire envers la criminalité et les conditions économiques et sociales existantes sont d'autres facteurs qui peuvent avoir une incidence sur la vulnérabilité d'une ville à l'égard des vols de véhicules à moteur.

En 2001, pour l'ensemble des RMR, le taux de vols de véhicules à moteur a augmenté de 4 % par rapport à celui de l'année précédente et de 6 % comparativement à celui d'il y a dix ans.

Surrey a le taux le plus élevé de vols de véhicules à moteur parmi les sept services de police de la région métropolitaine de recensement de Vancouver

Dans bien des cas, une RMR compte plus d'un service de police. Un examen minutieux des services policiers peut fournir une image plus détaillée des vols de véhicules à moteur qui surviennent au Canada (tableau 3b). Par exemple, sept services de police patrouillent la RMR de Vancouver; ils ont déclaré un taux de vols de véhicules à moteur de 1 149 vols pour 100 000 habitants. Toutefois, si chaque service de police de la RMR est examiné individuellement, les taux varient alors entre 450 à Delta et 2 033 à Surrey. De la même manière, le faible taux de vols de véhicules à moteur de la RMR de Toronto (370) s'explique par la combinaison d'un taux plus élevé dans les limites du service de Metro Toronto (438) et des taux plus bas des services polices de York Regional (335) et de Peel Regional (250).

Le Canada possède le cinquième taux de vols de véhicules à moteur en importance parmi dix-sept pays

En 1999, l'Enquête sociale générale (ESG) du Canada mettait l'emphase sur les victimes et l'impression du public relativement à la criminalité et au système de justice. La dernière ESG sur la victimisation remontait à 1993. En 1999, environ 26 000 personnes âgées de 15 ans ou plus et habitant l'une des dix provinces, ont participé à une entrevue téléphonique. Les répondants victimes d'un crime au cours des 12 derniers mois étaient invités à décrire en détail chaque affaire. L'ESG a estimé une augmentation des vols de véhicules à moteur entre 1993 et 1999; les résultats n'étaient toutefois pas significatifs sur le plan statistique.

Un certain nombre de rapports récents ont comparé les taux de criminalité de différents pays. Dix-sept pays ont participé à l'Enquête internationale de 1999 sur les victimes de la criminalité (EIVC), qui a évalué la victimisation selon 11 infractions différentes³. L'EIVC a mesuré séparément les vols d'automobiles et les vols de motocyclettes, qui occupaient respectivement les première et quatrième rangs, comme les infractions les plus graves d'après les victimes (Besserer, 2001). Les vols d'automobiles et de motocyclettes affichaient les taux de déclaration les plus élevés des 11 infractions.

L'EIVC classait les pays participants selon le pourcentage de la population ayant été victime d'un crime quelconque au cours de la période de référence. Le tableau suivant présente les risques de vols d'automobiles pour les 17 pays participants. Le Canada

et la Suède partageaient le cinquième rang; 1,6 % de leur population avait été victime d'un vol de voiture en 1999. L'Angleterre et le pays de Galles se classaient au premier rang, alors que le Japon occupait le dernier.

 **Victimisation internationale**

Pourcentage de la population qui a été victime d'un vol de véhicule à moteur en 1999

Pays	Pourcentage
Angleterre et pays de Galles	2,6
Australie	2,1
France	1,9
Pologne	1,7
Canada	1,6
Suède	1,6
Irlande du Nord	1,5
Danemark	1,4
Portugal	1,2
Écosse	1,0
Belgique	0,8
Finlande	0,5
Pays-Bas	0,5
Espagne	0,5
États-Unis	0,5
Suisse	0,4
Japon	0,1

Source : Les victimes de la criminalité dans dix-sept pays industrialisés : les conclusions de l'Enquête internationale de 2000 sur les victimes de la criminalité. (Wetenschappelijk onderzoek- en Documentatiecentrum, Pays-Bas).

Le Canada suit les tendances internationales

Il est également possible de comparer les données rapportées par les services de police des différents pays. Le Home Office de Grande-Bretagne produit un bulletin annuel qui compare les données déclarées par les services de police de 39 pays pour un certain nombre d'infractions. Le rapport utilise les données fournies par les agents de la statistique de chaque pays. Les données relatives à la période de 1996 à 2000 ont été diffusées tout récemment. Bien que chaque pays définisse différemment les infractions, faussant ainsi les comparaisons directes entre les niveaux de criminalité enregistrés dans chaque pays, il est toujours possible d'analyser les tendances (tableau 4).

Entre 1996 et 2000, 14 pays ont présenté une diminution du nombre de vols de véhicules à moteur rapportés à la police. Le Canada affichait la onzième diminution en importance, soit 11 %. Dix-sept pays ont connu des augmentations au cours de cette période de quatre ans; la plus importante est survenue en Autriche (+49 %).

³ Les onze infractions sont les vols de voitures, les vols avec effraction, les vols qualifiés, les vols de motocyclettes, les voies de fait, les agressions sexuelles, les vols de biens personnels, les tentatives de vols avec effraction, les vols de bicyclettes, les vols dans des véhicules et le vandalisme de véhicules.

Une comparaison entre les États-Unis et le Canada montre que le taux canadien de vols de véhicules à moteur a dépassé le taux américain en 1996 et qu'il est demeuré supérieur pendant les années suivantes (Gannon, 2001). En 2000, le taux canadien excédait de 26 % celui des États-Unis⁴. Les données préliminaires de 2001 semblent indiquer que le taux de vols de véhicules à moteur aux États-Unis a augmenté, tout comme au Canada (United States Department of Justice, 2002).

CARACTÉRISTIQUES DES VOLS DE VÉHICULES À MOTEUR

Un vol de véhicule à moteur sur six survient dans les entrées et les garages

Les parcs de stationnements étaient les emplacements favoris des voleurs de véhicules à moteur au Canada en 2001, ils représentent 41 % de tous les vols⁵. Le deuxième endroit préféré des voleurs est la rue (30 %), alors qu'un autre 16 % des vols de véhicules à moteurs se déroulent près des maisons individuelles, notamment dans les entrées et les garages.

La plupart des victimes de vol de véhicules à moteur ne connaissent pas l'heure exacte à laquelle s'est produit le vol. Cependant, d'après leur horaire quotidien, les victimes sont souvent capables de préciser une période de temps durant laquelle le vol aurait pu avoir lieu. Plus de vols de véhicules à moteur surviennent entre 6 h et 12 h que pendant toute autre période de six heures dans la journée. Les vols perpétrés pendant cette période représentaient 38 % de tous les vols de véhicules à moteur, comparativement à 23 % entre minuit et 6 h, à 20 % entre 12 h et 18 h et à 19 % entre 18 h et minuit. De tous les vols de véhicules à moteur commis près des maisons individuelles, près de la moitié (48%) survient entre 6 h et 12 h.

