Catalogue 85-002 Service Bulletin - Bulletin de service / ISSN 0715-271X

Juristat

Canadian Centre for Justice Statistics

Centre canadien de la statistique juridique

Price: Canada: $10.00 per issue, $90.00 annually
United States: US$12.00 per issue, US$108.00 annually
Other Countries: US$14.00 per issue, US$126.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Vol.16, No. 2

Motor Vehicle Crimes

by *Peter Morrison and Rebecca Kong**

Highlights

- In 1994, nearly 160,000 motor vehicles were reported stolen in Canada, the highest number yet recorded, representing 1 in every 111 registered motor vehicles.
- Property, such as automotive parts or personal property, was stolen from 1 in every 50 vehicles.
- The rate of motor vehicle theft in 1994 increased by 1% over 1993, the sixth consecutive year-to-year increase, and 70% above a decade ago.
- The rate of theft from vehicles declined by 6% below that of 1993, the third straight year of decline. However, the 1994 rate of 19.8 thefts per 1,000 vehicles was about the same as ten years ago.
- Since 1980, an average of 1 in 4 motor vehicles was not recovered and almost 9 in 10 motor vehicle crimes were not solved by the police.
- Persons aged 14 to 19 years accounted for 52% of those accused of motor vehicle crimes.

* *Information and Client Services*

January 1996
ISSN 0715-271X

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Prix : Canada : 10 $ l'exemplaire, 90 $ par année
États-Unis : 12 $ US l'exemplaire, 108 $ US par année
Autres pays : 14 $ US l'exemplaire, 126 $ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 16, N° 2

JAN 25 1996
LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE

Crimes liés aux véhicules à moteur

par *Peter Morrison et Rebecca Kong**

Points saillants

- En 1994, près de 160 000 véhicules à moteur ont été déclarés volés au Canada; ce nombre est le plus élevé qui ait jamais été signalé, représentant 1 véhicule immatriculé sur 111.
- Des biens, comme des pièces du véhicule ou des biens personnels, ont été volés dans 1 véhicule sur 50.
- Le taux de vols de véhicules à moteur en 1994 a augmenté de 1 % par rapport à 1993, la sixième augmentation d'une année à l'autre; il est également de 70 % supérieur à celui que l'on enregistrait il y a 10 ans.
- Le taux de vols de biens dans des véhicules à moteur a diminué de 6 % par rapport à 1993, ce qui constitue une baisse pour la troisième année consécutive. Toutefois, le taux de 1994 de 19,8 vols pour 1 000 véhicules était à peu près le même qu'il y a 10 ans.
- Depuis 1980, 1 véhicule à moteur sur 4, en moyenne, n'a pas été retrouvé, et près de 9 crimes sur 10 n'ont pas été résolus par la police.
- Les personnes âgées de 14 à 19 ans représentaient 52 % des personnes accusées de crimes liés aux véhicules à moteur.

* *Information et Services à la clientèle*

Janvier 1996
ISSN 0715-271X

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.

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada. © Minister of Industry, 1996. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. © Ministre de l'Industrie, 1996. 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.

- Manitoba, Quebec and British Columbia were the only provinces to exceed the national motor vehicle theft rate of 9 thefts per 1,000 vehicle registrations. Ontario was slightly below the national average.

- The rate of motor vehicle thefts per 1,000 vehicle registrations has been higher in Canada than in the United States for each year since 1992. The rate of automotive parts and personal properties stolen per 1,000 registrations is consistently higher in Canada.

Introduction

The Canadian public is increasingly alarmed by motor vehicle theft, by high speed chases between police and offenders often resulting in serious injury or death, and by the use of stolen cars to commit drive-by shootings, robberies and other crimes. According to the 1993 General Social Survey (GSS), one-in-ten households owning a motor vehicle was a victim of a motor vehicle crime in 1993. This included not only the theft of a vehicle, or its parts and contents, but also motor vehicle vandalism.

Motor vehicle crimes account for a considerable proportion of the annual crime volume each year. One-in-five *Criminal Code* offences reported to the police in 1994 involved the theft of a motor vehicle or theft of property from a vehicle. In 1994, one of every 111 registered motor vehicles was reported stolen, and automotive parts or personal property were stolen from one of every 50 vehicles. Such thefts can be stressful for vehicle owners, often leaving them inconvenienced by the lack of personal or business transportation. As well, time can be lost from work and household finances can be affected.

