

Préface

On a volé près de 300 000 véhicules et de 100 000 deux roues en France en 1999. Après une forte poussée au début des années 90, un renversement progressif de tendance s'est fait sentir depuis quelques années. Mais cette évolution masque des tendances profondes et contrastées. De plus, les mouvements criminels organisés structurent une part de plus en plus importante de leur activité sur ce créneau.

Le coût du vol de véhicules représente en France plus de 10 milliards de francs annuels, dont 7 milliards à la charge des assureurs, le reste étant supporté par les victimes.

Mais, curieusement, le nombre de véhicules retrouvés ne progresse pas de façon marquante et le taux d'élucidation des vols reste en dessous de 8% (moyenne nationale du taux d'élucidation : 27.6 % pour la délinquance générale, 9.3 % pour la délinquance de voie publique).

Au cours de cette étude menée sur les vols de véhicules en France (le seul secteur où la délinquance est sensiblement plus forte qu'aux États-Unis : taux de 529 faits pour 100 000 habitants en France contre 459 outre-Atlantique, en 1998 derniers chiffres connus), il semble apparaître une sorte de « consensus général » pour ne pas retrouver les véhicules volés.

À l'exception des propriétaires, (3 véhicules assurés sur 4 pour un parc de 31 millions), les autres acteurs de ce secteur semblent simplement accepter la fatalité :

- Assureurs : ils constatent que le fait de retrouver un véhicule, souvent dégradé, coûte infiniment plus cher que d'indemniser le vol (frais de garde, de transport, de constat, de réparation). Ayant fait l'effort de pousser à la mise en place de systèmes de défense passifs (coupe-circuits), ils considèrent souvent avoir rempli leur tâche de prévention.
- Constructeurs : ils laissent entendre avec discrétion que le remplacement des véhicules volés non retrouvés dans le délai de subrogation (environ 200 000) représente une part de production non négligeable.
- Pays émergents d'Europe Orientale ou d'Afrique : le trafic de véhicules volés représente pour eux une quasi aide au développement.
- Police Nationale : l'absence d'unité spécialisée dans la recherche de véhicules volés au sein de la DCSP et la difficulté à imaginer une doctrine sur le sujet (notamment en raison des risques de poursuites desdits véhicules en ville) semble tétaniser une structure qui estime avoir mieux à faire sur d'autres secteurs de la criminalité et qui doit déjà fournir d'importants efforts pour mettre en place l'indispensable police de proximité.

Pourtant, le législateur avait prévu lors des discussions sur la Loi d'Orientation et de Programmation relative à la Sécurité (LOPS) du 21 Janvier 1995, la mise en place de dispositifs technologiques capables de retrouver rapidement les véhicules volés.

L'article 15 de la Loi disposait ainsi : « *En vue de prévenir les infractions contre les véhicules et leurs équipements, l'installation sur ces biens de dispositifs de sécurité ou leur marquage, y compris par des procédés électroniques, peuvent être rendus obligatoires. Toutefois, cette obligation ne peut en aucun cas s'appliquer à des dispositifs ou procédés permettant de localiser à distance des véhicules non signalés comme volés.*

Les constructeurs et importateurs seront tenus d'y procéder sur les véhicules construits ou importés, à compter de l'entrée en vigueur du présent article, dans des conditions fixées par Décret en Conseil d'État.

Le fait de détourner les dispositifs ou procédés de sécurité ou de marquage des véhicules pour localiser à distance des véhicules non volés est puni des peines prévues au VI de l'article 10 de la présente Loi ».

Si la protection des libertés justifie parfaitement les précautions prises par le législateur, il faut constater l'existence dans d'autres pays européens de dispositifs opérationnels du même type.

En fait, il semble que les problèmes suivants expliquent les 5 années passées depuis la promulgation de la loi et l'absence de rédaction du Décret d'application (en fait, le ministère de l'Intérieur s'interroge sur ces technologies depuis le début des années 90) :

- La protection des libertés individuelles

Il apparaît essentiel, et à juste titre, de disposer d'un système qui ne soit activé qu'en cas de vol déclaré à la Police ou à la Gendarmerie Nationales. Le contrôle par l'autorité publique de l'activation semble un impératif majeur. Mais cet obstacle ne semble pas poser de problèmes techniques avec la plupart des technologies connues.

- La capacité de rechercher le véhicule volé

Il semble que les services publics de sécurité ne soient pas encore prêts à définir une doctrine claire sur cette question. En effet, il existe une différence majeure de gestion de la découverte d'un véhicule volé en stationnement ou roulant. Dans le premier cas, l'effet sur l'activité des patrouilles est lié à la gestion de la procédure de contrôle et de vérification, d'immobilisation du véhicule, puis de transfert. Il est ensuite nécessaire, en fonction du délai entre le vol et sa découverte (moins de 30 jours ou plus de 30 jours) d'informer le propriétaire ou l'assureur. Il apparaît difficile, au vu des moyens humains et techniques des services de police, de disposer du temps nécessaire à ces opérations tout en maintenant les missions traditionnelles d'îlotage ou de patrouille. De plus, au moment où la police de proximité s'implante sur le territoire, certains responsables policiers considèrent que la recherche des véhicules volés distrairait des effectifs, déjà rares, de leurs nouvelles missions¹.

Pour les véhicules en mouvement, la principale crainte est celle d'une course-poursuite en ville, dans des conditions dangereuses pour les citoyens et les policiers, alors même que les moyens automobiles nécessaires à une interpellation ne seraient pas réunis (en tout cas hors des villes disposant de Brigades Anti Criminalité organisées et fiables, de jour comme de nuit, comme à Paris).