Les automobiles demeurent les véhicules les plus convoités

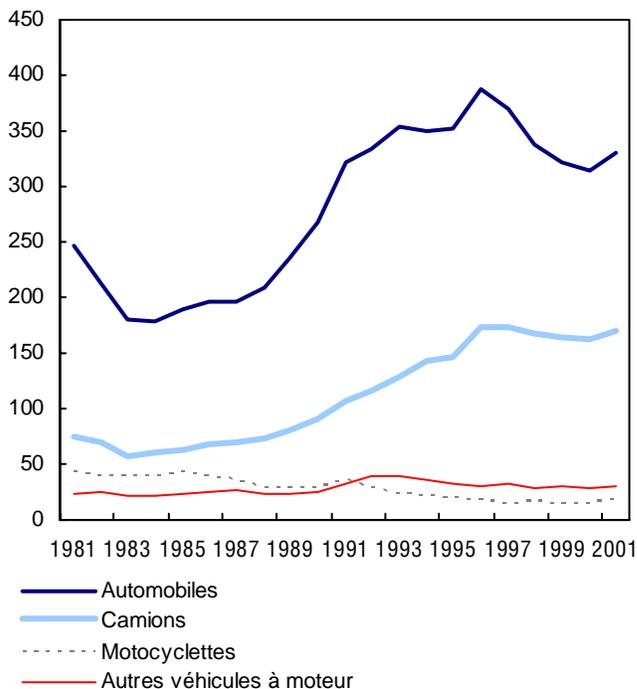
En 2001, les automobiles représentaient 60 % de tous les véhicules à moteur volés. Un autre, 31% des véhicules volés étaient des camions, des camionnettes, des autobus et des véhicules à but récréatif, 3% étaient des motocyclettes et les derniers 6% étaient d'autres véhicules motorisés (motoneiges, camions gros porteurs, machines de construction). Cette répartition a changé quelque peu au cours des dix dernières années avec la diminution du nombre d'automobiles volées et l'augmentation du nombre de camions volés (dont les camionnettes et les véhicules utilitaires sports). Le taux de vols des camions a augmenté de 59 % (tableau 3) au cours de la dernière décennie, c'est-à-dire de 107 à 170 pour 100 000 habitants. Cette hausse illustre la popularité grandissante des véhicules utilitaires sports auprès des voleurs.

Le Centre d'information sur les véhicules du Canada (CIVC) diffuse chaque année des données sur les modèles de véhicules les plus volés⁶. Parmi tous les modèles 1999-2000, c'était la Tiburon (FX) deux portes de Hyundai qui était la préférée des voleurs, suivie par l'Integra deux portes d'Acura et la Civic Si deux portes de Honda. Par contraste, les modèles les moins ciblés par les voleurs étaient le Tundra à quatre roues motrices et moteur V8 de Toyota, la Park Avenue de Buick et la Sable

Figure 3

Vols de véhicules à moteur selon type de véhicule, 1981-2001

Taux pour 100 000 habitants



Source: *Criminal Victimization in 17 Industrialised Countries: Key Findings from the 2000 International Crime Victims Survey*. (Wetenschappelijk onderzoek- en Documentatiecentrum, The Netherlands).

Wagon de Mercury (Centre d'information sur les véhicules du Canada, 2002).

Motifs

Quatre grands motifs poussent généralement les criminels à voler un véhicule à moteur (Vancouver Police Department, 1999) :

- Le premier motif, communément appelé la « balade en voiture volée », est ordinairement un crime situationnel. Il s'agit du vol d'un véhicule sans autre raison que la promenade aux alentours; le véhicule est abandonné après la balade. Dans ces cas, le véhicule est souvent retrouvé en moins de deux jours près du lieu du vol.

⁴ La définition américain du vol de véhicule à moteur ne comprend pas les machines agricoles ou de construction, alors que la définition canadienne englobe ces deux éléments. Ces deux catégories représentent toutefois moins de 1 % des vols de véhicules à moteur et n'ont donc qu'une incidence très faible sur le taux.

⁵ Veuillez consulter la description de la couverture du Programme de déclaration uniforme de la criminalité fondé sur l'affaire dans la section concernant la méthodologie.

⁶ Centre d'information sur les véhicules du Canada (CIVC), *Différence entre les voitures*, www.vicc.com/english/MeasureUp.htm (consultation le 30 août 2002).

- Le deuxième motif du voleur est l'utilisation du véhicule à moteur pour se déplacer entre deux endroits précis. Parvenu à destination, le voleur abandonne le véhicule à moteur.
- Le troisième motif de vol d'un véhicule à moteur est le transport des gens pour perpétrer un crime, habituellement un vol qualifié, une introduction par effraction ou le trafic de stupéfiants. Dès que le crime est commis, le véhicule est abandonné, souvent endommagé.
- Finalement, les véhicules à moteur font également l'objet de vols à des fins commerciales, principalement par le crime organisé. Les véhicules sont revendus intacts ou démontés pour la revente des pièces.

Les poursuites policières impliquant un criminel et un véhicule volé peuvent avoir de graves conséquences. Un rapport indique que, près de la moitié des véhicules arrêtés après une poursuite policière entre 1991 et 1997 en Ontario étaient volés, que le conducteur était âgé de 25 ans ou moins et que 72 % des poursuites avaient causé des dommages, des blessures ou des décès (Comité national pour réduire le vol automobile, 2000).

Les tentatives de vols de véhicules lorsque le conducteur est toujours à l'intérieur peuvent provoquer d'autres blessures graves ou décès. Ce crime, connu sous le nom de « car jacking » survient lorsqu'une personne dérobe, ou tente de dérober, le véhicule d'une personne toujours à l'intérieur. La présence ou la menace de violence en fait un vol qualifié plutôt qu'un simple vol. Quelques exemples de la fréquence de ce crime comprennent 72 affaires déclarées en 2001 par le service police de Toronto, et 26 affaires déclarées par le service police de Vancouver durant les 9 derniers mois de la même année.

Le crime organisé et les vols de véhicules à moteur

Selon le Bureau d'assurance du Canada (BAC), les vols de véhicules à moteur par le crime organisé constituent un problème significatif au pays. Les véhicules utilitaires sports et les voitures de luxe sont souvent volés pour la revente au Canada ou ailleurs, alors que les automobiles plus vieilles sont généralement volées pour les pièces (Bureau d'assurance du Canada, 2002a). Une étude récente menée par le BAC a découvert que l'âge moyen des véhicules volés qui font l'objet d'une réclamation a augmenté depuis 1993; il se situe maintenant à 7,4 ans. Les véhicules plus vieux risquent davantage d'être la cible des voleurs (Bureau d'assurance du Canada, 2002b).