The 1993 GSS indicated that the total value of all property stolen or damaged during motor vehicle crimes amounted to $1.6 billion. This amount represents the total value of all property stolen or damaged (e.g. breaking garage door in addition to stealing car), regardless of whether or not the property was recovered, replaced or repaired. This figure excludes the cost of police investigations and the economic cost of days lost from work. In sharp contrast to these losses, the Canadian Bankers' Association reported $73 million in losses from credit card fraud during the 1994 fiscal year (November 1993 - October 1994), and the Insurance Bureau of Canada reported that annual losses from bank robberies average about $3.5 million.

Although the problem of motor vehicle crime is not new, there continues to be a lack of research on the subject. In their analysis of auto thefts, Clarke and Harris (1992) were unable to find a single academic book on auto theft published in the English-speaking world during the last twenty years. This finding was all the more surprising to Clarke and Harris (1992) when one considers that "theft of vehicles is perhaps the best reported of all property crimes, while the offenders most usually involved, juveniles, are among the most accessible groups for study" (2). This *Juristat* examines data drawn from police records and victimization surveys to give readers a comprehensive picture of the circumstances surrounding motor vehicle crimes.

- Le Manitoba, le Québec et la Colombie-Britannique ont été les seules provinces à dépasser le taux national de vols de véhicules à moteur, soit 9 vols pour 1 000 véhicules immatriculés. L'Ontario était légèrement en-dessous de la moyenne nationale.

- Chaque année depuis 1992, le taux de vols de véhicules à moteur pour 1 000 véhicules immatriculés a été plus élevé au Canada qu'aux États-Unis. Le taux de vols de pièces de véhicule et de biens personnels pour 1 000 véhicules immatriculés est toujours plus élevé au Canada.

Introduction

Le public canadien est de plus en plus préoccupé par les vols de véhicules à moteur, par les poursuites à grande vitesse entre la police et des contrevenants qui, souvent, aboutissent à des blessures graves ou la mort, et par l'utilisation de voitures volées pour commettre des raids automobiles, des vols qualifiés et d'autres crimes. Selon les données de l'Enquête sociale générale (ESG) de 1993, 1 ménage sur 10 qui possède un véhicule à moteur a été victime d'un crime lié aux véhicules à moteur en 1993. Ce type de crime comprend non seulement le vol du véhicule, ou de ses pièces et de son contenu, mais aussi les actes de vandalisme.

Chaque année, les crimes liés aux véhicules à moteur représentent une proportion considérable du volume annuel de criminalité. En 1994, 1 infraction au *Code criminel* sur 5 signalée à la police impliquait le vol d'un véhicule à moteur ou le vol de biens dans un véhicule. De plus, 1 véhicule immatriculé sur 111 a été déclaré volé, tandis que pour 1 véhicule sur 50, on a déclaré un vol de pièces ou de biens personnels. Ces infractions peuvent mettre les propriétaires de véhicules dans une situation difficile et, souvent, les priver d'un moyen de transport personnel ou commercial. En outre, ils peuvent perdre des journées de travail, ce qui peut avoir un effet préjudiciable sur le budget du ménage.

L'ESG de 1993 a permis de chiffrer à 1,6 milliard de dollars la valeur totale de tous les biens volés ou endommagés pendant la perpétration d'un crime lié à un véhicule à moteur. Ce montant représente la valeur totale de tous les biens volés ou endommagés (p. ex. briser la porte du garage pour voler la voiture), peu importe que les biens aient été retrouvés, remplacés ou réparés. Il exclut le coût des enquêtes policières et le coût économique représenté par les jours de travail perdus. Ces pertes contrastent de façon très marquée avec les pertes découlant de fraudes commises à l'aide de cartes de crédit, dont le montant déclaré par l'Association des banquiers canadiens s'élevait, pour l'exercice 1994 (novembre 1993-octobre 1994), à 73 millions de dollars, et aussi avec les pertes liées aux vols de banque dont le chiffre annuel moyen, selon le Bureau d'assurance du Canada, s'établissait à 3,5 millions de dollars.