¹ Reconstituer l'historique d'un véhicule demande une semaine de travail à un enquêteur. Les démarches auprès des différents acteurs du marché lui prennent ainsi 75% du temps d'enquête

Enfin, les observateurs les mieux au fait des procédures judiciaires privilégient toujours le démantèlement des bandes organisées (procédures longues et minutieuses) sur les flagrances qui, trop souvent, ne permettent que d'interpeller des comparses et pour un seul délit.

S'il ne faut pas sous-estimer ces objections, sérieuses, il est difficile d'admettre que la recherche des véhicules volés ne soit pas considérée comme un enjeu majeur.

Les services publics de sécurité doivent donc faire face à des choix importants :

- Soit ne rien faire et laisser aux dispositifs imposés par les assureurs le soin de réduire les vols suivant les principes de la prévention situationnelle
- Soit mettre en place des dispositifs spécifiques de recherche des véhicules volés en créant les moyens en effectifs, en véhicules et télécommunications nécessaires
- Soit s'appuyer sur le secteur privé pour détecter les véhicules, les localiser et n'intervenir que pour la saisie ou l'interception

La rapidité d'intervention semble liée à l'état de conservation du véhicule. Le temps de réaction semble directement connecté à la dégradation ou à la disparition des véhicules volés. Plus la réaction est lente, plus le coût de réparation est élevé. De ce point de vue, les assureurs auraient aussi fortement intérêt à la mise en place de dispositifs efficaces de détection, dans le strict respect des libertés individuelles et sous contrôle de l'État.

Cinq ans après la parution de la Loi, et au vu des spécificités statistiques sur les vols de véhicules, le temps semble venu de prendre les décisions nécessaires sur cet aspect méconnu de la criminalité nationale.

Alain BAUER
Enseignant à la Sorbonne
Auteur de « Violences et
Insécurité Urbaines » (PUF),
« L'Amérique, la Violence, le
Crime » (PUF),
« Les Polices en France » (PUF, à paraître)

Le vol de voitures : une branche importante du crime organisé

Dans les années 20, Sam Giamcana² se livre au vol de voitures (et à la contrebande d'alcool...) à Chicago. Dans les années 70, deux petits truands colombiens, Pablo Escobar et Gilberto Rodriguez Orejuela, sont fichés comme voleurs de voitures... Quelques années plus tard, ils deviendront les chefs du Cartel de Medellín et de celui de Cali. Au début des années 80, Paul Castellano³ se trouve impliqué dans un vaste trafic de voitures volées entre les États-Unis et le Koweït. En 1999, un trafic de voitures à destination de l'Asie est découvert sur le port canadien de Vancouver. Les organisateurs du trafic sont les Triades chinoises en liaison avec le gang de motards des Hells Angels. En région parisienne, le « gang de la Banlieue Sud », spécialisé dans les braquages, s'était reconverti dans le vol de voitures. Sur Toulon, José Ordioni, lieutenant de Jean-Louis Fargette⁴, était propriétaire d'un garage, plaque-tournante d'un trafic de voitures entre la Belgique et le sud de la France. N'oublions pas non plus que le pédophile Marc Dutroux était connu comme trafiquant de voitures par la gendarmerie belge.

Ces quelques exemples montrent que les réseaux de trafic de voitures volées sont souvent liés au grand-banditisme, à la criminalité organisée. Un tel trafic nécessite des documents qui sont soit volés (notamment dans les Préfectures ou lors d'envois par la Poste, souvent à la commande⁵), soit contrefaits. La contrefaçon de documents français, hautement sécurisés, restent difficile mais de plus en plus de faux documents européens apparaissent dans les services préfectoraux. Les fonctionnaires n'étant pas formés à la détection de ces documents, ceux-ci sont donc « blanchis » en France. L'Italie et la Belgique restent également d'importants fournisseurs de documents volés ou contrefaits.

Il existe également de faux certificats d'expert concernant les épaves. En effet, lors de sinistres, les voitures inutilisables sont considérées comme « épaves » par les assurances et sont alors revendues à des professionnels de la casse. La carte grise est alors « gelée » en Préfecture. Si la voiture est réparée, l'avis de l'expert est obligatoire pour la mise en vente à un particulier. Des escrocs utilisent alors le manque de rigueur de certains experts (qui ne se déplacent pas...), leur éventuelle complicité ou des faux certificats pour remettre sur le marché des véhicules inutilisables.

Entre le moment de la vente par l'assureur à un épaviste et sa revente à un particulier, la valeur du véhicule peut être multipliée par 3 ou 4⁶.

² Il devient, entre 1957 et 1966, le chef de la Famille de Cosa Nostra de Chicago, dite « The Outfit ». Il est assassiné en juin 1975.

³ Chef de la famille Gambino de la Cosa Nostra de New-York, de 1976 jusqu'à son assassinat en décembre 1985.

⁴ « Parrain » de Toulon, Fargette est assassiné en mars 1993 alors qu'il se trouve en « exil » en Italie.

⁵ La carte grise vaut, au marché noir, entre 1.500 et 2.000 FRF.

⁶ Émission « Le Droit de Savoir » - septembre 2000 – TF1

les principales filières de trafic :

Outre le marché national, il existe deux grandes destinations pour les véhicules volés en France. Tous les moyens de transport sont utilisés mais la voie maritime reste la préférence des réseaux. Ceux-ci s'adaptent facilement : lors d'une action concertée de contrôles sur les grands ports d'Europe du Nord (Anvers, Rotterdam, Hambourg), Interpol a constaté que les filières de trafic s'étaient repliées sur d'autres ports (Le Havre, Marseille,...).