Le numéro d'identification des véhicules (NIV) volés pour la revente au Canada est souvent remplacé par un autre. Pour ce faire, les voleurs se procurent une voiture endommagée afin d'en obtenir la propriété et le NIV. Ils volent ensuite une voiture identique et remplacent son NIV par celui du véhicule endommagé (Finn, 2000). Le véhicule est généralement conduit dans une autre province pour y être revendu.

Les véhicules volés pour la revente à l'extérieur du Canada conservent habituellement leur véritable NIV; ils sont chargés dans des conteneurs avec de faux documents d'exportation (Bureau d'assurance du Canada, 2001). Le Service anti-crime des assureurs (SACA) au Canada et le National Insurance Crime Bureau (NICB) aux États-Unis ont lancé l'initiative du North American Export Committee (NAEC) qui vise à combattre

l'exportation de véhicules volés en Amérique du Nord avec l'aide des forces policières et des organismes douaniers. Les véhicules destinés à l'exportation sont enregistrés dans une base de données accessible à tous les intervenants afin de faciliter l'identification des véhicules volés avant qu'ils ne quittent le pays (Bureau d'assurance du Canada, 2001). Beaucoup de véhicules volés ne sont pas exportés aux États-Unis, mais transitent plutôt par les grands ports canadiens en direction de l'Europe, de l'Afrique et de l'Asie (Martiniuk et Mazzilli, 2001).

Un rapport de Transports Canada soutient que les réseaux organisés de criminels recrutent des jeunes pour voler les voitures afin de protéger leurs figures importantes. Ainsi, les jeunes se serviraient des vols de véhicules à moteur comme porte d'entrée dans le monde du crime organisé (Comité national pour réduire le vol automobile, 2000).

Dernièrement, dans certaines grandes villes, des accusés se sont introduits par effraction dans des résidences privées pour voler les clés de voitures de luxe ou de véhicules utilitaires sports stationnés dans l'entrée durant la nuit et se sont enfuis avec les véhicules. Dans bien des cas, les clés sont le moyen le plus simple et le plus efficace de contourner les systèmes antivol électroniques. Ces véhicules volés quittent généralement le pays après quelques jours pour être revendus ailleurs ou obtiennent un nouveau NIV afin d'être revendus au Canada.⁷

Quand un véhicule est volé pour ses pièces, il est ordinairement conduit dans un endroit sûr à proximité, connu sous le nom de « atelier de découpage », pour y être démonté entièrement ou partiellement. Afin de vendre ces pièces, le voleur a besoin de l'infrastructure, de l'espace et de la main-d'œuvre nécessaires pour démonter les véhicules et obtenir les pièces (Grant et Grabosky, 2001). Après le vol, les pièces sont revendues pour replacer les morceaux usés ou abîmés, reconstruire des véhicules endommagés ou modifier des véhicules. Dans bien des cas, les pièces volées retournent dans le marché régulier et sont vendues à des propriétaires d'entreprises légitimes qui savent ou non que les pièces proviennent d'un véhicule volé (Grant et Grabosky, 2001).

Bien des chercheurs et des enquêteurs de vols d'automobiles utilisent le nombre de véhicules volés « non retrouvés » comme indicateur du nombre de véhicules volés à des fins commerciales par les réseaux criminels organisés. Cet indicateur tend à sous-évaluer le nombre exact de vols professionnels, car il considère les véhicules démontés ou brûlés comme « retrouvés » et, par conséquent, mesure la criminalité situationnelle. En réalité, il est fort probable que ces véhicules aient été volés par des criminels professionnels pour en vendre les pièces (Gant et Grabosky, 2001).

Selon le SACA, la proportion des véhicules « non retrouvés » dans les grandes villes canadiennes est restée au environ de 25% depuis quelques années. Ces résultats sont similaires à ceux d'un sous-ensemble⁸ de répondants à la plus récente version du Programme de déclaration uniforme de la criminalité fondé sur l'affaire qui démontrent que 24 % des véhicules volés en 2001 n'ont pas été retrouvés.

⁷ Escouade des vols de voiture de la police du Toronto.

⁸ En 2001, la version 2.1 du programme DUC révisé comptait 115 répondants.

La plupart des véhicules retrouvés étaient endommagés d'une quelconque manière. En 2001 à l'exception des cas où l'état du véhicule était inconnu, seulement le quart de tous les véhicules retrouvés ne présentaient aucun dommage. Un peu plus de 2 % des véhicules retrouvés avaient des pièces ou des accessoires manquants. Un autre 69 % des véhicules retrouvés avaient subi des dommages, alors que 4 % étaient complètement détruits, généralement par le feu.

Les taux de classement diminuent partout au pays

Les taux de vols de véhicules à moteur sont caractérisés par des taux de classement relativement faibles. En 2001, la police a « élucidé » 13 % des affaires de vols, ce qui ressemble au taux des autres crimes contre les biens, comme les introductions par effraction dont le taux de classement est de 16 %. Les taux de classement des vols de véhicules à moteur au pays ont diminué au cours des dix dernières années.

En 2001, parmi les 170 213 affaires de vols de véhicules à moteur, 8 % ont été classées par une mise en accusation et 5 % « sans mise en accusation ». Une affaire classée « sans mise en accusation » signifie que l'auteur présumé a été identifié par la police, qu'il y a assez de preuves pour déposer une accusation, mais que l'accusé fait l'objet d'un traitement différent. Cela peut se produire pour diverses raisons, notamment si la police décide de ne porter aucune accusation en raison de son pouvoir discrétionnaire ou si l'accusé entreprend un programme de mesures de rechange.

Les taux de classement des vols de véhicules à moteur variaient partout au pays, de 6 % en Colombie-Britannique à 29 % à Terre-Neuve-et-Labrador.

PERSONNES ACCUSÉES DE VOL DE VÉHICULES À MOTEUR

Les jeunes représentaient près de la moitié des personnes accusées de vol de véhicules à moteur

Le taux des jeunes âgés entre 12 et 17 ans et accusés de vol de véhicules à moteur a augmenté en 2001 pour la deuxième année consécutive. Bien que ce taux ait été inférieur de 35 % par rapport à celui d'il y a dix ans, les jeunes représentaient toujours près de la moitié (42 %) des personnes accusées de ce crime. Parmi toutes les personnes accusées de vol de véhicules à moteur en 2001, et pas uniquement celles inculpées formellement, les trois quarts étaient âgés de moins de 25 ans (figure 4).

Les vols de véhicules à moteur sont principalement commis par des hommes. Les hommes représentaient 88 % des personnes accusées de vols de véhicules à moteur en 2001. La proportion des femmes augmente progressivement depuis plus de vingt ans. La proportion des femmes accusées se chiffrait à 5 % en 1981, à 7 % en 1991, puis à 12 % en 2001. Cette donnée demeure bien inférieure au taux général des crimes contre les biens, pour lesquels les femmes représentent 23 % des personnes accusées. À l'échelle des provinces, la proportion des femmes accusées variait entre 4 % au Québec et 20 % au Manitoba.