Même si le problème des crimes liés aux véhicules à moteur n'est pas nouveau, le manque de recherches sur le sujet persiste. Dans leur analyse des vols d'automobiles, Clarke et Harris (1992) ont été incapables de trouver un seul ouvrage traitant expressément de ce genre de vol qui aurait été publié dans le monde anglophone au cours des 20 dernières années. Selon eux, cette constatation est d'autant plus étonnante si l'on considère que, parmi tous les crimes contre les biens, le vol de véhicules à moteur est peut-être celui qui est le plus souvent signalé, et que la grande majorité des auteurs de ces crimes sont des jeunes, donc l'un des groupes qui pourraient très facilement faire l'objet d'une étude (2). Dans le présent *Juristat*, on examine des données extraites de dossiers de la police et d'enquêtes sur le crime, pour donner au lecteur une image complète des circonstances entourant les crimes liés aux véhicules à moteur.

Motor Vehicle Theft and Vandalism Defined

For the purpose of this *Juristat*, a motor vehicle is defined as an automobile, truck, van, bus, recreational vehicle, tractor-trailer, motorcycle, construction/farm equipment or other motorized land vehicle, go-cart, dune buggy or snowmobile. Airplanes and boats are excluded from this report.

The **theft of** a motor vehicle consists of stealing a motor vehicle or taking it without permission. **Theft from** a motor vehicle includes the theft of automotive accessories (e.g. tires, hubcaps, engines) as well as personal property located within the vehicle (e.g. stereo, clothes, purse/wallet, tools).

Automotive **vandalism** refers to the wilful destruction or damage of a motor vehicle. Examples of vandalism include the scratching of the vehicle's exterior, or the deliberate breaking of antennas or headlights on a vehicle.

These definitions include both completed and attempted thefts and vandalism.

Définition de vol de véhicule à moteur et de vandalisme

Aux fins du présent *Juristat*, 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. kart, motodune ou motoneige. Les avions et les bateaux sont exclus du rapport.

Le **vol de véhicule à moteur** est l'infraction qui consiste à prendre un véhicule à moteur sans autorisation. Le **vol de biens dans un véhicule à moteur** comprend le vol d'accessoires du véhicule (p. ex. pneus, enjoliveurs de roue, moteur) ainsi que de biens personnels se trouvant à l'intérieur du véhicule (p. ex. lecteur stéréo, vêtements, sac à main/portefeuille, outils).

Le **vandalisme** s'entend de la destruction ou de l'endommagement intentionnels d'un véhicule à moteur. À titre d'exemple, mentionnons égratigner l'extérieur du véhicule, ou en briser délibérément les antennes ou les phares.

Ces définitions comprennent aussi bien les vols et actes consommés que les tentatives de vol et de vandalisme.

National trends - 159,663 motor vehicles reported stolen in 1994

According to the UCR Survey, almost two-thirds of all motor vehicles reported stolen in 1994 were automobiles (64%), while 26% were trucks (includes mini-vans) or buses. Four percent of thefts were motorcycles, and 7% were other motor vehicles, such as recreational vehicles, tractor-trailers, construction/farm equipment or other motorized land vehicles, go-carts, snowmobiles or dune buggies.

In 1994, 159,663 motor vehicles were stolen in Canada, the highest annual total recorded since 1962, the year in which comparable statistics were first collected. The 1994 increase also represents the eleventh consecutive year in which the number of motor vehicle thefts rose and the sixth consecutive year-to-year increase in the motor vehicle theft rate (table 1). The rate of theft remained relatively unchanged during the 1980's before beginning to rise in the 1990's. The rate of vehicles stolen averaged 5.3 per 1,000 registrations between 1980 and 1989 compared with an average rate of 8.2 between 1990 and 1994. The 1994 rate reached a high of 9.0 motor vehicle thefts for every 1,000 registrations.

The rate for theft of property from motor vehicles followed a similar pattern, averaging 19.7 property thefts per 1,000 registrations between 1980 and 1989 and 21.4 between 1990 and 1994. The 1994 rate of 19.8 property thefts for every 1,000 vehicle registrations was below the recent 5 year average (21.4) and was also the third consecutive year-to-year decrease.