↳ Les Pays de l'Est :

Les pays d'Europe orientale (comme la Pologne, la République Tchèque,...) ont longtemps été des pays importateurs de voitures volées avant de voir leur marché saturé. Au trafic de véhicules s'est donc tout naturellement substitué un trafic de pièces détachées... Actuellement, les voitures volées sont plutôt exportées vers des pays encore plus à l'Est comme la Russie, l'Ukraine, la Moldavie ou les Pays Baltes... Des réseaux mafieux ont bien évidemment été signalés comme partie prenante au trafic. Ainsi, au début des années 90, quand l'Armée Rouge avait encore des bases en ex-Allemagne de l'Est, des militaires corrompus avaient mis en place un trafic de voitures volées. Les véhicules étaient acheminés en Russie par avions-cargos militaires. L'implication des groupes mafieux russes dans ce trafic semble s'amoinrir depuis 1997. Les groupes ukrainiens, eux, ont décidés de se partager les activités illégales : ainsi, sur une trentaine de groupes mafieux, seuls 2 ou 3 s'occupent du trafic de véhicules.

Les pays balkaniques sont également très touchés par ce phénomène⁷. Ainsi, en Bulgarie, 20% du parc automobile est constitué de véhicules volés (surtout d'Allemagne, de Belgique, de France et d'Italie). En 1995, un réseau de ressortissants yougoslaves est démantelé à Paris. Ils étaient spécialisés dans le détournement de voitures de location (acheminées vers la Serbie par l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie). A Mostar, en Bosnie, existent de véritables marchés en plein air⁸ de voitures volées où les acheteurs (venant de Serbie et du Monténégro) viennent faire leur choix. Les trafiquants (liés aux « parrains » croates « Tuta » et « Stella », arrêtés par le Tribunal Pénal International en 1997) ne prennent même pas le soin d'enlever les plaques d'origine des véhicules... En Albanie et au Kosovo, petits truands et grands mafieux roulent avec arrogance dans des Mercedes et BMW, naturellement volées. Au début des années 90, les trafiquants albano-kosovars convoyaient de l'héroïne en Suisse puis redescendaient avec des voitures volées... Le rôle actif de la mafia albano-kosovare dans ce trafic est relativement nouveau en Europe de l'Ouest.

⁷ Voir « Trafics et crimes dans les Balkans » - N. Miletitch – collection « Criminalité Internationale » PUF

⁸ Signalons toutefois qu'il existe également, en taille plus modeste, ce genre de marché aux portes de Paris. Des acheteurs peuvent y trouver des voitures françaises mais aussi belges et allemandes aux origines douteuses. Ce commerce se fait en plein air et sans grande discrétion... Aucun contrôle de police ne vient troubler ces ventes...

↳ L'Afrique et le Moyen-Orient :

Une autre partie des voitures volées en France partent pour le Maghreb, l'Afrique Noire et le Moyen-Orient. Les véhicules transitent ainsi par l'Espagne avant de rejoindre le continent africain ou partent des grands ports français et européens (Marseille, Le Havre, Anvers,...). Le trafic de véhicules volés en Europe et revendus en Afrique est facilité par le statut spécifique des enclaves espagnoles de Ceuta et Melilla.

Le Moyen-Orient est surtout demandeur de voitures de luxe alors que l'Afrique accueille des voitures de tous types, y compris les camions. Ainsi, en août 2000, la police algérienne annonce le démantèlement de trois réseaux de trafic de voitures. Les faussaires de ces réseaux se livraient également à des escroqueries en tous genres à base de faux et les autorités s'inquiètent de la possibilité de financement des groupes terroristes par ce biais. L'Afrique francophone n'est pas la seule concernée par ces trafics puisqu'il existe également sur Paris des mini-filières portugaises, plutôt familiales, qui acheminent les voitures volées en Afrique lusophone, via le Portugal.

L'Afrique est aussi une terre d'accueil pour les pièces détachées volées. En novembre 1999, à Marseille, la police découvre un « supermarché » dans un entrepôt souterrain. Classées, numérotées, rangées, les pièces détachées étaient en partie empaquetées pour partir vers le Maghreb. Une trentaine de voitures volées, attendant d'être démontées, ont également été retrouvées. Quelques jours plus tard, un autre entrepôt clandestin est détruit par un incendie criminel, preuve que ce trafic juteux provoque des rivalités.

Les acteurs du trafic :

→ le voleur : Traditionnellement, le voleur est spécialisé dans une marque ou un type de véhicule. Avec le développement du « carjacking » (vol avec violence), le profil du voleur a changé : il doit obtenir le véhicule rapidement, sans dégâts, avec les documents originaux et, si possible, sans être identifié.

→ le faussaire : Peu nombreux et très spécialisés, les faussaires s'occupent de la fabrication / transformation des documents ou organisent le vol de documents vierges.

→ le maquilleur : Très spécialisés, les maquilleurs restent très mobiles pour éviter d'être repérés. Ils utilisent des méthodes très poussées : laser et informatique.

→ le courrier : Il est chargé d'acheminer la voiture d'un pays à un autre. Il ne connaît rien à l'organisation qui l'emploie.

→ le vendeur : A des capacités particulières pour écouler le véhicule volé (liens avec des professionnels).

→ le coordinateur : Il s'occupe du recrutement des différents acteurs et sert souvent de « coupe-circuit » entre les différents maillons du réseau et l'organisateur.