Vols de véhicules à moteur, les taux classement, les provinces et territoires, 2001

	Nombre de vols	Par mise en accusation	Sans mise en accusation	Total
		%	%	%
Canada	170 213	7,70	4,50	12,20
Terre-Neuve-et-Labrador	634	22,60	6,20	28,70
Île-du-Prince-Édouard	272	17,60	4,40	22,10
Nouvelle-Écosse	2 755	10,20	4,50	14,70
Nouveau-Brunswick	1 765	12,60	4,80	17,30
Québec	42 054	6,50	3,00	9,50
Ontario	50 067	8,00	7,40	15,30
Manitoba	13 206	9,60	1,80	11,40
Saskatchewan	7 986	14,80	5,40	20,20
Alberta	17 467	10,80	6,10	16,80
Colombie-Britannique	33 242	3,80	2,20	6,00
Territoire du Yukon	239	11,30	14,20	25,50
Territoire du Nord-Ouest	285	19,60	9,50	29,10
Territoire du Nunavut	241	11,20	6,60	17,80

Source: Programme DUC, Centre canadien de la statistique juridique, Statistique Canada

VOLS DE BIENS DANS DES VÉHICULES À MOTEUR

Les vols de biens dans des véhicules à moteur augmentent pour la première fois en dix ans

Les vols de biens dans des véhicules à moteur comprennent le vol d'objets à l'intérieur d'un véhicule ainsi que le vol de pièces et d'accessoires du véhicule (p. ex. enjoliveurs, pneus ou plaques d'immatriculation). Le taux de vols de biens dans des véhicules à moteur a légèrement augmenté (+1,3 %) en 2001; il s'agissait de la première hausse en dix ans (tableau 5). Le taux de 2000 était le plus bas depuis 1978.

La Colombie-Britannique affichait le taux le plus élevé (1 968 pour 100 000 habitants) parmi toutes les provinces. Le Nouveau-Brunswick possédait le taux le plus bas, à savoir 313.

Le nombre de vols de biens dans des véhicules à moteur ont diminué considérablement (-37 %) par rapport à celui d'il y a dix ans. Toutes les provinces ont connu des diminutions pendant cette période; les plus importantes sont survenues au Nouveau-Brunswick (-52 %) et en Alberta (-48 %). Cette baisse générale est partiellement attribuable au perfectionnement des systèmes antivols dans les véhicules.

Le matériel audio est l'objet le plus convoité par les voleurs de biens dans des véhicules à moteur⁹. Il est dérobé dans 20 % de

tous les vols de biens à l'intérieur de véhicules à moteur. Les accessoires personnels, comme les vêtements et les bagages, représentaient 14 % des objets volés dans des véhicules à moteur. Un autre 12 % des vols de biens dans des véhicules à moteur visaient les enjoliveurs et les ornements de capot.

PRÉVENTION

Les systèmes antivols gagnent en popularité

Les fabricants et les propriétaires peuvent prendre un certain nombre de mesures pour aider à prévenir les vols de véhicules à moteur, notamment le recours aux dispositifs de verrouillage de la direction, aux alarmes, au burinage, aux coupe-circuits de l'allumage, aux coupe-circuits de l'alimentation en carburant, aux dispositifs de verrouillage des commandes de changement de vitesse, aux blocages de pneus et de roues, aux serrures de capot ou aux systèmes de repérage des véhicules.

En 1998, le CIVC a introduit la première norme scientifique nord-américaine pour mesurer l'efficacité des systèmes dissuasifs de vols de véhicules. La norme a été élaborée en collaboration avec les constructeurs d'automobiles, les fabricants de systèmes antivols après-vente, les représentants des consommateurs, les policiers, les assureurs et la Division des services d'enquête du BAC. La nouvelle norme exige des systèmes dissuasifs qui sont armés passivement (sans intervention du conducteur), qui sont désarmés à l'aide de plusieurs codes d'identification possibles et qui, s'ils sont armés, éteignent un certain nombre de systèmes du véhicule, comme la pompe à essence, l'allumage et le démarrage (Bureau d'assurance du Canada, 2002a).

Les études réalisées par le CIVC semblent indiquer que les dispositifs d'immobilisation électronique passif diminuent de 70 % l'incidence des vols d'automobiles et réduisent d'au moins 50 % les coûts associés aux vols (Bureau d'assurance du Canada, 2002a). Nombre de constructeurs d'automobiles intègrent les systèmes antivols approuvés par le CIVC dans leurs véhicules. Le CIVC a également certifié trois systèmes dissuasifs après-vente pour les voitures qui n'en possèdent pas au départ.

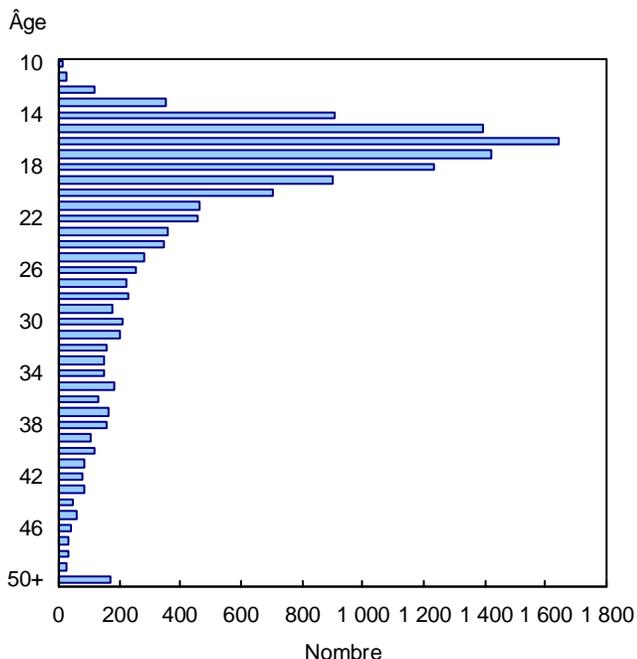
Selon le BAC, bien que près de la moitié des nouveaux véhicules à moteur vendus au Canada soient munis d'un système antivol approuvé par le CIVC, la plupart des Canadiens n'ont aucun dispositif antivol dans leur véhicule. Parmi les systèmes installés dans les voitures, 36 % sont des alarmes, 26 % sont des coupe-circuits et 21 % sont un type de dispositif de verrouillage de la direction, comme le « Club » (Bureau d'assurance du Canada, 2000).

