



Juristat

Centre canadien de la statistique juridique



Statistique Canada – N° 85-002-XPF Vol. 18 n° 1 au cat.

VOLS DE VÉHICULES À MOTEUR AU CANADA - 1996

par Julie Sauvé

Faits Saillants

- Alors que la plupart des crimes contre les biens ont diminué au cours des dernières années, les vols de véhicules à moteur n'ont pas cessé d'augmenter depuis 1988. Au cours de cette période, le taux des vols a presque doublé, affichant notamment une hausse de 10 % en 1996.
- Parmi un nombre de pays industrialisés qui ont participé à une enquête récente sur la victimisation, le Canada s'est classé au nombre des pays ayant enregistré les proportions les plus faibles de propriétaires de véhicules qui ont été victimes d'un vol de véhicule automobile en 1995 (18 sur 1 000 propriétaires).
- La Colombie-Britannique a déclaré le taux le plus élevé de vols de véhicules à moteur en 1996, suivie de près par le Manitoba. Depuis 1992, le taux des véhicules volés au Manitoba a presque triplé. Terre-Neuve a affiché le taux le plus faible, alors que l'Île-du-Prince-Édouard a été la seule province où le taux des vols a régressé en 1996.
- Parmi les neuf plus grandes régions métropolitaines, Vancouver et Winnipeg ont signalé les taux les plus élevés de vols de véhicules à moteur en 1996. Québec a déclaré le taux le plus faible, soit le tiers de celui de Vancouver.
- Même si les automobiles ont compté pour près des deux tiers de tous les véhicules volés en 1996, les véhicules que ciblent de plus en plus les voleurs sont les mini-fourgonnettes et les véhicules utilitaires à caractère sportif.
- En 1995-1996, les vols de véhicules à moteur et de leurs pièces ont coûté au secteur des assurances près de 600 millions de dollars, soit une hausse de 100 millions de dollars par rapport à l'année précédente.
- En raison de la nature de cette infraction, les taux de classement par la police ont tendance à être inférieurs à ceux des autres types de crimes contre les biens. En 1996, la police a identifié un auteur présumé dans seulement 12 % des vols de véhicules. Le quart de tous les véhicules volés ne sont jamais retrouvés.
- Des jeunes âgés de 12 à 17 ans ont compté pour 43 % des personnes accusées de vol d'un véhicule à moteur en 1996. Même si la grande majorité de ces personnes étaient de sexe masculin, les personnes de sexe féminin étaient plus susceptibles d'être des jeunes : alors que 4 personnes de sexe masculin sur 10 qui ont été accusées étaient des adolescents, 6 personnes de sexe féminin sur 10 qui ont été accusées étaient des adolescents.



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada

**Renseignements sur les commandes/
abonnements**

Les prix n'incluent pas la taxe de vente

N° 85-002-XPF au catalogue est publié sur **version papier** au coût de 10 \$ le numéro ou 93 \$ pour l'abonnement annuel au Canada. À l'extérieur du Canada, le coût est 10 \$ US le numéro ou 93 \$ US pour l'abonnement annuel. Faites parvenir votre commande à Statistique Canada, Division des opérations et de l'intégration, Gestion de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6 ou téléphonez au **(613) 951-7277** ou **1 800 700-1033**, par télécopieur au **(613) 951-1584** ou **1 800 889-9734** ou via l'Internet: order@statcan.ca. Pour changement d'adresse veuillez fournir votre ancienne et nouvelle adresse. On peut aussi se procurer les publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés, des librairies locales et des bureaux locaux de Statistique Canada.

Janvier 1998
ISSN 1205-8882

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 1998

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 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

Alors que la plupart des crimes contre les biens au Canada ont régressé au cours des dernières années, les vols de véhicules à moteur ne cessent pas d'augmenter. Cette croissance inquiète les membres du grand public, et elle a amené les propriétaires d'automobiles à utiliser de plus en plus des dispositifs antivols. Les vols de véhicules à moteur ont surtout des conséquences monétaires, mais ils peuvent également causer des lésions corporelles si la victime se fait voler son véhicule alors qu'elle est à l'intérieur («*car-jacking*») ou si le vol donne lieu à une poursuite à grande vitesse par la police. Des véhicules à moteur sont normalement volés soit pour une «virée» (normalement des jeunes), soit pour la revente par des groupes criminels organisés, ou encore pour la perpétration d'un autre crime.

Dans le présent *Juristat*, on traitera de l'étendue du problème des vols de véhicules à moteur au Canada au cours de la dernière décennie, en s'appuyant sur des données déclarées par la police au Programme de déclaration uniforme de la criminalité (DUC). On examinera également la fréquence de ces crimes au niveau provinces et des régions métropolitaines. On utilisera diverses sources pour examiner la nature du crime, y compris des statistiques plus détaillées fondées sur les affaires fournies par un échantillon de services policiers et d'autres sources de données comme l'industrie des assurances.

Définition de vol d'un véhicule à moteur

Le vol d'un véhicule à moteur est l'infraction qui consiste à prendre un véhicule à moteur sans l'autorisation du propriétaire. Un véhicule à moteur est défini comme étant 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, p. ex. véhicule tout-terrain, go-kart, motodune ou motoneige.

TENDANCES RELATIVES AUX VOLS DE VÉHICULES À MOTEUR

Le nombre de véhicules volés a doublé au cours des 10 dernières années

En 1996, 178 580 vols de véhicules à moteur ont été déclarés à la police, ce qui signifie qu'environ un véhicule immatriculé sur 100 au Canada a été volé cette année-là. Aujourd'hui, ce crime est l'une des infractions au Code criminel la plus souvent perpétrée, représentant un crime contre les biens sur 10 qui sont signalés.

Le vol d'un véhicule à moteur est l'un des quelques crimes contre les biens qui a affiché une hausse ces dernières années. En 1996, la police a déclaré 1 043 vols pour 100 000 véhicules à moteur immatriculés¹, comparativement à 573 en 1988 (graphique 1, tableau 1).

Le taux de vols de véhicules à moteur du Canada est parmi le plus bas des pays industrialisés

Le problème des vols de véhicules à moteur est un problème d'envergure internationale. Des renseignements sur l'ampleur de ce crime dans les autres pays ont été fournis par la récente Enquête internationale sur les victimes de la criminalité, qui a été menée en 1996 dans un certain nombre de pays industrialisés et qui portait sur leurs expériences de la criminalité durant l'année 1995 (Hung, 1996).