→ l'organisateur : Il apporte les fonds pour débiter le trafic et est souvent impliqué dans d'autres trafics illicites.

Des infractions connexes

Les voitures volées sont également utilisées par des criminels lors de leurs activités. Ainsi, les services belges ont utilisé l'angle des voitures volées pour s'attaquer à des groupes terroristes et de trafiquants de stupéfiants.

Les « casses à la voiture bélier » sont ainsi précédés du vol de ces voitures. Ce genre d'activités est particulièrement le fait de malfaiteurs issus de la communauté des gens du voyage. Pour la Gendarmerie, une collaboration voit actuellement le jour entre les délinquants des banlieues et les « délinquants itinérants »⁹ : les premiers tiendraient à la disposition des seconds des stocks de véhicules volés pour leurs activités criminelles.

Parfois, on peut également constater un commerce double : des voitures volées sont acheminées d'Europe vers le Maghreb et le même réseau importe du cannabis du Maghreb vers l'Europe.

En mai 2000 à Bordeaux, deux membres du « Commando Y » de l'ETA sont interpellés alors qu'ils s'apprêtaient à voler des voitures. Les mois précédents, d'autres militants avaient été arrêtés à bord de véhicules volés dans les landes et dans les Pyrénées-Atlantiques. Les voitures servent pour la logistique de l'organisation mais peuvent aussi être piégées.

Une lutte efficace contre le vol de voitures aurait donc des répercussions directes sur l'ensemble de la criminalité, y compris la criminalité organisée.

⁹ Il s'agit d'une expression politiquement correcte désignant en général les délinquants issus de la communauté des gens du voyage.

En France

Les atteintes aux véhicules en France représentent une part considérable de la délinquance enregistrée (environ 1/3 de l'ensemble : plus d'un million de faits liés aux véhicules pour près de 3,5 millions de crimes et délits constatés).

Année	Vols Auto	Fret	2 roues	Roulotte et accessoires	Total
1990	293 000	0 703	<u>139 000</u>	766 000	1 200 000
1991	338 000	0 628	136 000	811 000	1 288 000
1992	372 000	0 788	131 000	<u>885 000</u>	<u>1 390 000</u>
1993	<u>383 000</u>	0 846	122 000	879 000	1 386 000
1994	368 000	0 993	114 000	821 000	1 305 000
1995	350 000	0 800	102 000	745 000	1 198 000
1996	344 000	0 765	098 000	704 000	1 148 000
1997	321 000	1 365	094 000	672 000	1 089 000
1998	317 000	1 973	096 000	687 000	1 103 000
1999	297 000	<u>1 978</u>	097 000	666 000	1 062 000

383 000 chiffre le plus élevé de la décennie

293 000 chiffre le plus bas de la décennie

Ainsi, selon les dernières statistiques Police/Gendarmerie, il y a eu en France 297.000 véhicules volés (soit plus de 810 véhicules par jour ou un vol toutes les deux minutes) et plus de 15.000 sur Paris.

Pour autant, ces chiffres ne tiennent compte que des déclarations enregistrées par les services de police. Ces dernières sont très proches de la réalité pour les vols (le dépôt de plainte est indispensable pour faire jouer les assurances¹⁰), et plus faibles pour les dégâts (en raison du seuil de franchise). Ainsi, l'enquête nationale de victimation menée par l'INSEE pour l'IHESI, indiquait en 1999 pour les années 1997 et 1998, les différentiels suivants :

Vols

Enregistrés 639 000

Estimés 771 000

Vols à la roulotte et d'accessoires

Enregistrés 1 359 000

Estimés 2 914 000

Destructions et dégradations de véhicules

Enregistrés 0 559 000

Estimés 3 576 000

¹⁰ Il faut cependant noter qu'un véhicule sur quatre (souvent de faible valeur) n'est pas assuré en France.

Les professionnels de l'assurance estiment en outre que 12% des déclarations de vol seraient des escroqueries à l'assurance, difficiles à prouver.

Les vols de voitures ont stagné dans les années 80 avant d'exploser au début des années 90. On constate depuis 1995 une baisse régulière de ces vols, baisse touchant surtout les véhicules de moins de 5 ans alors que les vols de voitures « haut de gamme » augmentent¹¹. Cette baisse s'explique par une meilleure protection de leur véhicule par les automobilistes, des anti-démarrés plus efficaces décourageant les voleurs les moins doués, sans sous-estimer l'effet du plan Vigipirate (une baisse similaire avait été observée en 1986-1987).

Pourtant, depuis près de 20 ans, le pourcentage de voitures non retrouvées ne cesse de progresser pour atteindre aujourd'hui près du tiers. En matière de résolution des affaires, seuls 7,1% des vols sont élucidés (6% d'élucidation pour la Police et 10% pour la Gendarmerie). Chaque année, les services de Police et de Gendarmerie interrogent le Fichier des Véhicules Volés (FVV) près de 15 millions de fois par an...

Dans cette même décennie, le niveau de protection des véhicules, imposé par les assureurs (et soutenu par les fortes incitations gouvernementales au renouvellement du parc) créaient les conditions d'une meilleure sécurisation mécanique et technologique des véhicules, qui pesait fortement sur la réduction des risques. Confrontés à ce problème, les voleurs se sont tournés vers une autre technique : le vol de voitures avec violence. On parle alors de « carjacking » (sur la voie publique) ou de « homejacking » (le vol se fait au domicile des victimes). Ce type de vol ne ressort pourtant pas clairement des statistiques officielles. Les services de police et de gendarmerie classant ce type de délit soit en « vol avec violence », soit en « vol de véhicule ». On estime cependant que 3 à 4 voitures sont volées ainsi chaque jour sur Paris.¹² Pour Alain Barbier, spécialiste de la question à Interpol, le « carjacking » rapporte en moyenne 4 fois plus qu'un braquage de banque, pour des peines évidemment moins importantes.