Le « marquage » des véhicules irréparables

Le « marquage » constitue une autre mesure de prévention mise en place dans certaines provinces canadiennes. Dans le cadre de ce programme, le statut des véhicules volés ou très endommagés est inscrit dans des documents d'enregistrement et autres formules pertinentes, comme les troupes d'information sur les véhicules d'occasion, afin d'empêcher l'utilisation abusive des NIV et de faciliter le repérage des propriétaires de véhicules.

Figure 4

Personnes accusées de vols des véhicules à moteur selon l'âge, 2001



Source : Programme DUC révisé, Centre canadien de la statistique juridique, Statistique Canada.

⁹ Les données sont tirées du programme DUC révisé.

Les véhicules considérés comme « irréparables » ne retourneront jamais sur la route; leur NIV devient donc inutile pour les voleurs. Les véhicules jugés « pertes totales » doivent être reconstruits selon les normes provinciales et correctement marquer de nouveau. Actuellement, les véhicules sont « marqués » en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan, au Québec, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador. En Ontario, il s'agit d'un processus volontaire (Bureau d'assurance du Canada, 2001).

Le marquage des pièces

Le marquage des pièces est une troisième mesure qui peut dissuader les voleurs de véhicules à moteur (Comité national pour réduire le vol automobile, 2000). Les NIV sont seulement gravés sur quelques pièces du véhicule (ailes, capot, portes), ce qui complique le suivi des pièces volées. L'augmentation du nombre de pièces d'automobiles marquées peut décourager les criminels qui volent des véhicules à moteur pour en revendre les pièces. Un certain nombre de provinces, dont la Société d'assurance publique du Manitoba, encouragent les propriétaires à graver eux-mêmes le NIV sur les différentes pièces de leurs véhicules, particulièrement sur les fenêtres.

Une étude commandée par le United States National Institute of Justice a tenté de déterminer l'efficacité du marquage sur la diminution des vols d'automobiles. En réponse à la législation adoptée durant les années 1980 et 1990, les constructeurs d'automobiles américains ont conçu des marques antivols et les ont fixées aux pièces les plus susceptibles d'être volées. Bien que les trois quarts des enquêteurs de vols d'automobiles ayant participé à l'étude aient affirmé que le marquage des pièces aide effectivement les policiers à arrêter les voleurs ou les revendeurs de pièces ou de véhicules, ils sont toujours divisés sur la question à savoir si le marquage des pièces a un effet dissuasif réel sur les voleurs de véhicules (Finn, 2001). Toutefois, ils sont d'avis que le marquage des pièces augmente clairement les coûts d'opération des voleurs, car ils doivent prendre plus de temps pour choisir un véhicule sans pièce marqué ou accepter moins d'argent des exploitants d'ateliers de découpage qui consacrent davantage de temps à l'enlèvement des marques sur les pièces.

L'étude a conclu que le marquage des pièces doit se faire sous la forme d'une estampille des constructeurs afin qu'il soit efficace, car les étiquettes sont faciles à retirer ou à contrefaire. Les enquêteurs ont mentionné que le marquage des sièges et des sacs gonflables est nécessaire pour dissuader les voleurs d'automobiles (Finn, 2001).

Programmes antivols mis sur pied par les services de police

Un autre programme de lutte contre le crime a vu le jour dans certains secteurs de compétence canadiens. Il consiste pour les services de police à laisser des voitures-appâts dans des secteurs où le taux de vol de voitures est élevé, dans l'espoir qu'elles seront volées. Les véhicules sont habituellement munis de certains dispositifs spéciaux, y compris du matériel d'enregistrement audiovisuel discret, afin d'obtenir des preuves solides en cas de procès. Lorsqu'une voiture-appât est volée, la

police est capable de suivre ses déplacements au moyen d'un système mondial de localisation et de mettre le véhicule hors d'état à distance, ce qui permet l'arrestation des voleurs (Blue Line, 2002).

Finalement, un certain nombre de provinces canadiennes ont encouragé les propriétaires à apposer un autocollant visible sur les fenêtres de leurs véhicules qui demandent aux policiers d'arrêter la voiture si elle se déplace pendant certaines heures de la journée pour vérifier le permis du conducteur. Ces heures sont généralement situées entre minuit et 6 h, car les propriétaires sont moins susceptibles de conduire leurs véhicules pendant cette période. C'est durant cette période que 23 % des vols de véhicules à moteur surviennent au Canada. Au Manitoba, il s'agit d'une mesure du programme de lutte contre les vols d'automobiles en vigueur depuis 1990.

MÉTHODOLOGIE

Programme de déclaration uniforme de la criminalité - En collaboration avec la communauté policière, le Centre canadien de la statistique juridique recueille des statistiques sur les crimes déclarés par la police au Programme de déclaration uniforme de la criminalité (DUC). Le programme DUC produit un dossier chronologique continu de statistiques sur les crimes et les infractions routières fournies par tous les organismes de police du Canada depuis 1962. Les données DUC représentent les crimes déclarés qui ont été confirmés à la suite d'une enquête de la police. L'information recueillie par l'enquête comprend le nombre d'affaires criminelles, la situation de classement de ces affaires et de l'information sur les personnes accusées. Le programme DUC est considéré comme étant un recensement sommaire ou de type agrégé, avec des données disponibles pour près de 100 infractions criminelles distinctes. Les chiffres sur le nombre de vols de véhicules à moteur présentés dans le présent *Juristat* sont fondés sur les résultats de cette enquête.

Programme de déclaration uniforme de la criminalité fondé sur l'affaire - En 1984, on a remanié le programme DUC pour élargir la quantité de données recueillies. Cette nouvelle enquête, appelée le programme DUC révisé, est une enquête qui recueille des microdonnées permettant de procéder à des examens détaillés des caractéristiques de l'accusé et de la victime, ainsi que des caractéristiques de l'affaire elle-même. Les renseignements figurant dans le présent *Juristat* sur l'âge précis des personnes accusées, le statut des personnes accusées (c'est-à-dire, accusé par opposition à non accusé), l'emplacement et le moment de l'affaire et les types de biens volés sont fondés sur les résultats de cette enquête. En 2001, 154 services policiers de 6 provinces fournissaient des données au programme DUC révisé. Les affaires consignées dans la base de données de 2001 se répartissaient de la façon suivante : 40 % de l'Ontario, 31 % du Québec, 10 % 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. Les données de cet échantillon non représentatif ont compté pour 59 % du volume national de criminalité.

Enquête internationale de 2000 sur les victimes de la criminalité – L'Enquête internationale sur les victimes de la criminalité (EIVC) est menée dans plus de soixante pays depuis sa création en 1989, y compris des pays industrialisés et des pays en développement. L'élaboration et la réalisation de l'EIVC sont supervisées par un groupe de travail international de criminologues. Au Canada, 2 074 personnes âgées de 16 ans ou plus et choisies au hasard ont participé aux entrevues du plus récent cycle de l'EIVC. Ces entrevues téléphoniques questionnaient les répondants sur leurs expériences relatives à la criminalité en 2000, leurs sentiments de sécurité, les mesures de protection adoptées, les raisons de la déclaration ou non du crime à la police et leur perception du système juridique.