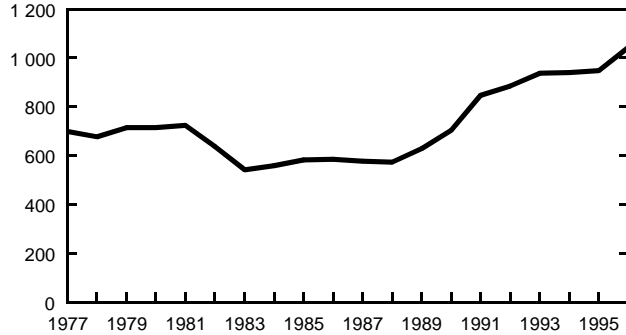
Parmi les pays qui ont participé à l'enquête, le Canada s'est classé parmi les pays présentant les taux les plus bas de vols de véhicules à moteur. En 1995, 18 propriétaires d'un véhicule sur 1 000 se sont fait voler leur véhicule, comparativement au taux de 33 pour 1 000 propriétaires en Angleterre. Les taux étaient aussi plus élevés en Écosse (26), aux États-Unis (22) et en France (21).

¹ Voir le tableau 5 pour les immatriculations utilisés dans ce rapport.

Graphique 1

Taux des vols de véhicules à moteur, Canada, 1977-1996

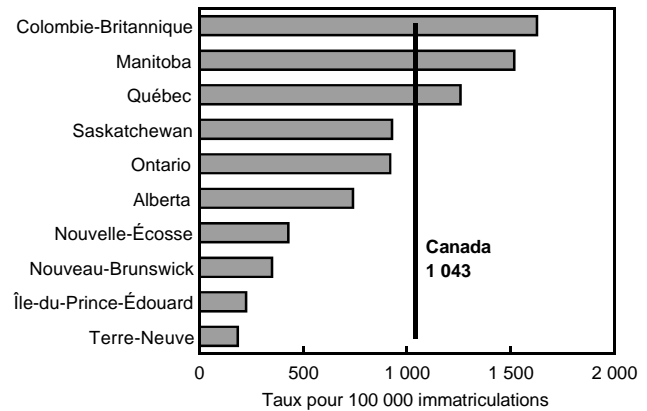
Taux pour 100 000 immatriculations



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

Graphique 2

Vols des véhicules à moteur selon la province, 1996



Source : Tableau 2.

Taux des propriétaires des véhicules qui se sont fait voler un véhicule à moteur en 1995

Pays	Taux pour 1 000 propriétaires
Angleterre	33
Écosse	26
États-Unis	22
France	21
Irlande du Nord	19
Canada	18
Suède	18

Source : Jan J. M. Van Dijk et Pat Mayhew (1996): *Criminal Victimization in the Industrialized World: Key Findings of the 1996 International Crime Survey*. Ministère de la Justice, Pays-Bas.

La Colombie-Britannique a déclaré le taux le plus élevé de vols de véhicules à moteur

Le taux de la Colombie-Britannique (1 627 pour 100 000 véhicules immatriculés) a été le plus élevé parmi les provinces, avec plus de 35 000 vols signalés en 1996 (tableau 2, graphique 2). Le Manitoba, qui avait déclaré le taux le plus élevé les deux années précédentes, s'est classé au 2^e rang. Terre-Neuve a continué d'afficher le taux le plus faible, suivie de l'Île-du-Prince-Édouard.

Neuf des dix provinces ont suivi la tendance nationale vers une progression des vols de véhicules à moteur en 1996; seule l'Île-du-Prince-Édouard a affiché une baisse (-11 %) (tableau 2).

Le taux de vols de véhicules à moteur du Manitoba s'est accru sensiblement depuis 1992. Entre 1992 et 1993 seulement, ce taux a plus que doublé. Au cours des 5 dernières années, il a presque triplé, passant de 543 véhicules volés pour 100 000 immatriculations à 1 518 (tableau 2).

La Nouvelle-Écosse et la Saskatchewan ont affiché les plus fortes augmentations en 1996. Le taux de la Nouvelle-Écosse a fait un bond de 30 % par rapport à 1995, et la Saskatchewan a signalé une hausse de plus de 20 % pour la troisième année consécutive.

Vancouver a le taux le plus élevé parmi les neuf plus grandes régions métropolitaines

Parmi les neuf plus grandes régions métropolitaines de recensement², seules Québec, Toronto et Edmonton ont déclaré des taux de vols pour 100 000 habitants³ plus faibles que la moyenne nationale (tableau 3 et graphique 3). Vancouver et Winnipeg ont enregistré les taux les plus élevés. Parmi les régions métropolitaines de recensement plus petites, Regina a déclaré le taux de vol le plus élevé; ce taux était le double de celui de Sudbury, la ville qui s'est classée au deuxième rang (graphique 4). St. John's et Saint John ont signalé les taux les plus faibles pour les villes plus petites. Parmi toutes les régions métropolitaines de recensement, Regina a affiché le taux le plus élevé en 1996.

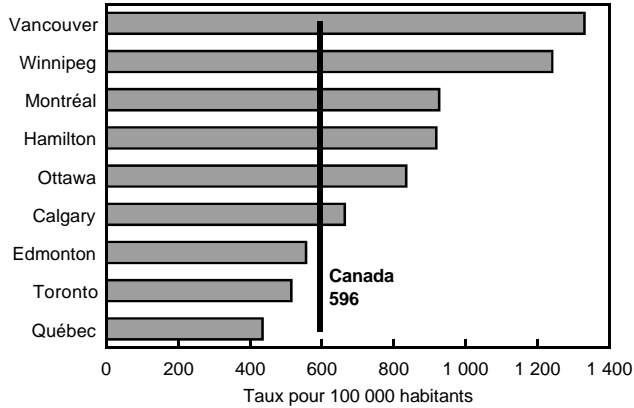
Les taux varient énormément d'une ville à l'autre. Par exemple, le taux de Québec était le tiers de celui de Vancouver. Il peut y avoir plusieurs explications pour ces différences, entre autres, les suivantes : l'emplacement de la ville est propice à l'exploitation de réseaux de voleurs; la ville doit faire face à certaines difficultés de nature économique ou sociale; ou, les réactions de la police et de la collectivité à la criminalité. Par exemple, il se peut que les taux soient élevés à Vancouver en raison de la proximité de cette ville aux ports qui peuvent servir à l'exportation de véhicules volés, alors que les taux élevés à

² 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 sociale avec le noyau urbain est très élevé.

³ Les taux des régions métropolitaines de recensement sont calculés pour 100 000 habitants, étant donné qu'on ne dispose pas de chiffres sur le nombre d'immatriculations à ce niveau géographique.

Graphique 3

Vol des véhicules à moteur selon les régions métropolitaines de recensement avec des populations de 500 000 et plus, 1996



Source: Tableau 3.

Winnipeg sont attribuables en grande partie à la conduite de véhicules sans consentement par des membres de bandes d'adolescents.

Au cours des cinq dernières années, de fortes hausses ont été signalées à Winnipeg (+234 %), Regina (+155 %), Hamilton (+141 %) et London (+99 %). Par contraste, les taux ont régressé à St. John's (-40 %), Edmonton (-32 %), Saint-John (-31 %), Sudbury (-31 %) et Thunder Bay (-25 %) (tableau 3).