Exemples :

- A Strasbourg, en novembre 1999, quatre jeunes originaires des pays de l'Est obligent un homme à leur remettre sa voiture sous la menace d'un pistolet ;
- En février 2000, à Marseille, un homme cagoulé et armé oblige un conducteur à abandonner sa Mercedes. Quelques jours plus tôt, une femme a réussi à résister, malgré les coups, à un homme qui voulait la faire descendre de sa voiture ;
- Le 26 juin 2000, à Montrouge, le conducteur d'une Audi est braqué par deux hommes à moto qui ne réussissent cependant pas à s'emparer de la voiture.

¹¹ « Face au risque » n°162 - février 2000

¹² Auto-Moto – mars 2000. En Afrique du Sud, on compte près de 15.000 affaires de ce type par an entraînant près de 2.000 morts et blessés.

- Géographie des vols

La géographie du vol de voitures reflète globalement la géographie criminelle française.

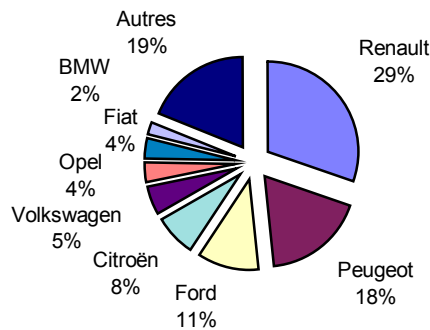
Départements les plus touchés (fréquence pour 1.000 assurés)	Départements les moins touchés
Paris : 50	Vendée : 8
Seine-Saint-Denis : 40	Dordogne : 8
Val d'Oise : 39	Cantal : 8
Bouches-du-Rhône : 39	Creuse : 8
Rhône : 39	Mayenne : 8
Hauts-de-Seine : 36	Deux-Sèvres : 7
Val-de-Marne : 35	Manche : 7
Gard : 35	Vosges : 7

- Marques les plus volées en 1999

Ces chiffres sont à mettre en relation avec le nombre de véhicules des différentes marques en circulation.

MARQUE	NOMBRE DE VOLS	Pourcentage de la marque dans le parc total (en 1997)
Renault	±76.000	28,9%
Peugeot	±45.500	17,7%
Ford	±27.000	7,3%
Citroën	±19.000	12,9%
Volkswagen	±12.500	5,4%
Opel	±9.500	5,1%
Fiat	±9.000	5,4%
BMW	±5.000	1,4%
Mercédès	±4.000	NC
Audi	±2.000	NC

Part dans le vol de véhicules



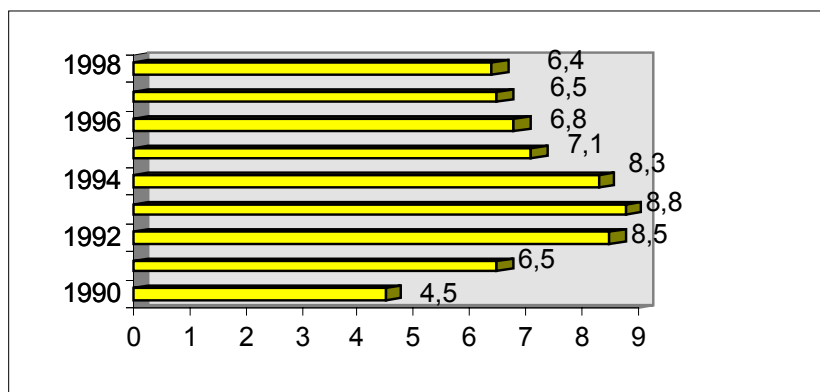
- un coût important :

↳ les assurances

La majorité des automobilistes sont assurés contre le vol de leur véhicule (près de 75%)¹³. Ils subissent néanmoins un préjudice important. Outre le choc de s'être vu déposséder de son bien, l'automobiliste doit souvent se réorganiser dans sa vie courante : notamment pour se rendre à son travail. La victime doit également attendre (en général une trentaine de jours) pour se voir indemniser par l'assurance.

En 1998, les sociétés d'assurances ont déboursé 6,4 milliards de FRF¹⁴ pour l'indemnisation des vols de véhicules. Ce montant se divise ainsi : 2,9 milliards de FRF pour les véhicules non-retrouvés ; 2,2 milliards pour les véhicules retrouvés et 1,3 milliard pour les tentatives de vol et les vols d'accessoires.

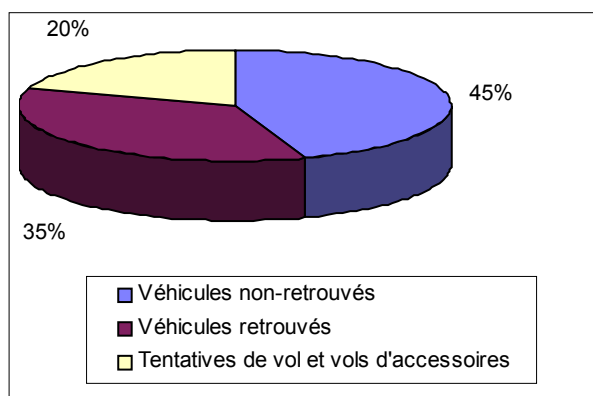
Charges pour les assurances (en milliards de FRF)



¹³ Ce qui est dans la moyenne européenne. La Norvège a 91% des véhicules assurés contre le vol contre un véhicule sur quatre en Espagne.