Tendances nationales - 159 663 véhicules à moteur déclarés volés en 1994

Selon le programme DUC, près des deux tiers de tous les véhicules à moteur déclarés volés en 1994 étaient des automobiles (64 %), alors que 26 % étaient des camions (comprend les minifourgonnettes) ou des autobus. Quatre pour cent des vols étaient liés à des motocyclettes, et 7 % à d'autres véhicules à moteur, comme des véhicules de plaisance, des camions semi-remorques, des machines de construction, des machines agricoles ou d'autres véhicules terrestres motorisés, p. ex. kart, motoneiges ou motodunes.

En 1994, 159 663 véhicules à moteur ont été volés au Canada, le total annuel le plus élevé enregistré depuis 1962, la première année où l'on a recueilli des statistiques de ce genre. L'augmentation affichée en 1994 représente également la onzième année consécutive où le nombre de vols de véhicules à moteur a connu une hausse, et la sixième année consécutive où le taux de ces vols a augmenté (tableau 1). Le taux de vols est demeuré relativement inchangé pendant les années 1980, commençant à augmenter dans les années 1990. Entre 1980 et 1989, le taux moyen de vols de véhicules immatriculés a été de 5,3 pour 1 000, comparativement à 8,2 entre 1990 et 1994. Le taux de 1994 a atteint un sommet de 9,0 vols de véhicules à moteur pour 1 000 véhicules immatriculés.

Le taux de vols de biens se trouvant à l'intérieur de véhicules a suivi une tendance analogue, s'établissant en moyenne à 19,7 vols de biens pour 1 000 véhicules immatriculés entre 1980 et 1989, et 21,4 entre 1990 et 1994. Le taux de 1994, soit 19,8 vols de biens pour 1 000 véhicules immatriculés, a été inférieur à la moyenne enregistrée au cours des cinq dernières années (21,4), et il représentait également une baisse pour la troisième année consécutive.

Table 1

Trends in Motor Vehicle Crimes, 1980-1994

Tableau 1

Tendances dans les crimes liés aux véhicules à moteur, 1980-1994

Year / Année	Motor Vehicle Registrations[1] / Immatriculations de véhicules à moteur[1]	Theft of Motor Vehicle / Vols de véhicules à moteur	Motor Vehicles Stolen Per 1,000 Registrations / Véhicules volés pour 1 000 immatriculations	% of Motor Vehicles Not Recovered / % des véhicules non retrouvés	Theft From Motor Vehicle / Vols de biens dans un véhicule à moteur	Theft From Motor Vehicle, Rate Per 1,000 Registrations / Taux des vols de biens dans un véhicule pour 1 000 immatriculations
1980	13,717,449	92,256	6.7	19.2	261,021	19.0
1981	13,851,482	93,436	6.7	20.6	289,315	20.8
1982	14,310,717	85,971	6.0	21.9	292,453	20.4
1983	14,620,648	75,159	5.1	22.7	283,357	19.3
1984	14,405,972	76,613	5.3	25.8	281,497	19.5
1985	14,818,625	82,250	5.6	27.3	283,307	19.1
1986	15,227,311	85,585	5.6	26.7	297,502	19.5
1987	15,864,388	87,061	5.5	27.5	318,308	20.1
1988	16,336,261	89,454	5.5	23.4	322,517	19.7
1989	16,719,529	100,208	6.0	26.1	318,573	19.1
1990	16,981,130	114,082	6.7	26.8	352,675	20.8
1991	17,223,039	139,345	8.1	27.4	393,518	22.8
1992	17,412,312	146,801	8.4	27.0	390,887	22.4
1993	17,586,041	156,685 r	8.9	24.2	370,603 r	21.1
1994	17,794,703	159,663	9.0	..[2]	351,821	19.8

Source: Current Uniform Crime Reporting Survey - Programme de déclaration uniforme de la criminalité.
r *revised figures - nombres rectifiés*
.. *figures not available - nombres indisponibles*
[1] *Source:* Motor Vehicle Registrations, *(catalogue no. 53-219)* - Véhicules automobiles, immatriculations *(nº 53-219 au catalogue).*
[2] *The Motor Vehicle Stolen/Recovery Survey was discontinued in 1994. - On a mis fin à l'Enquête sur les véhicules à moteur volés/retrouvés en 1994.*