CARACTÉRISTIQUES DES VOLS DE VÉHICULES À MOTEUR

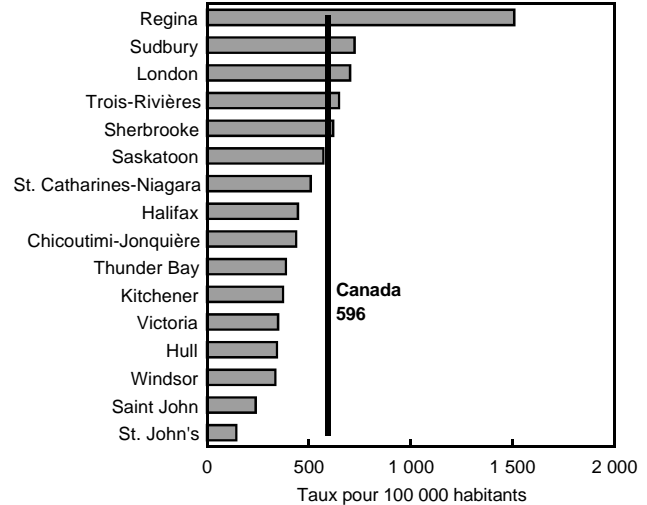
Les véhicules utilitaires à caractère sportif sont souvent les cibles des voleurs

En 1996, les automobiles ont compté pour près des deux tiers (64 %) de tous les véhicules volés; les mini-fourgonnettes, les véhicules utilitaires à caractère sportif et les camions en ont représenté 28 %, les motocyclettes 3 %, et tous les autres véhicules à moteur (p. ex., motoneiges, machines de construction) les 5 % restants. Les fourgonnettes de tourisme et les véhicules utilitaires à caractère sportif sont les types de véhicules qui retiennent de plus en plus l'attention des voleurs. Les vols de ces types de véhicules ont augmenté de 59 % au cours des cinq dernières années, comparativement à une augmentation de 18 % pour les vols d'automobiles. Par contre, on devrait remettre cette augmentation dans son contexte puisque le nombre de fourgonnettes de tourisme sur les routes canadiennes a augmenté de 84 % au cours des cinq dernières années, et celui des véhicules utilitaires à caractère sportif de 22 %⁴.

Le type de véhicules ciblé par un voleur dépend des buts visés par ce dernier (Clarke et Harris, 1992; Spencer, 1992). Par exemple, un voleur désireux d'aller faire une virée sera probablement attiré par une voiture à haute performance. Par

Graphique 4

Vol des véhicules à moteur selon les régions métropolitaines de recensement avec des populations de 100 000 à 499 999, 1996



Source: Tableau 3.

ailleurs, un voleur désireux de réaliser des profits sur le marché noir cherchera un véhicule qui peut être facilement vendu intégralement, qui a des accessoires populaires, ou des pièces dispendieuses ou rares.

En règle générale, les types de véhicules ayant le pire dossier de sinistres étaient les véhicules utilitaires à caractère sportif, les coupés et les fourgonnettes de tourisme⁵. Les véhicules les moins susceptibles d'être volés en 1996 étaient les familiales, les berlines et les camionnettes.

Réseaux de voleurs

Selon certaines études, au cours des dernières années, les véhicules volés sont devenus un marché illicite exploité par les membres de réseaux organisés (Talon, 1996; Tremblay et al., 1992). Un réseau peut être défini comme une entreprise illégale plus ou moins organisée, dont les membres cherchent à faire des profits rapidement mais illégalement. Alors que certains voleurs peuvent voler des automobiles pour aller faire une virée ou pour s'enfuir, les membres de réseaux sont motivés par l'appât du gain.

Pour pouvoir revendre un véhicule volé, il faut changer son identité; comme il a été déclaré volé par son propriétaire, il ne peut plus être conduit légalement. Pour changer l'identité, il suffit tout simplement d'altérer ou d'enlever rapidement le numéro d'identification du véhicule (NIV). Le NIV peut être altéré de diverses façons (Talon, 1996). Par exemple, il peut être entièrement ou partiellement enlevé à la ponceuse, et remplacé

⁴ Rapport du Centre d'information sur les véhicules du Canada (CIVC) intitulé «Différence entre les voitures, 1995-1996». Le CIVC est un organisme indépendant financé par les assureurs canadiens de véhicules à moteur, lesquels, collectivement, garantissent près de 100 % de toute l'assurance-automobile au Canada.

⁵ Centre d'information sur les véhicules du Canada.

par de nouveaux chiffres. Une pratique courante chez les délinquants consiste à obtenir le NIV d'un véhicule qui a été déclaré «perte totale». Une fois qu'un véhicule ayant les mêmes caractéristiques (p. ex., marque, année et couleur) que l'automobile volée a été repéré, le NIV de l'automobile volée est remplacé par celui de l'automobile endommagée.

Une automobile volée par les membres de réseaux est normalement vendue immédiatement, parfois à un acheteur qui peut avoir été pressenti même avant le vol (Talon, 1996). Ses pièces peuvent être revendues à des entreprises légales, comme des garages et des centres de recyclage, ou encore des parcs à ferrailles qui achètent des pièces usagées à bas prix. Dans certains cas, des véhicules entiers peuvent être exportés vers d'autres régions du Canada, vers les États-Unis ou à l'étranger.

Le taux de classement des vols de véhicules à moteur est faible, et peu de véhicules sont retrouvés

Parmi tous les crimes contre les biens qui sont venus à l'attention de la police en 1996, 22 % ont été classés soit par mise en accusation, soit «sans mise en accusation»⁶. Par comparaison, seulement 12 % des affaires liées à des vols de véhicules à moteur signalées aux autorités ont été classées. Ce pourcentage est probablement attribuable au fait que bien souvent le véhicule volé est trouvé abandonné le long d'une route sans aucune trace du voleur, ou est rapidement démonté, d'où la difficulté de le retrouver et de découvrir l'auteur du crime.

La proportion d'automobiles volées qui ne sont jamais retrouvées constitue un bon indice du nombre de véhicules volés chaque année par des réseaux de voleurs organisés (Talon, 1996; Clarke et Harris, 1992). En 1996, une automobile volée sur quatre (26 %) n'a jamais été retrouvée par les autorités⁷. Lorsqu'ils sont récupérés, la plupart des véhicules le sont dans les 48 heures (Morrison et Kong, 1994).

La moitié des vols de véhicules à moteur ont lieu dans des parcs de stationnement

Cinquante-deux pour cent des vols de véhicules à moteur déclarés par un échantillon de 154 services policiers en 1996 ont eu lieu dans des parcs de stationnement (Programme DUC révisé). Les parcs de stationnement sont les emplacements de premier choix des voleurs, car ils y trouvent de nombreux véhicules intéressants, et ils ont peu de chance d'être détectés (Brantingham et Brantingham, 1994). D'autres emplacements courants sont la bordure des routes ou des voies rapides (18 %) ou la résidence du propriétaire (18 %).