¹⁴ Source : Fédération Française des Sociétés d'Assurance. A titre comparatif, en 1996, les indemnités accidents étaient de 68 milliards de FRF.

Détails des indemnisations en 1998



Le montant des primes d'assurances contre le vol est difficile à évaluer mais une étude du CESDIP¹⁵ datant de 1998 évalue le total des primes à plus de 11 milliards de FRF. Les compagnies mutuelles ont également déboursé plus de 2,2 milliards de FRF en 1996 en matière de vols de véhicules, chiffre resté stable. Soit un coût estimé pour les sociétés d'assurances et les mutuelles à près de 9 milliards de FRF.

Les professionnels sont également très touchés par les vols de véhicules. Sur 31 millions de véhicules en circulation, 7 millions sont des utilitaires (dont les propriétaires sont des personnes morales). Sur les ±300.000 véhicules volés, on compte 2.000 poids lourds et 33.000 utilitaires et sur les ±80.000 non-retrouvés, il y a 1.300 poids lourds et 19.000 utilitaires.

↳ les loueurs¹⁶

Les sociétés de location de voitures sont en proportion plus touchées par le vol de véhicules que la moyenne nationale. Ainsi, selon les données de 1997 : 0,8% du parc automobile français a été volé (1,47% pour les loueurs) et 0,3% non-retrouvé (0,45% pour les loueurs).

	Parc	Vols	Détournements ¹⁷	Total	Non-retrouvées (% du parc)
1996	51.853	645	207	852	343 (0,66%)
1997	55.298	575	238	813	248 (0,45%)
1998	63.312	554	268	822	280 (0,44%)
1999	70.967	694	278	972	320 (0,44%)

La valeur moyenne d'un véhicule était estimée en 1999 à 70.000 FRF. Il s'agit donc pour les loueurs d'une perte de près de 22,5 millions de FRF, uniquement pour les voitures non-retrouvées. Il faut en outre compter les divers frais des autres véhicules : frais de remorquage, réparations,...

¹⁵ Centre de Recherches Sociologiques sur le Droit et les Institutions Pénales, unité du CNRS liée au Ministère de la Justice

¹⁶ Source : Conseil National des Professions de l'Automobile - Mai 2000

¹⁷ Il y a détournement quand le client ne restitue pas le véhicule (référence au contrat de location).

↳ les professionnels du BTP ¹⁸

Il existe des filières organisées de vol de matériel de chantier, souvent de grande technicité. Ces filières ont pour but de récupérer des pièces détachées (20% des cas) ou d'exporter le matériel vers l'étranger (70% des cas)¹⁹. Les principales destinations de ces engins sont les pays de l'Est, la péninsule ibérique et l'Afrique (via le Maghreb et le Sénégal). Certains observateurs sont sceptiques sur ces chiffres et laissent entendre que le vol d'engins peut également être la conséquence de rivalités professionnelles. Le trafic est favorisé par l'absence de cartes grises pour ce type d'engin.

Il est difficile de quantifier exactement ce phénomène car un engin sur deux environ n'est pas assuré contre le vol et ne fait donc pas l'objet de déclaration. Les statistiques de la Gendarmerie pour 1999 faisait état du vol de 522 engins de chantier (contre plus de 800 en 1996, 438 en 1997 et 593 en 1998²⁰).

La Fédération Nationale des Distributeurs, Loueurs et Réparateurs de Matériels de Bâtiment, de Travaux Publics et de Manutention estime, selon les déclarations de ses 400 adhérents, que le vol de matériels se chiffre entre 2 et 3% du chiffre d'affaires. Le secteur représentant 1.200 entreprises et un chiffre d'affaires de plus de 30 milliards de FRF, se serait ainsi un préjudice de 600 millions de FRF. Plus récemment, il apparaît que les engins agricoles sont également la cible de voleurs spécialisés.

Engins volés en 1999

Compresseurs : 207
 Chargeuses pelleteuses : 85
 Mini-pelles : 80
 Chariots élévateurs : 60
 Chargeuses sur pneus : 47
 Pelles hydrauliques : 18
 Groupes électrogènes : 11
 Compacteurs : 5
 Rouleaux compresseurs : 5
 Projeteuses : 3
 Niveleuse : 1

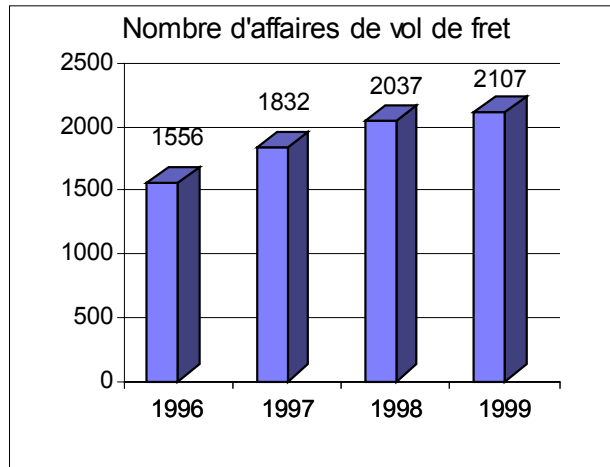
¹⁸ Sources :BTP Matériels n°6 - mars 1999 / BTP Magazine n°131 - mai 2000

¹⁹ En 1994, sur un chantier d'autoroute au Portugal, plus de 50 machines volées en France ont été retrouvées...