Provincial comparisons - theft rate highest in Manitoba

Among the provinces, owners of motor vehicles in Manitoba were the most likely to have had a vehicle stolen during 1994 (figure 1). That year, the rate of theft in that province was 12.0 of every 1,000 registered motor vehicles. The second highest theft rate was in Quebec where a rate of 11.7 per 1,000 vehicles were stolen. These findings represent a slight change in the pattern during the last decade when Quebec consistently reported the highest rate. The Atlantic provinces reported rates considerably lower than Central or Western Canada, ranging from a high of 2.9 in Nova Scotia to a low of 1.5 in Newfoundland.

Concerning theft of property from motor vehicles, British Columbia had the highest provincial rate in 1994 with 34.8 thefts per 1,000 vehicle registrations (table 2). Ontario (21.0) and Manitoba (20.8) were the only other provinces to exceed the national average of 19.8. As was the case for motor vehicle theft, the Atlantic provinces reported the lowest provincial rates of theft from vehicles, ranging from 13.1 in Nova Scotia to 6.3 in New Brunswick.

Comparaisons entre les provinces - le Manitoba avait le taux de vols le plus élevé

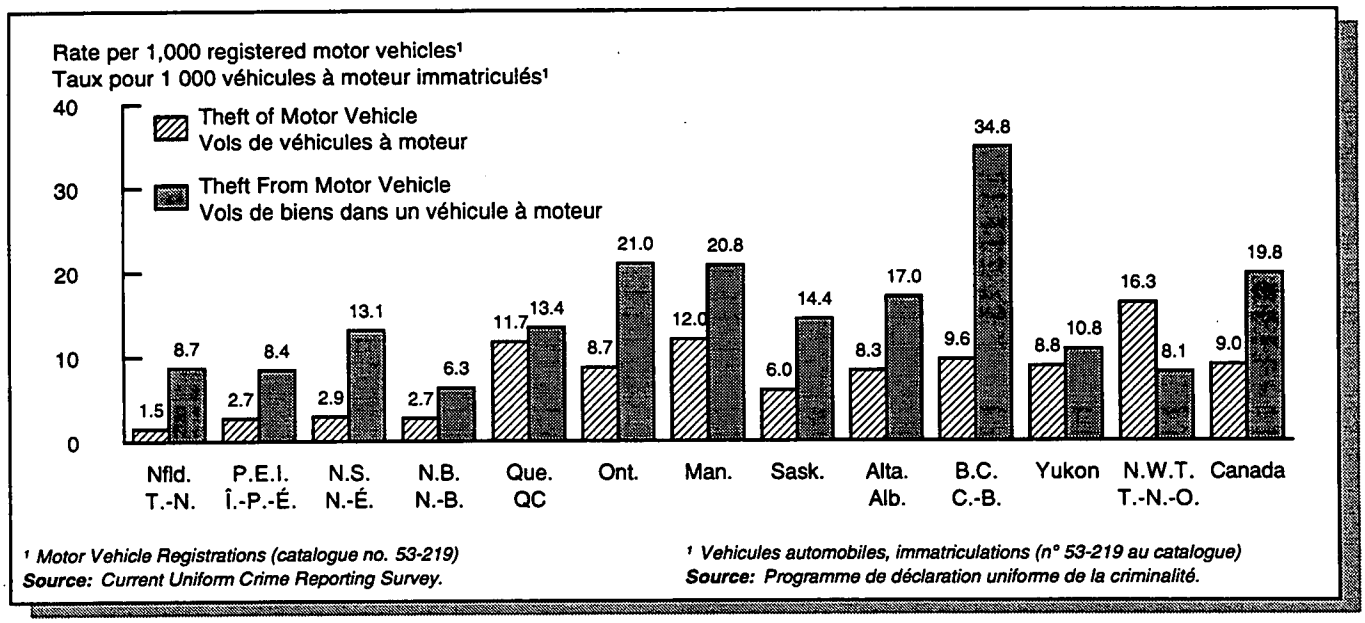
Parmi les provinces, c'est au Manitoba qu'il y avait la plus forte proportion de propriétaires de véhicules à s'être fait voler leur véhicule en 1994 (figure 1). Cette année-là, le taux de vols dans cette province était de 12,0 pour 1 000 véhicules immatriculés. Le Québec, avec un taux de 11,7 pour 1 000 véhicules, venait au deuxième rang. Ces résultats représentent un léger changement dans la tendance enregistrée au cours de la dernière décennie, lorsque le Québec a toujours enregistré le taux le plus élevé. Les provinces de l'Atlantique ont signalé des taux nettement plus bas que les provinces de l'Ouest et du Centre, allant de 2,9 en Nouvelle-Écosse à 1,5 à Terre-Neuve.