Les vols de véhicules ont coûté à l'industrie canadienne des assurances 600 millions de dollars en 1996

On estime que les vols d'automobiles et de leurs pièces ont coûté à l'industrie canadienne des assurances près de 600 millions de dollars en 1996, comparativement à 500 millions de dollars en 1995⁸. Les coûts ont augmenté dans toutes les régions du Canada, et ils ont été les plus élevés au Québec et en Colombie-Britannique. En définitive, ces coûts sont payés par les consommateurs, par des primes d'assurance plus élevées. En 1996, les vols de véhicules à moteur ont compté

pour 51 % du montant versé par les assureurs pour des «accidents sans collision ni versement» (c'est-à-dire tout ce qui implique le feu, le vandalisme, le vol et les catastrophes naturelles) relatifs aux modèles de véhicules de l'année 1995⁹.

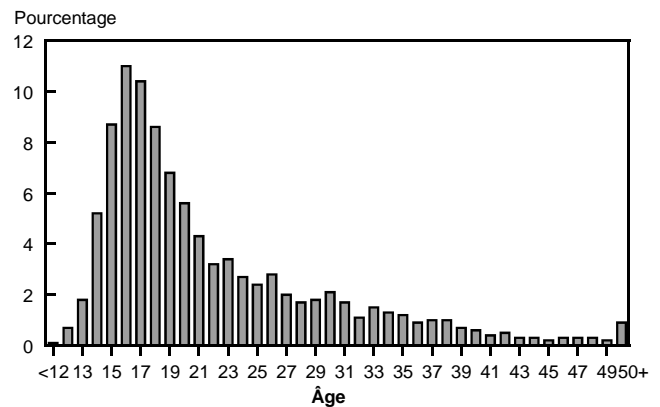
PERSONNES ACCUSÉES DE VOL D'UN VÉHICULE À MOTEUR

Plus de 4 accusés sur 10 sont des jeunes

Selon les statistiques de la police, 43 % des personnes accusées d'un vol de véhicule à moteur en 1996 étaient des jeunes âgés de 12 à 17 ans. Plus précisément, les données fournies par un échantillon de services de police participant au Programme DUC révisé indiquent que la plupart des personnes accusées¹⁰ étaient des adolescents plus âgés et de jeunes adultes : près de la moitié étaient âgés de 15 à 19 ans (graphique 5).

Graphique 5

Personnes accusées de vol des véhicules à moteur selon l'âge, 1996



Source : Échantillon non aléatoire de 154 services de police qui représentent 47 % du volume national des crimes. Les données ne sont pas représentatives à l'échelle nationale.

Les accusées de sexe féminin sont plus jeunes que les accusés de sexe masculin

Parmi toutes les personnes qui ont été accusées de vol d'un véhicule à moteur en 1996, 92 % étaient de sexe masculin. Même si les personnes de sexe féminin comptaient pour seulement 8 % du nombre total de personnes accusées, elles

⁶ Une affaire «classée sans mise en accusation» signifie que l'auteur présumé a été identifié par la police, mais qu'aucune accusation n'a été portée pour diverses raisons : l'auteur du crime était âgé de moins de 12 ans; l'auteur avait déjà été inculpé pour d'autres crimes; le pouvoir discrétionnaire de la police, etc.

⁷ Service anti-crime des assureurs du Canada (Toronto, Ontario), 1997.

⁸ Centre d'information sur les véhicules du Canada.

⁹ Des données n'étaient disponibles que pour les véhicules de l'année automobile 1995.

¹⁰ Un accusé est une personne qui a été reconnue comme un suspect dans une affaire et contre qui des accusations ont été portées ou pourraient être portées relativement à cette affaire.

étaient beaucoup plus susceptibles d'être des jeunes : 61 % des accusées étaient âgées de 12 à 17 ans, comparativement à 42 % des accusés.

VOLS DE BIENS DANS DES VÉHICULES À MOTEUR

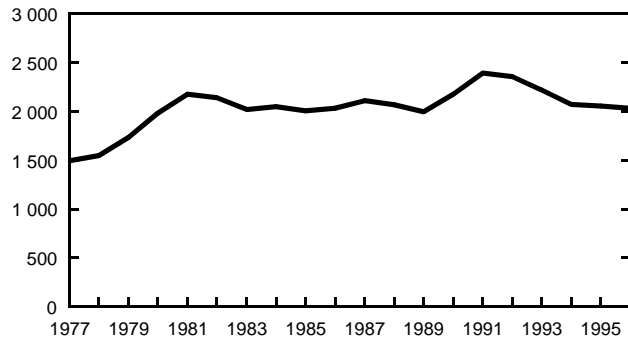
Les vols de biens dans des véhicules à moteur continuent à diminuer

Les vols de biens dans des véhicules à moteur comprennent les vols d'objets à l'intérieur d'un véhicule (p. ex., radio, disques compacts, vêtements), ainsi que le vol de pièces ou d'accessoires du véhicule (p. ex., roues, ornement de capot, volant). En 1996, le taux des vols dans des véhicules à moteur a régressé pour la cinquième année consécutive, s'établissant à 1 % de moins qu'en 1995 (tableau 1). Cette tendance à la baisse fait suite à une augmentation de 1989 à 1991 (graphique 6), et elle reflète la récente diminution constatée dans la plupart des crimes contre les biens.

Graphique 6

Vols dans les véhicules à moteur, 1977-1996

Taux pour 100 000 immatriculations



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

Parmi les provinces, la Colombie-Britannique a signalé le taux le plus élevé de vols dans des véhicules à moteur pour les 10 dernières années. Pour la deuxième année consécutive, le Nouveau-Brunswick a affiché le taux le plus faible, soit le dixième de celui de la Colombie-Britannique (tableau 4).

En 1996, les stéréo et autres dispositifs électroniques étaient les objets les plus convoités par les voleurs (23 %), suivis des effets personnels comme des vêtements ou des valises (14 %), et des accessoires ou pièces de véhicules à moteur (13 %) (Programme DUC révisé). Parmi les autres articles volés, se trouvent des documents personnels (c.-à-d. les cartes d'identité, les passeports, les documents relatifs aux véhicules) (8 %), de l'argent (7 %), de la machinerie et des outils (6 %), des articles de sport (4 %), du matériel photographique (2 %), du matériel de bureau (2 %) et des bicyclettes (2 %).

Comparativement au vol d'un véhicule à moteur, le vol de biens dans un véhicule est moins souvent signalé à la police. Les résultats de l'Enquête internationale sur les victimes de la criminalité indiquent que 61 % des victimes d'un «vol de biens dans un véhicule à moteur» du Canada ont signalé l'affaire à la police, comparativement à 88 % des victimes d'un «vol d'un véhicule à moteur» (Hung, 1996). La décision de déposer une plainte dépend largement de l'importance de l'affaire : plus de la moitié (57 %) des victimes de vol de biens dans un véhicule qui n'ont pas signalé l'affaire à la police ont jugé que l'affaire n'était pas assez grave. Toutefois, celles qui l'ont signalée à la police l'ont surtout fait afin d'être dédommagées par leur compagnie d'assurance (40 %). Au nombre des autres raisons figuraient le sentiment du devoir (32 %), un effort pour récupérer ses biens (28 %), et le désir de voir le délinquant puni pour son crime (14 %) ¹¹.