²⁰ 1997 est l'année de mise en place du plan Vigipirate.

↳ Un problème annexe : le vol de fret ²¹

Cette activité délinquante connaît une forte progression ces dernières années²².



Pour les six premiers mois de l'an 2000, la Gendarmerie Nationale a déjà recensé 648 vols de fret. Les mois les plus propices à cette activité sont évidemment les mois précédant Noël. La méthode principale dans le vol de fret reste le « vol à la découverte » qui s'effectue par l'ouverture des bâches des camions. Les auteurs de ce type de vol sont essentiellement des « délinquants itinérants » d'origine roumaine. Mais il existe également des vols concernant le camion et son chargement en entier. Il s'agit le plus souvent de vols à la commande effectués essentiellement par des délinquants liés au grand-banditisme ou à des délinquants de banlieue ayant acquis un certain professionnalisme. Moins utilisé, ces vols à la commande sont néanmoins plus ciblés (informatique, téléphonie et vêtements de grandes marques) et plus violentes (agressions des chauffeurs, faux contrôle de police/douanes,...).

Les cibles principales restent l'alcool (21% sur le total des vols) et l'alimentaire (15%), facilement écoulables sur les marchés, viennent ensuite l'informatique (6%) et les vêtements (4%).

²¹ Chiffres fournis par la Gendarmerie Nationale

²² Le vol de fret est une activité classique du crime organisé. Ainsi, les aéroports de La Guardia et de JFK à New-York sont considérés comme les « supermarchés » des Familles mafieuses de la ville.

Un Problème international

Les pays les plus touchés sont essentiellement les pays producteurs d'automobiles : États-Unis, Canada, Grande-Bretagne, France, Italie, Allemagne et Afrique du Sud²³. A Interpol, l'unité de criminalité liée aux véhicules estime les bénéfices de ce trafic mondial à près de 19 milliards de dollars par an pour près de 3,8 millions de véhicules volés²⁴.

Mais les chiffres des véhicules volés restent cependant difficiles à établir précisément du fait de la disparité des définitions juridiques. En effet, selon les pays, les notions de « vol » et de « véhicules » comportent des différences, parfois importantes. Ainsi, exemples montrant la disparité en matière statistique : aux Pays-Bas, le vol n'intervient légalement qu'au bout de 30 jours de disparition ; en Norvège, le vol disparaît des statistiques si le véhicule est retrouvé dans les 90 jours.

Pour la définition de « véhicules volés », les différences sont également importantes entre les différents systèmes statistiques officiels²⁵ :

Pays	Voitures	Vans	Camions	Cars	Deux roues
ALLEMAGNE	✓				
AUTRICHE	✓	✓		✓	✓
BELGIQUE	✓		✓		✓
DANEMARK	✓		✓	✓	
ESPAGNE	✓	✓	✓	✓	✓
FINLANDE	✓	✓	✓	✓	✓
FRANCE	✓	✓	✓		✓
GRANDE-BRETAGNE	✓	✓	✓	✓	✓
GRECE	✓		✓		✓
IRLANDE	✓	✓	✓		✓
ITALIE	✓				
LUXEMBOURG	✓		✓		✓
PAYS-BAS	✓				
PORTUGAL	✓		✓		✓
SUEDE	✓		✓		✓

Le fichier spécialisé d'Interpol (« Fichier ASF-SMV ») contient ±2,3 millions de véhicules volés et près de 1.000 sont retrouvés par mois. Ce fichier est alimenté par 56 pays et consulté par 80 (pour 178 Etats membres de l'Organisation Internationale de Police Criminelle - Interpol). La France n'alimente pas ce fichier...

Il existe un autre fichier : Eucaris (pour **E**uropean **C**ar and driving licence **I**nformation **S**ystème)²⁶. Ce système régional permet une interconnexion des fichiers nationaux en matière d'immatriculation et de permis de conduire, consultable par les autorités des Etats membres.

²³ Source : Radio-France International - 22 octobre 1998

²⁴ Estimation basée sur 43 pays (19 d'Europe, 2 d'Amérique du Nord, 12 d'Afrique et 10 d'Asie)

²⁵ Source : Elaine Hardy, directrice du « European Vehicle Theft Programme »

²⁶ Voir le site internet : www.eucaris.com

Ce système regroupe les fichiers britannique, belge, néerlandais, luxembourgeois, lituanien, tchèque, hongrois et roumain. D'autres pays sont attendus : Irlande, Allemagne, Estonie, Italie et Espagne et d'autres sont vivement intéressés (Islande, Norvège, Suède, Danemark et Finlande). La France ne semble, pour l'instant, pas intéressée par cette coopération européenne.

- La situation en Europe

En 1998, Interpol estimait le nombre de véhicules volés à près de 2 millions en Europe, pour un parc automobile total de 200 millions de véhicules. Il existe de fortes disparités entre les différents pays européens : les pays anglo-saxons et scandinaves sont globalement plus touchés par les vols de véhicules que les pays germaniques. Si la grande majorité des véhicules sont retrouvés, on estime en Europe que 500 à 600.000 automobiles ne sont jamais récupérées (soit environ 0,2% du parc automobile d'Europe occidentale). On estime le gain criminel à 5 milliards de FRF sur ces voitures non-retrouvées.