Enquête sociale générale cycle 13 : victimisation – L'Enquête sociale générale (ESG) surveille les changements dans la société canadienne et fournit des renseignements sur les enjeux stratégiques précis des questions d'actualité nouvelles ou actuelles. Chaque année, l'ESG se concentre sur différents sujets. En 1988, 1993 et 1999, l'ESG traitait de la victimisation. L'ESG vise à évaluer les conséquences de huit types d'infraction, à analyser les facteurs associés aux risques de victimisation, à examiner la volonté des victimes de déclarer les crimes à la police, à étudier les raisons de non-déclaration et à mesurer les perceptions du public à l'égard de la criminalité et du système de justice pénale. En 1988 et 1993, environ 10 000 Canadiens âgés de 15 ans ou plus ont participé aux entrevues. En 1999, la taille de l'échantillon a été augmenté à 26 000 répondants afin de fournir une analyse plus détaillée des petites populations et des crimes qui surviennent moins fréquemment.

BIBLIOGRAPHIE

Barclay, Gordon and Cynthia Tavares, (2002), International comparisons of criminal justice statistics 2000. U.K.: Home Office. www.homeoffice.gov.uk/rds/publf.htm. (accessed August 14, 2002).

Besserer, Sandra, (2000), "Les Victimes de la Criminalité : Une Perspective Internationale, Résultats de l'Enquête internationale sur les victimes de la criminalité de 2000". *Juristat* 22,4, Ottawa: Centre canadien de la statistique juridique.

Les victimes de la criminalité dans dix-sept pays industrialisés : les conclusions de l'Enquête internationale de 2000 sur les victimes de la criminalité. (Wetenschappelijk onderzoek- en Documentatiecentrum, Pays-Bas).

Finn, Peter. (2000), "Labeling automobile parts to combat theft". *FBI Law Enforcement, Bulletin* 69.4

Gannon, Maire (2001), "Comparaisons de la criminalité entre le Canada et les États-Unis, 2000". *Juristat* 21.11, Ottawa: Centre canadien de la statistique juridique.

Gant, Francis and Peter Grabosky, (2001), "The Stolen Vehicles Parts Market". *Trends & Issues*, 215. Canberra: Australian institute of Criminology.

Insurance Bureau of Canada (2000), "Perceptions of Automobile Theft". *Between the Lines* 18.2.

Insurance Bureau of Canada, (2001), "Facts of the General Insurance Industry in Canada- 2001".

Insurance Bureau of Canada, "Industry Issues: Auto Theft". www.ibc.ca. (accessed August 14, 2002).

Insurance Bureau of Canada (2002b), "Theft Trends by Vehicle Age: Executive Summary". www.ibc.ca. (accessed October 14, 2002).

Kaplan, David E and Chitra Ragavan. (1999) "Why auto theft is going global". *U.S. News & World Report*, 126.23

Mazzilli, Frank, and Gerry Martiniuk (2001), *Auto Theft: The Human Costs*. Toronto: Ontario Crime Control Commission.

National Committee to Reduce Auto Theft (2000), *Project 6116*.

Sauvé, Julie (1996), "Vols de véhicule à moteur au Canada, 1996." *Juristat* 18.1, Ottawa: Centre canadien de la statistique juridique.

U.S. Department of Justice (2002), "Crime Trends, 2001 Preliminary Figures." www.fbi.gov/pressrel/pressrel02/01bprelimcius.htm. (accessed August 30, 2002).

Vancouver Police Department (1999), "Vehicle Theft". www.city.vancouver.bc.ca/police/InvesServDiv/sis/vehicle.html. (accessed July 17, 2002).

Vehicle Information Centre of Canada (2001), *How Cars Measure Up*. www.vicc.com/english/MeasureUp.htm (accessed August 30, 2002).

Tableau 1


Crimes liés aux véhicules à moteur, Canada, 1981-2001

Année	Population ¹	Vols de véhicules à moteur			Vols de biens dans un véhicule à moteur		
		Nombre	Taux ²	Variation annuelle du taux en %	Nombre	Taux ²	Variation annuelle du taux en %
1981	24 820 382	96 229	388	1,2	289 315	1 166	9,5
1982	25 117 424	86 997	346	-10,7	292 453	1 164	-0,1
1983	25 366 965	75 988	300	-13,5	283 357	1 117	-4,1
1984	25 607 555	76 613	299	-0,1	281 497	1 099	-1,6
1985	25 842 590	82 250	318	6,4	283 307	1 096	-0,3
1986	26 100 587	85 585	328	3,0	297 502	1 140	4,0
1987	26 449 888	87 061	329	0,4	318 308	1 203	5,6
1988	26 798 303	89 454	334	1,4	322 517	1 203	0,0
1989	27 286 239	100 208	367	10,0	318 573	1 168	-3,0
1990	27 700 856	114 082	412	12,1	352 675	1 273	9,0
1991	28 030 864	139 345	497	20,7	393 518	1 404	10,3
1992	28 376 550	146 801	517	4,1	390 887	1 378	-1,9
1993	28 703 142	156 685	546	5,5	370 603	1 291	-6,3
1994	29 035 981	159 469	549	0,6	351 385	1 210	-6,3
1995	29 353 854	161 696	551	0,3	350 176	1 193	-1,4
1996	29 671 892	180 123	607	10,2	346 428	1 168	-2,1
1997	29 987 214	177 130	591	-2,7	315 679	1 053	-9,8
1998	30 248 210	165 920	549	-7,1	292 903	968	-8,0
1999	30 499 219	161 388	529	-3,5	278 943	915	-5,5
2000	30 769 669	160 315	521	-1,5	268 030	871	-4,8
2001	31 081 887	170 213	548	5,1	274 314	883	1,3

¹ Les estimations de la population proviennent du rapport *Statistiques démographiques annuelles, 2001*, produit par la Division de la démographie, Statistique Canada. Population au 1^{er} juillet: estimations postcensitaires mises à jour pour 2000 et estimations postcensitaires provisoires pour 2001.

² Taux pour 100 000 habitants.

Source : Programme DUC, Centre canadien de la statistique juridique, Statistique Canada.