PRÉVENTION DES VOLS DE VÉHICULES À MOTEUR

Au cours des dernières années, la police et le grand public ont combiné leurs efforts pour mettre en oeuvre des programmes de prévention de la criminalité visant à réduire les vols d'automobiles. À titre d'exemple, un grand nombre de services policiers du Canada ont mis sur pied des programmes antivols qui consistent à remettre aux participants des autocollants très visibles qu'ils apposent sur la vitre latérale ou sur la lunette arrière de la voiture. En plaçant cet autocollant dans leur véhicule, le propriétaire demande à la police d'arrêter la voiture si elle circule entre minuit et six heures, et de vérifier les pièces d'identité du conducteur. En effet, la majorité des vols de véhicules à moteur se produisent tôt le matin, lorsque la majorité des gens ne conduisent pas leur véhicule (Clarke et Harris, 1992).

Une autre mesure prise pour réduire les vols de véhicules à moteur consiste à concevoir des moyens de vérifier l'immatriculation des véhicules démontés (Ogrodnik et Paiement, 1992). Par exemple, un grand nombre de campagnes d'information s'adressant aux propriétaires de véhicules encouragent ces derniers à graver des numéros d'identification sur leur véhicule. Une campagne particulière consiste à fixer une journée pendant l'année où les conducteurs sont encouragés à marquer les numéros de série de leur véhicule sur les pièces et les vitres de ces derniers pour qu'il soit encore plus difficile pour les délinquants de le revendre ou d'en revendre les pièces.

Un Programme national de contrôle de véhicules volés et de véhicules déclarés «pertes totales» doit être mis sur pied dans chacune des provinces au début de l'année 1998. Environ 90 % de tous les véhicules au Canada seront inscrits à ce programme. Les NIVs de ces véhicules volés seront désormais enregistrés afin d'empêcher que ces mêmes véhicules soient réintégrés dans le parc automobile. Les véhicules qui ont déjà été déclarés pertes totales (récupération, reconstruction, non-réparable) seront également identifiés grâce à la déclaration obligatoire par les compagnies d'assurance ¹².

¹¹ Le total des pourcentages est supérieur à 100 % car les répondants pouvaient fournir de multiples réponses.

¹² Chef de police canadien, Été 97, Association canadienne des chefs de police.

Pour répondre au problème croissant de l'exportation par des réseaux organisés de voleurs d'automobiles, la communauté policière a mis sur pied un certain nombre de projets, dont bon nombre ont une portée internationale. L'un des premiers exemples d'un projet auquel a participé le Canada a été le projet appelé Contrôle de l'exportation et du recel des véhicules volés outre-mer (C.E.R.V.O.), mis sur pied en 1993. Parmi les participants au projet figuraient le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal, la Sûreté du Québec et Douanes Canada.

Pour lutter contre l'exportation de véhicules volés sur la côte du Pacifique, un projet semblable appelé «Surveillance des automobiles volées à des fins d'exportation» a été lancé en janvier 1996 par la Gendarmerie royale du Canada, Douanes Canada et la police de Ports Canada.

À la suite de critiques formulées par les responsables de l'application de la loi et le grand public, à savoir que les véhicules ne comportent pas suffisamment de dispositifs de sécurité, les fabricants travaillent maintenant avec la police et les compagnies d'assurance afin de concevoir des dispositifs de sécurité plus efficaces. L'un de ces dispositifs consiste en une puce renfermant un code qui est insérée dans la clé d'allumage. Si quelqu'un tente de faire démarrer le véhicule avec une clé défectueuse, ou une clé qui n'est pas codée, le circuit de carburant est coupé. Certains fabricants ont intégré des systèmes d'alarme et des dispositifs de prévention dans quelques-uns de leurs modèles pour les rendre plus difficiles à voler. Outre les efforts faits par les fabricants, il existe actuellement sur le marché un certain nombre de dispositifs que les propriétaires peuvent acheter pour réduire les risques qu'un véhicule soit volé, y compris des verrous de volant et divers systèmes d'alarme. Pour encourager les consommateurs à protéger leur véhicule, certaines compagnies d'assurance offrent des rabais aux clients qui ont des systèmes d'alarme pour leur véhicule.

Un produit relativement nouveau sur le marché est un système de localisation conçu pour empêcher les vols de véhicules à des fins d'exportation. Ce système fait appel à des satellites pour détecter les véhicules volés. Les voitures sont équipées d'un dispositif de contrôle à distance sur lequel les propriétaires peuvent entrer un code d'accès qui désactive le système de localisation et fait démarrer la voiture. Si le système n'est pas désactivé par le conducteur, le signal sera automatiquement transmis au satellite qui alertera le système de localisation. Ce système, à son tour, préviendra le service de police le plus proche. Cette mesure a tendance à décourager les voleurs «professionnels».

Des mesures légales peuvent aussi être prises pour réduire la criminalité. Par exemple, les propriétaires d'entreprises de recyclage peuvent être obligés de tenir un registre détaillé des véhicules et des pièces en stock, y compris leur origine et leur destination. Tout propriétaire qui ne consigne pas toutes les opérations pourrait faire face à des sanctions.

MÉTHODOLOGIE

Programme de déclaration uniforme de la criminalité (DUC) – 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 et de vols de biens dans des véhicules à moteur présentés dans le présent *Juristat* sont fondés sur les résultats de cette enquête.

Programme DUC révisé – 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 de l'affaire et les types de biens volés sont fondés sur les résultats de cette enquête. En 1996, 154 services policiers de 6 provinces fournissaient des données au programme DUC révisé. Les affaires consignées dans la base de données de 1996 du DUC révisé se répartissent de la façon suivante : 39 % du Québec, 38 % de l'Ontario, 10 % de l'Alberta, 8 % de la Colombie-Britannique, 4 % de la Saskatchewan et 1 % du Nouveau-Brunswick. Les données de cet échantillon non représentatif ont compté pour 47 % du volume national de criminalité.