Part des voitures volées par rapport au nombre de voitures en circulation
Pourcentage de voitures volées non retrouvées²⁷

Angleterre + Pays de Galles : 1,16% - 37,9%

Irlande : 1,1% - 13,3%

Suède : 1,1% - 7,5%

Danemark : 1,1% - 7,5%

Finlande : 1% - 5,1%

Italie : 0,9% - 47,6%

France : 0,9% - 28,8%

Moyenne Européenne : 0,8% - 28%

Norvège : 0,8% - 7,8%

Belgique + Luxembourg : 0,7% - 52,4%

Espagne : 0,6% - 26,3%

Grèce : 0,5% - 55,2%

Pays-Bas : 0,5% - 33,8%

Portugal : 0,3% - 18,1%

Suisse : 0,3% - 41,2%

Allemagne : 0,3% - 38%

Autriche : 0,1% - NC

²⁷ Chiffres pour 1996 - Interpol et Comité Européen des Assurances

Les principaux marchés européens de l'automobile (chiffres 1997) ²⁸ :

	Parc automobile	Véhicules volés	Voitures volées / parc total	Voitures non retrouvées / parc total
Angleterre + Pays de Galles ²⁹	26.000.000	407.569	1,6%	0,8%
Italie	31.000.000	299.603	0,9%	0,4%
France	33.000.000	263.646	0,8%	0,3%
Allemagne	45.000.000	95.349	0,2%	0,09%

- Quelques autres données

1996 a été l'année où le nombre de vols de véhicules a été le plus bas aux États-Unis depuis 1987. Moins de 1,354 million de véhicules ont été volés (soit 505 faits pour 100.000 habitants) pour un coût total estimé à près de 7 milliards de dollars. 167.000 personnes ont été arrêtées (chiffre en baisse de 15% sur dix ans).³⁰ En termes statistiques, une voiture est volée toutes les 25 secondes aux États-Unis et tout véhicule a une chance sur 117 d'être volé.

Au Canada, en 1993, les assurances ont dû déboursier 470 millions de dollars en indemnités pour les vols de véhicules.

Les véhicules volés en Amérique du Nord sont en général exportés vers les pays du Moyen-Orient et du Maghreb, via les grands ports d'Europe de l'Ouest.

En Afrique, les cibles de choix sont les 4x4 (très populaires en Afrique) et les camions (pour leurs pièces de rechange). Les statistiques restent très faibles sur ce continent... Les gangs nigériens se livrent également au trafic de voitures sur le continent ou dans les pays où ils sont implantés (essentiellement Grande-Bretagne et Amérique du Nord). Spécialistes de la délinquance en col blanc, ces gangs se livrent surtout à la fraude au leasing, permettant le détournement de véhicule grâce à de faux documents.

Au Japon (où ±700.000 voitures sont volées chaque année), il existe une importante exportation légale de véhicules vers la Grande-Bretagne, l'Afrique du Sud, l'Océanie. Dans ce flux, on estime que viennent s'y glisser 15 à 20% de véhicules volés. Il semblerait qu'une importante fraude s'organise au niveau des constructeurs, en liaison avec les Yakuzas. Des réseaux pakistanais seraient également impliqués dans le trafic de véhicules, investissant ensuite ces fonds dans le trafic de drogue.

²⁸ Interpol et CEA

²⁹ Les chiffres élevés du vol de voitures en Grande-Bretagne s'expliquent par la conduite à gauche. La Grande-Bretagne est en effet un réservoir important de voitures pour les marchés parallèles des pays anglo-saxons ayant le même type de conduite.

³⁰ « L'Amérique, la violence, le crime » d'A. Bauer et E. Perez

Chiffres Clés

- En 1999, il y a eu plus de **297.000 de véhicules volés** en France. Soit un vol toutes les **2 minutes** environ...
- **80.000** véhicules ne sont jamais retrouvés.
- Taux de résolution : **7,1%**
- Coûts pour les assurances : plus de **9 milliards de FRF**
- Un marché criminel mondial de près de **19 milliards de dollars**
- Les voleurs de voitures n'hésitent plus à recourir à la violence et cette forme de vol augmentera à l'avenir.
- Le vol et le trafic de voitures volées sont souvent liés à d'autres formes de criminalité.
- La proportion de vols destinée au trafic est en augmentation chaque année permettant ainsi au crime organisé de réaliser des bénéfices croissants.

ANNEXE I**Modèles les plus volés en 1999**

Modèles	Nombre de véhicules volés	% du total
Clio*	17.852	6,9%
205	14.300	5,5%
Fiesta*	13.608	5,2%
R 19	11.120	4,3%
R 21	9.908	3,8%
Golf*	8.901	3,4%
405	8.421	3,2%
Escort	7.122	2,7%
R 5	6.850	2,6%
306*	6.227	2,4%
Corsa*	5.623	2,2%
Express	5.177	2%
R 25	4.616	1,8%
Uno	4.419	1,7%
AX	4.107	1,6%
106*	4.063	1,6%
Twingo*	3.267	1,3%
309	2.965	1,1%
ZX	2.774	1,1%
C 15	2.282	0,9%
Trafic	2.126	0,8%
BX	1.937	0,8%
Kadett	1.847	0,7%
Polo*	1.766	0,7%
Megane*	1.728	0,7%
Espace*	1.705	0,7%
R11	1.667	0,6%
Orion	1.578	0,6%
Laguna*	1.504	0,6%
Daily	1.477	0,6%
Transit	1.256	0,5%
J5	1.247	0,5%
Sierra	1.151	0,4%
Safrane	1.128	0,4%
Punto*	1.115	0,4%
Boxer	1.038	0,4%
406*	1.025	0,4%
Xantia*	917	0,4%
2 CV	876	0,3%
605	874	0,3%
525	856	0,3%

* Modèles figurant parmi les 20 marques les plus vendues en France en 1999