Tableau 2



Vols de véhicules à moteur, les provinces et territoires, 2001

	Population ¹	Nombre de vols	Taux ²	Variation du taux en % 2000-2001	Variation du taux en % 1991-2001
Canada	31 081 887	170 213	548	5,1	10,2
Terre-Neuve-et-Labrador	533 761	634	119	-1,1	-11,1
Île-du-Prince-Édouard	138 514	272	196	22,7	-14,7
Nouvelle-Écosse	942 691	2 755	292	-4,1	34,9
Nouveau-Brunswick	757 077	1 765	233	6,8	7,3
Québec	7 410 504	42 054	567	-1,4	-16,0
Ontario	11 874 436	50 067	422	2,2	17,1
Manitoba	1 150 034	13 206	1 148	11,5	250,0
Saskatchewan	1 015 783	7 986	786	5,2	117,9
Alberta	3 064 249	17 467	570	15,0	-12,5
Colombie-Britannique	4 095 934	33 242	812	12,5	12,1
Territoire du Yukon	29 885	239	800	1,1	1,9
Territoire du Nord-Ouest	40 860	285	698	35,9	...
Nunavut	28 159	241	856	18,5	...

¹ Les estimations de la population proviennent du rapport *Statistiques démographiques annuelles, 2001*, produit par la Division de la démographie, Statistique Canada. Population au 1^{er} juillet: estimations postcensitaires mises à jour pour 2000 et estimations postcensitaires provisoires pour 2001.

² Taux pour 100 000 habitants.

... n'ayant pas lieu de figurer

Source : Programme DUC, Centre canadien de la statistique juridique, Statistique Canada.

Tableau 3a

 Vois de véhicules à moteur par région métropolitaine de recensement (RMR), 2001					
RMR	Population ¹	Nombre de vols	Taux ²	Variation du taux en % 2000-2001	Variation du taux en % 1991-2001
Population de 500 000 et plus					
Toronto	4 881 392	18 078	370	1,6	3,0
Montréal	3 511 845	27 250	776	-3,2	-22,4
Vancouver	2 078 824	23 882	1 149	9,1	10,9
Calgary	971 532	5 623	579	-0,9	-28,6
Edmonton	956 805	7 208	753	39,3	-8,6
Ottawa ³	844 969	4 125	488	-11,9	-14,6
Québec	693 064	2 008	290	26,4	-41,4
Winnipeg	684 778	10 828	1 581	11,1	324,7
Hamilton	680 561	5 553	816	17,0	113,4
Population de 250 000 à 499 999					
Kitchener ^{4,5}	456 523	2 443	535	15,0	91,7
St.Catharines-Niagara ⁵	427 023	1 740	407	-12,2	28,9
London ⁵	383 708	2 713	707	-8,6	99,9
Halifax	359 186	1 832	510	-9,6	61,1
Victoria	318 796	1 129	354	55,1	5,9
Windsor	313 838	1 558	496	12,4	49,4
Gatineau ⁶	261 981	789	301	-3,8	-15,3
Population de 100 000 à 249 999					
Saskatoon	230 517	1 308	567	-15,2	63,8
Regina	198 125	3 955	1 996	24,7	237,9
St. John's	176 163	322	183	-1,7	-24,2
Sudbury ⁴	156 714	900	574	6,1	-45,1
Saint John ⁵	147 086	292	199	15,7	-42,4
Sherbrooke ⁵	144 970	1 203	830	8,0	44,1
Saguenay ⁵	143 445	481	335	-10,7	-0,5
Trois-Rivières	141 535	628	444	-11,6	-6,2
Thunder Bay	124 581	518	416	11,6	-19,5

¹ Les estimations de la population proviennent du rapport *Statistiques démographiques annuelles, 2001*, produit par la Division de la démographie, Statistique Canada. Population au 1^{er} juillet: estimations postcensitaires mises à jour pour 2000 et estimations postcensitaires provisoires pour 2001.

² Taux pour 100 000 habitants.

³ Ottawa réfère à la partie de la RMR Ottawa-Gatineau située en Ontario.

⁴ La population de cette RMR diffère de la population desservie par le service de police tel qu'indiqué au tableau 3b, dû à des différences dans les frontières du service de police et celle de la RMR.

⁵ Les populations ont été ajustées pour correspondre aux frontières des services de police.

⁶ Gatineau réfère à la partie de la RMR Ottawa-Gatineau située au Québec.

Source : Programme DUC, Centre canadien de la statistique juridique, Statistique Canada.

Tableau 3b


Vols de véhicules à moteur par service policier (pop 150 000 habitants et plus), 2001

Service de police	Population ¹	Nombre de vols	Taux ²	Variation du taux en % 2000-2001	Variation du taux en % 1991-2001
Toronto	2 562 235	11 233	438	0,4	0,1
Montréal	1 838 474	16 652	906	-6,9	-23,5
Peel Régional	999 146	2 498	250	-9,3	-10,4
Calgary	899 285	5 486	610	-1,2	-27,7
Ottawa-Carleton Régional	800 525	4 007	501	-12,2	-39,9
York Régional	778 000	2 606	335	11,1	33,3
Edmonton	663 819	6 447	971	43,1	-5,8
Winnipeg	631 675	10 665	1 688	11,3	339,8
Vancouver	573 154	6 635	1 158	-10,3	25,2
Durham Régional	523 013	2 604	498	24,8	57,5
Hamilton-Wentworth Régional	503 043	5 116	1 017	16,6	128,9
Waterloo Régional ³	456 767	2 434	533	15,0	90,9
Niagara Régional	426 912	1 734	406	-12,2	27,7
Halton Régional	387 388	1 086	280	24,6	61,2
Laval	354 773	3 140	885	-1,0	-12,5
London	346 324	2 526	729	-7,8	101,6
Surrey	344 620	7 006	2 033	26,8	27,3
Québec	273 664	848	310	67,4	-63,0
Windsor	212 823	1 387	652	14,2	74,1
Saskatoon	205 508	1 237	602	-14,6	61,1
Halifax Régional	200 673	1 427	711	-14,8	52,7
Burnaby (G.R.C.)	193 644	3 014	1 556	9,6	-2,8
Regina	185 820	3 841	2 067	25,4	241,2
St. John's (R.N.C.)	175 245	322	184	-1,8	-24,6
Richmond (G.R.C.)	166 809	1 030	617	5,2	-39,0
Greater Sudbury ³	160 198	900	562	6,1	-45,3

¹ Les estimations de la population proviennent des estimations postcensitaires mises à jour pour 2001 au niveau de la subdivision de recensement, selon les limites 1996. Division de la démographie, Statistique Canada.

² Taux pour 100 000 habitants.

³ La population desservie par ce service de police diffère de celle de la RMR apparaissant au tableau 3a, dû à des différences dans les frontières du service de police et de celle de la RMR.

Source : Programme DUC, Centre canadien de la statistique juridique, Statistique Canada.