Les immatriculations de véhicules automobiles – La Division des transports de Statistique Canada recueille des données sur les immatriculations de véhicules automobiles routiers sur une base annuelle. Les renseignements sont amassés à l'aide d'un questionnaire auprès des dix ministères provinciaux et deux ministères territoriaux responsables de l'immatriculation des véhicules automobiles routiers ou de l'émission des permis de conduire ou des permis de commerçants. Afin d'améliorer la qualité des données, en 1995, on a exigé de toutes les provinces et les deux territoires qu'ils fournissent un compte des «véhicules ayant une immatriculation valide à la fin de l'année». La nouvelle méthode de dénombrement de la «fin de l'année» a influé sur les données de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, du Manitoba et de la Colombie-Britannique, ces provinces ayant

jusqu'à maintenant déclaré leurs données selon la méthode des transactions. La nouvelle méthode de la «fin de l'année» est plus exacte puisqu'elle n'entraîne aucune surestimation du nombre de véhicules automobiles sur la route. Par exemple, selon la méthode «basée sur les transactions», on inscrit deux immatriculations dans le cas d'un individu qui fait immatriculer un véhicule, annule cette immatriculation et ensuite fait immatriculer un autre véhicule. Puisque l'individu en question n'aura conduit qu'un véhicule en un moment donné, cette méthode entraîne une surestimation du nombre de véhicules sur la route au cours de l'année. Selon la méthode de la «fin de l'année», on ne compte que le véhicule immatriculé à la fin de l'année. Qui plus est, lorsqu'un propriétaire de véhicule déménage d'une province à une autre, selon la méthode de la «fin de l'année», son véhicule n'est compté que par la province de résidence à la fin de l'année, et non par les deux provinces.

Afin de pouvoir comparer les données à court terme, la Division des transports a effectué une révision de ses données jusqu'en 1991, selon la nouvelle méthode. Aux fins du présent *Juristat*, et pour rendre possibles les comparaisons à long terme du taux des vols de véhicules automobiles, le Centre canadien de la statistique juridique (CCSJ) a estimé les données de ces quatre provinces pour les années allant de 1977 à 1990. Pour chacune de ces provinces, la différence moyenne annuelle entre les données originales et les données révisées a été calculée et ensuite utilisée pour corriger les données de 1977 à 1990. Plus précisément, les données de la Nouvelle-Écosse ont diminué de 12,4 %; celles du Nouveau-Brunswick ont régressé de 13,3 %; celles du Manitoba ont connu une baisse de 12,3 %; et les données de la Colombie-Britannique ont diminué de 21,7 %. Ces estimations de données ont ensuite servi à recalculer le nombre d'immatriculations à l'échelle nationale de 1977 à 1990.

Puisque les données de 1996 sur le nombre de véhicules immatriculés n'étaient pas disponibles au moment de la diffusion du présent rapport, elles ont été estimées par le CCSJ en appliquant le pourcentage de variation entre les chiffres de 1994 et 1995 au chiffre de 1995. Cela a été fait pour chacun des provinces et territoires, et l'estimation pour le Canada est égale à la somme des estimations provinciales et territoriales.

Enquête internationale sur les victimes de la criminalité (EIVC) de 1996 – L'EIVC est une enquête menée auprès de victimes de la criminalité dans plus de 30 pays du monde, y compris des pays industrialisés et des pays en développement. Elle a été coordonnée par le ministère de la Justice des Pays-Bas et l'Institut interrégional de recherche des Nations-Unies sur la criminalité. Au Canada, l'enquête a été financée conjointement par le ministère du Solliciteur général et le Centre canadien de la statistique juridique, alors que le ministère de la Justice s'est chargé de sa coordination. Au total, 2 134 personnes âgées de 16 ans ou plus ont été choisies au hasard partout au Canada et interviewées par téléphone au sujet de leurs expériences de la criminalité pendant l'année 1995, de leurs sentiments de sécurité, des mesures de sécurité prises, des raisons pour lesquelles elles avaient déclaré ou n'avaient pas déclaré les crimes à la police, et de leur perception du système de justice.

BIBLIOGRAPHIE

- BRANTINGHAM, P.L. et P.J. Brantingham (1994), «La concentration spatiale relative de la criminalité et son analyse: vers un renouvellement de la criminologie environnementale.» *Criminologie* 27.1. Montréal : Les Presses de l'Université de Montréal.
- CLARKE, R.V., S. Field et P. Harris, (1991), « The Mexican Vehicle Market and Auto Theft in Border Areas of the United States ». *Security Journal* (3).
- CLARKE, R.V. et P. Harris (1992), « Auto Theft and Its Prevention. » *Crime and Justice: A Review of Research* 16, publié sous la direction de Michael Tonry. Chicago : University Chicago Press.
- GRECO, A., M. Greco et G. Iny (1995), «Roulez sans vous faire rouler» *Lemon-Aid* 19.3 (Été), Montréal : Association pour la protection des automobilistes.
- HUNG, Kwing (1996), *La victimisation au Canada : Conclusions préliminaires de l'Enquête internationale sur la victimisation criminelle de 1996*, (traduction). Ottawa : Justice Canada.
- KILLIAS, M. (1991), « Les indicateurs de la criminalité et du contrôle social. » *Précis de criminologie*, (ville) : Éditions Stampfli & Cie SA.
- LALONDE, J.F. (1995), « Protégez-vous ! » *Protégez-vous*, (avril). Montréal.
- MORRISON, P. et L. Ogradnik, (1994), «Les crimes liés aux véhicules à moteur» *Tendances sociales canadiennes* 34 (Automne), Ottawa: Statistique Canada.
- MORRISON, P. et R. Kong (1994), «Crimes liés aux véhicules à moteur» *Juristat* 16.2, Ottawa : Centre canadien de la statistique juridique.
- MORRISON, P. (1996), « Motor Vehicle Crimes » *Crime Counts: A Criminal Event Analysis*. Éd. L.W. Kennedy et V.F. Sacco. Scarborough : Nelson Canada.
- OGRODNIK, L. et R. Paiement (1992), «Vol de véhicules à moteur.» *Juristat* 12.12, Ottawa : Centre canadien de la statistique juridique.
- SPENCER, E., (1992), *Car Crime and Young People on a Sunderland Housing Estate*, Crime Prevention Unit Paper No.40. London : Home Office.
- TALON, B. *Le marché des véhicules volés à Montréal (1989-1994): une analyse de 27 réseaux de receleurs*. Thèse de maîtrise, Faculté des études supérieures, École de criminologie, Université de Montréal, 1996.
- TREMBLAY, P., M. Cusson et Y. Clermont, (1994), « Jockeys and Joyriders: Changing Patterns in Car Theft Opportunity Structures. » *British Journal of Criminology* 34.3.
- TREMBLAY, P., M. Cusson et Y. Clermont, (1992), « Contribution à une criminologie de l'acte: une analyse stratégique du vol de véhicules automobiles. » *Déviance et Société* 16.2.

Tableau 1



Crimes liés aux véhicules à moteur, Canada, 1986-1996

Année	Immatriculations de véhicules à moteur ¹	Vols de véhicules à moteur			Vols de biens dans un véhicule à moteur		
		Nombre	Taux pour 100 000 immatriculations	Variation annuelle du taux en % ²	Nombre	Taux pour 100 000 immatriculations	Variation annuelle du taux en % ²
1986	14 642 715	85 585	584	0,5%	297 502	2 032	1,4%
1987	15 083 650	87 061	577	-1,2%	318 308	2 110	3,9%
1988	15 607 313	89 454	573	-0,7%	322 517	2 066	-2,1%
1989	15 969 205	100 208	628	9,5%	318 573	1 995	-3,5%
1990	16 206 306	114 082	704	12,2%	352 675	2 176	9,1%
1991	16 443 808	139 345	847	20,4%	393 518	2 393	10,0%
1992	16 580 960	146 801	885	4,5%	390 887	2 357	-1,5%
1993	16 716 476	156 685	937	5,9%	370 603	2 217	-6,0%
1994	16 970 447	159 469	940	0,3%	351 385	2 071	-6,6%
1995	17 047 635	161 696	948	0,9%	350 176	2 054	-0,8%
1996 ³	17 127 430	178 580	1 043	9,9%	347 890	2 031	-1,1%

¹ Données fournies par la Division des transports, Section des transports multimodaux, Statistique Canada.

En 1995, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, le Manitoba et la Colombie-Britannique ont révisé la façon dont les immatriculations de véhicules à moteur étaient dénombrées de façon à éliminer le surdénombrement. La Division de transport a révisé les chiffres jusqu'à 1991 selon la nouvelle méthode. Le CCSJ a donc fait des estimations pour les années de 1986 à 1990 pour ces quatre provinces pour rendre ces données comparables à celles d'après 1990. Veuillez vous reporter à la section de méthodologie pour les détails.

² Les variations sont calculées à partir des taux non-arrondis.

³ Puisque les données sur le nombre de véhicules immatriculés pour 1996 n'étaient pas disponibles pour la diffusion de ce rapport, les données ont été estimées par le CCSJ. Veuillez vous reporter à la section de méthodologie pour les détails.

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

Tableau 2


Vois de véhicules à moteur par province/territoire, 1991-1996

Province/territoire	1991 ¹	1992	1993	1994	1995	1996 ²	Variation du taux en pourcentage 1995-1996 ³	Variation du taux en pourcentage 1991-1996 ³
Terre-Neuve								
nombre	774	574	572	476	477	553		
taux*	253	184	185	148	153	184	20,0%	-27,3%
Île-du-Prince-Édouard								
nombre	300	327	258	249	233	209		
taux*	347	371	285	273	253	224	-11,2%	-35,3%
Nouvelle-Écosse								
nombre	1 983	1 886	1 777	1 670	1 797	2 409		
taux*	378	354	331	313	328	428	30,5%	13,4%
Nouveau-Brunswick								
nombre	1 620	1 448	1 371	1 412	1 433	1 492		
taux*	373	325	320	319	330	349	5,9%	-6,5%
Québec								
nombre	47 752	49 335	47 850	43 712	42 936	48 071		
taux*	1 317	1 347	1 294	1 168	1 136	1 258	10,8%	-4,5%
Ontario								
nombre	37 537	40 709	48 700	55 122	57 187	58 419		
taux*	617	661	781	874	903	919	1,7%	48,9%
Manitoba								
nombre	3 640	3 758	7 932	9 555	9 538	10 231		
taux*	523	543	1 149	1 372	1 392	1 518	9,0%	190,4%
Saskatchewan								
nombre	3 618	3 410	3 371	4 300	5 297	6 494		
taux*	514	485	482	593	743	928	24,9%	80,5%
Alberta								
nombre	16 881	20 436	18 718	16 071	12 577	14 321		
taux*	900	1 088	980	831	650	740	13,9%	-17,8%
Colombie-Britannique								
nombre	24 416	24 230	25 288	26 184	29 532	35 747		
taux*	1 197	1 179	1 223	1 237	1 369	1 627	18,8%	36,0%
Territoire du Yukon								
nombre	227	185	312	283	219	188		
taux*	556	728	1 137	876	676	578	-14,4%	4,1%
Territoires du Nord-Ouest								
nombre	574	503	536	435	470	446		
taux*	2 112	1 864	2 006	1 628	1 696	1 552	-8,5%	-26,5%
Canada								
nombre	139 345	146 801	156 685	159 469	161 696	178 580		
taux*	847	885	937	940	948	1 043	9,9%	23,1%

* Taux pour 100 000 véhicules à moteur immatriculés. Données sur les véhicules à moteur immatriculés fournies par la Division des transports, Section des transports multimodaux, Statistique Canada.

¹ Pour 1991, la somme des chiffres pour les provinces et territoires n'est pas égale au total indiqué pour le Canada puisqu'avant 1992, les données portant sur les services policiers du CN et du CP étaient déclarées au niveau du pays et non selon le secteur de compétence.

² Puisque les données sur le nombre de véhicules immatriculés pour 1996 n'étaient pas disponibles pour la diffusion de ce rapport, les données ont été estimées par le CCSJ. Veuillez vous reporter à la section de méthodologie pour les détails.

³ Les variations sont calculées à partir des taux non-arrondis.

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

Tableau 3

Vols de véhicules à moteur par région métropolitaine de recensement (RMR), 1996

RMR	Population ¹	Vols de véhicules à moteur	Taux pour 100 000 habitants	Variation du taux en % 1995-1996	Variation du taux en % 1991-1996
Population de 500 000 et plus					
Vancouver	1 883 679	25 077	1 331	19%	29%
Winnipeg ²	680 285	8 450	1 242	5%	234%
Montréal	3 365 160	31 211	927	12%	-7%
Hamilton	657 230	6 039	919	-5%	141%
Ottawa	781 147	6 519	835	-16%	46%
Calgary	853 711	5 666	664	5%	-18%
Edmonton	890 771	4 957	556	32%	-32%
Toronto	4 410 269	22 733	515	16%	44%
Québec	699 035	3 040	435	-	-12%
Population de 250 000 à 499 999³					
London	420 614	2 957	703	-17%	99%
St. Catharines-Niagara ⁴	422 608	2 155	510	21%	61%
Halifax	344 135	1 538	447	59%	41%
Kitchener ⁴	427 054	1 596	374	-22%	34%
Victoria	315 168	1 099	349	-16%	4%
Hull	258 160	885	343	-6%	-3%
Windsor	294 063	988	336	-11%	1%
Population de 100 000 à 249 999					
Regina	199 243	3 007	1 509	35%	155%
Sudbury	166 661	1 209	725	8%	-31%
Trois-Rivières	142 028	922	649	30%	37%
Sherbrooke	148 925	923	620	14%	8%
Saskatoon	223 524	1 279	572	12%	65%
Chicoutimi-Jonquière	167 854	736	438	33%	30%
Thunder Bay	130 006	503	387	-30%	-25%
Saint John	129 380	309	239	58%	-31%
St. John's	175 249	252	144	5%	-40%
Canada	29 963 600	178 580	596	9%	20%

- néant ou zéro.

¹ Les données sur les immatriculations ne sont pas disponibles au niveau des RMR. Fondé sur des estimations de la population fournies par Statistique Canada, Statistiques du recensement et de la démographie, Division de la démographie.

Estimations de la population au 1^{er} juillet : estimations postcensitaires préliminaires pour 1996.

² Le Service policier de Winnipeg a récemment découvert une sous-déclaration des infractions, incluant les vols des véhicules à moteur, qui s'est produite au cours des dernières années. L'ampleur de la sous-déclaration des vols de véhicules à moteur est environ un pourcent.