Tableau 4



Pays	2000	Variation du taux en % 1996-2000	Variation du taux en % 1999-2000
Allemagne	127 750	-43	-9
Luxembourg ³	542	-34	-13
Angleterre et pays de Galles	338 796	-27	-10
Chypre	1 237	-26	29
Italie	243 890	-23	-17
Écosse ⁴	26 238	-23	-12
Danemark	33 730	-22	-4
États-Unis	1 165 559	-16	1
Hongrie ⁵	14 297	-16	-14
République tchèque	25 539	-14	-12
Canada⁶	160 315	-11	-1
France	401 057	-10	1
Slovaquie	6 073	-9	-15
Belgique	33 395	-1	-7
Slovénie	1 291	3	13
Pays-Bas ⁵	38 320	4	1
Suède ⁷	75 125	5	-4
Norvège	23 339	9	12
Japon	309 638	13	8
Australie	139 094	13	7
Espagne	134 583	18	-3
Irlande	15 964	19	7
Roumanie	2 149	19	-8
Irlande du Nord	10 806	25	6
Finlande	26 391	30	-11
Portugal	26 428	32	-6
Lettonie	2 932	32	-5
Pologne ⁵	68 062	34	-9
Estonie ⁸	2 322	41	-5
Lituanie	9 006	44	35
Autriche	8 601	49	51
Nouvelle-Zélande ⁸	21 992	..	-14
Malte	1 051	..	-2

¹ La définition des infractions varie selon les pays en raison des différences juridiques et des méthodes de collecte statistiques; ces différences ont donc une incidence sur les comparaisons.

² Tous les véhicules terrestres à moteur qui roulent sur la route servant à transporter des gens (notamment les automobiles, les motocyclettes, les autobus, les camions ainsi que les machines agricoles et de construction).

³ Il est impossible de comparer les données recueillies à partir de 2000 avec celles des années précédentes, car elles ne comprennent plus les infractions traitées par la police judiciaire.

⁴ Inclut les tentatives.

⁵ Automobiles seulement.

⁶ Données de 2000 ont été mises à jour en septembre 2002.

⁷ Inclut les tentatives, les préparations et les conspirations en vue de commettre une infraction.

⁸ Prise et modification des véhicules à moteur.

.. indisponible pour une période de référence précise

Source : Barclay, Gordon and Cynthia Tavares, (2002), *International comparisons of criminal justices statistics 2000*. U.K.: Home Office.

Tableau 5



Vols de biens dans des véhicules à moteur, les provinces et territoires, 2001

Province/territoire	Population ¹	Nombre de vols	Taux ²	Variation du taux en % 2000-2001	Variation du taux en % 1991-2001
Terre-Neuve-et-Labrador	533 761	1 764	330	33,3	-29,3
Île-du-Prince-Édouard	138 514	937	676	-9,2	-10,5
Nouvelle-Écosse	942 691	6 215	659	-10,1	-44,1
Nouveau-Brunswick	757 077	2 371	313	-5,8	-52,5
Québec	7 410 504	43 732	590	-1,6	-35,6
Ontario	11 874 436	85 011	716	5,5	-43,9
Manitoba	1 150 034	10 878	946	12,5	-39,1
Saskatchewan	1 015 783	11 439	1 126	10,4	-9,5
Alberta	3 064 249	30 991	1 011	1,2	-48,3
Colombie-Britannique	4 095 934	80 607	1 968	-2,8	-30,4
Territoire du Yukon	29 885	270	903	6,3	-20,8
Territoire du Nord-Ouest	40 860	87	213	-23,6	...
Nunavut	28 159	12	43	-8,5	...
Canada	31 081 887	274 314	883	1,3	-37,1

¹ Les estimations de la population proviennent du rapport *Statistiques démographiques annuelles, 2001*, produit par la Division de la démographie, Statistique Canada. Population au 1^{er} juillet: estimations postcensitaires mises à jour pour 2000 et estimations postcensitaires provisoires pour 2001.

² Taux pour 100 000 habitants.

... n'ayant pas lieu de figurer

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

Centre canadien de la statistique juridique

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre canadien de la statistique juridique, 19^e étage, immeuble R.H. Coats, Ottawa (Ontario) K1A 0T6 au (613) 951-9023 ou au numéro sans frais 1 800 387-2231. Pour obtenir une publication, veuillez communiquer par téléphone au (613) 951-7277 ou par télécopieur au (613) 951-1584 ou par Internet : order@statcan.ca. Vous pouvez aussi appeler sans frais (Canada et États-Unis) au 1 800 267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation écrite pour une commande faite par téléphone.

Diffusions des Juristat récents

Catalogue 85-002-XPF

2000

- Vol. 20 n° 11 Harcèlement criminel
- Vol. 20 n° 12 Attitudes du public face au système de justice pénale
- Vol. 20 n° 13 Introduction par effraction, 1999

2001

- Vol. 21 n° 1 Les refuges pour femmes violentées au Canada, 1999-2000
- Vol. 21 n° 2 Statistiques sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes, 1999-2000
- Vol. 21 n° 3 Statistiques sur les tribunaux de la jeunesse de 1999-2000
- Vol. 21 n° 4 Les problèmes de comportement et la délinquance chez les enfants et les jeunes
- Vol. 21 n° 5 Les services correctionnels pour adultes au Canada, 1999-2000
- Vol. 21 n° 6 Les enfants témoins de violence familiale
- Vol. 21 n° 7 La violence conjugale après la séparation
- Vol. 21 n° 8 Statistiques de la criminalité au Canada, 2000
- Vol. 21 n° 9 L'homicide au Canada, 2000
- Vol. 21 n° 10 La détermination de la peine dans les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes, 1999-2000
- Vol. 21 n° 11 Comparaisons de la criminalité entre le Canada et les États-Unis
- Vol. 21 n° 12 Les services communautaires et le placement sous garde des jeunes au Canada, 1999-2000

2002

- Vol. 22 n° 1 Traitements des causes par les tribunaux de juridiction criminelle, 1999-2000
- Vol. 22 n° 2 Statistiques sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes, 2000-2001
- Vol. 22 n° 3 Statistiques sur les tribunaux de la jeunesse, de 2000-2001
- Vol. 22 n° 4 Les victimes de la criminalité : une perspective internationale
- Vol. 22 n° 5 Tendances nationales des homicides entre partenaires intimes, 1974 à 2000
- Vol. 22 n° 6 Statistiques de la criminalité au Canada, 2001
- Vol. 22 n° 7 L'homicide au Canada, 2001
- Vol. 22 n° 8 Les services communautaires et le placement sous garde des jeunes au Canada, 2000-2001
- Vol. 22 n° 9 Analyse préliminaire de la récidive chez les jeunes et les jeunes adultes – 1999-2000
- Vol. 22 n° 10 Les services correctionnels pour adultes au Canada, 2000-2001
- Vol. 22 n° 11 Dépenses de la justice au Canada, 2000-2001