³ La région métropolitaine de recensement (RMR) d'Oshawa est exclue du tableau en raison de préoccupations d'ordre méthodologique liées à la mise en correspondance des limites des territoires de compétence des corps de police et des limites de la RMR.

⁴ Les chiffres de population ont été rajustés pour correspondre aux limites des territoires de compétence des corps de police.

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

Tableau 4



Vols de biens dans des véhicules à moteur, par province/territoire, 1996

Province/territoire	Immatriculations de véhicules à moteur ¹	Vol de biens dans des véhicules à moteur			
		Nombre	Taux pour 100 000 véhicules à moteur immatriculés	Variation du taux en pourcentage 1995-1996 ²	Variation du taux en pourcentage 1991-1996 ²
Terre-Neuve	301 139	1 994	662	15,2%	-25,1%
Île-du-Prince-Édouard	93 137	937	1 006	9,9%	-11,6%
Nouvelle-Écosse	562 885	6 768	1 202	-11,1%	-41,5%
Nouveau-Brunswick	427 380	2 010	470	-20,9%	-58,5%
Québec	3 820 100	51 014	1 335	6,3%	-25,2%
Ontario	6 356 840	121 715	1 915	-7,8%	-12,4%
Manitoba	674 073	13 232	1 963	-12,0%	-20,7%
Saskatchewan	699 524	11 088	1 585	9,9%	-10,6%
Alberta	1 934 650	30 550	1 579	-4,1%	-41,6%
Colombie-Britannique	2 196 455	107 975	4 916	5,5%	5,1%
Territoire du Yukon	32 513	432	1 329	-13,4%	64,5%
Territoires du Nord-Ouest	28 734	175	609	-10,2%	-11,0%
Canada	17 127 430	347 890	2 031	-1,1%	-15,1%

¹ Puisque les données sur le nombre de véhicules immatriculés pour 1996 n'étaient pas disponibles pour la diffusion de ce rapport, les données ont été estimées par le CCSJ. Veuillez vous reporter à la section de méthodologie pour les détails.

² Les variations sont calculées à partir des taux non-arrondis.

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

Tableau 5

 **Immatriculations des véhicules automobiles, Canada et les provinces/territoires, 1986-1996**

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996 ²
Terre-Neuve	273 192	286 792	307 049	301 152	305 851	306 482	312 040	309 921	322 652	311 710	301 139
Île-du-Prince-Édouard	78 619	82 362	82 531	88 084	84 716	86 507	88 216	90 537	91 310	92 219	93 137
Nouvelle-Écosse ¹	442 297	431 643	448 383	496 399	528 546	525 225	532 689	536 222	533 182	547 832	562 885
Nouveau-Brunswick ¹	369 791	378 595	391 537	394 736	412 442	433 941	446 040	428 495	442 538	434 893	427 380
Québec	3 145 116	3 317 472	3 432 035	3 527 761	3 580 765	3 624 479	3 663 513	3 697 068	3 742 306	3 781 003	3 820 100
Ontario	5 367 277	5 572 927	5 804 105	5 943 747	6 000 322	6 083 956	6 157 627	6 231 948	6 304 626	6 330 679	6 356 840
Manitoba ¹	666 105	681 833	675 786	680 430	683 766	696 502	691 603	690 481	696 600	685 244	674 073
Saskatchewan	778 295	734 747	755 350	736 638	735 964	703 536	703 770	699 870	725 649	712 467	699 524
Alberta	1 739 472	1 758 059	1 820 141	1 850 771	1 861 662	1 875 212	1 878 707	1 910 612	1 935 076	1 934 863	1 934 650
Colombie-Britannique ¹	1 741 424	1 794 714	1 841 488	1 896 686	1 958 262	2 039 935	2 054 368	2 067 163	2 117 486	2 156 609	2 196 455
Territoire du Yukon	20 886	22 675	27 077	27 072	30 952	40 851	25 408	27 436	32 301	32 407	32 513
Territoires du Nord-Ouest	20 241	21 831	21 831	25 729	23 058	27 182	26 979	26 723	26 721	27 709	28 734
Canada¹	14 642 715	15 083 650	15 607 313	15 969 205	16 206 306	16 443 808	16 580 960	16 716 476	16 970 447	17 047 635	17 127 430

¹ Les données produites par la Division de transport, Section des transports multimodaux, Statistique Canada ont été révisées par le CCSJ pour les rendre plus comparables aux données compilées après 1990. Veuillez vous reporter à la section de méthodologie pour les détails.

² Puisque les données sur le nombre de véhicules immatriculés pour 1996 n'étaient pas disponibles pour la diffusion de ce rapport, les données ont été estimées par le CCSJ. Veuillez vous reporter à la section de méthodologie pour les détails.

Source : Division de transport, Section des transports multimodaux, 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**, au **numéro sans frais 1 800 387-2231**, ou par télécopieur au (613) 951-6615. 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-XPB

- Vol. 16 No. 5 Youth Custody and Probation in Canada, 1994-95 / Le placement sous garde et la probation chez les adolescents au Canada, 1994-1995
- Vol. 16 No. 6 Violent Crime in Canada / Les crimes de violence au Canada
- Vol. 16 No. 7 Adult Correctional Services in Canada: Highlights for 1994-95 / Les services correctionnels pour adultes au Canada : Faits saillants de 1994-1995
- Vol. 16 No. 8 Adult Community Corrections in Canada: 1994-95 / Les services correctionnels communautaires pour adultes au Canada : 1994-1995
- Vol. 16 No. 9 The Justice Data Factfinder / Recueil de données sur la justice

Catalogue 85-002-XPF

- Vol. 16 No. 10 Statistiques de la criminalité au Canada, 1995
- Vol. 16 No. 11 L'homicide au Canada — 1995
- Vol. 16 No. 12 Harcèlement criminel
- Vol. 17 No. 1 La détermination de la peine dans les tribunaux provinciaux pour adultes au Canada – Étude de neuf secteurs de compétence : 1993 et 1994
- Vol. 17 No. 2 La prostitution de rue au Canada
- Vol. 17 No. 3 Dépenses de la justice au Canada
- Vol. 17 No. 4 Les services correctionnels pour adultes au Canada
- Vol. 17 No. 5 La criminalité dans les régions métropolitaines principales, de 1991 à 1995
- Vol. 17 No. 6 Statistiques sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes, 1995-1996
- Vol. 17 No. 7 Les armes et les crimes de violence
- Vol. 17 No. 8 Statistiques de la criminalité au Canada, 1996
- Vol. 17 No. 9 L'homicide au Canada, 1996
- Vol. 17 No. 10 Statistiques sur les tribunaux de la jeunesse faits saillants de 1995-1996
- Vol. 17 No. 11 Enfants et adolescents victimes d'agressions dans la famille — 1996
- Vol. 17 No. 12 La conduite avec facultés affaiblies au Canada, 1996
- Vol. 17 No. 13 Recueil de données sur la justice