En ce qui concerne le vol de biens à l'intérieur d'un véhicule à moteur, la Colombie-Britannique a affiché en 1994 le taux le plus élevé, soit 34,8 vols pour 1 000 véhicules immatriculés (tableau 2). L'Ontario (21,0) et le Manitoba (20,8) étaient les deux seules autres provinces à avoir un taux supérieur à la moyenne nationale de 19,8. Comme pour les vols de véhicules, les provinces de l'Atlantique ont signalé les taux de vols de biens les plus bas, qui varient de 13,1 en Nouvelle-Écosse à 6,3 au Nouveau-Brunswick.

Figure 1

Motor Vehicle Crime Rates by Province, 1994

Crimes liés aux véhicules à moteur, selon la province, 1994



¹ Motor Vehicle Registrations (catalogue no. 53-219)
***Source:** Current Uniform Crime Reporting Survey.*

¹ Vehicules automobiles, immatriculations (n° 53-219 au catalogue)
***Source:** Programme de déclaration uniforme de la criminalité.*

Table 2

Motor Vehicle Crimes by Province/Territory, 1994

Tableau 2

Crimes liés aux véhicules à moteur, selon la province ou le territoire, 1994

Province/Territory Province/territoire	Motor Vehicle Registrations¹ Immatriculations de véhicules à moteur¹	Theft of Motor Vehicle Vols de véhicules à moteur	Motor Vehicles Stolen per 1,000 Registrations Véhicules à moteur volés pour 1 000 immatriculations	Theft From Motor Vehicle Vols de biens dans un véhicule à moteur	Theft From Motor Vehicle, Rate Per 1,000 Registrations Taux des vols de biens dans un véhicule à moteur pour 1 000 immatriculations
Newfoundland - Terre-Neuve	322,652	476	1.5	2,799	8.7
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	91,310	249	2.7	771	8.4
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	577,767	1,670	2.9	7,573	13.1
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	519,581	1,413	2.7	3,289	6.3
Québec	3,750,971	43,854	11.7	50,313	13.4
Ontario	6,304,627	55,116	8.7	132,134	21.0
Manitoba	796,368	9,555	12.0	16,566	20.8
Saskatchewan	721,309	4,305	6.0	10,386	14.4
Alberta	1,935,076	16,123	8.3	32,929	17.0
British Columbia - Colombie-Britannique	2,716,020	26,184	9.6	94,495	34.8
Yukon	32,301	283	8.8	349	10.8
Northwest Territories - Territoire du Nord-Ouest	26,721	435	16.3	217	8.1
Canada	17,794,703	159,663	9.0	351,821	19.8

Source: Current Uniform Crime Reporting Survey - *Programme de déclaration uniforme de la criminalité.*
¹ *Source:* Motor Vehicle Registrations *(catalogue no. 53-219)* - Véhicules automobiles, immatriculations *(n° 53-219 au catalogue).*

Most motor vehicle crimes occur in parking lots and at night

Studies have shown that one of the strongest predictors of vehicle thefts is vehicle location at the time of the offence. Large parking lots and roadside parked cars are the most common sites for motor vehicle crimes (Poyner and Webb, 1987; Saville and Murdie, 1988; Morrison, 1991; Light, Nee and Ingham, 1993; Morrison and Ogrodnick, 1994). According to the revised UCR Survey, 57% of all motor vehicle thefts, 52% of thefts from vehicles, and 52% of vehicle vandalism took place in parking lots in 1994 (table 3). Streets, roads and highways were the second most common location of motor vehicle crimes, with 22% of motor vehicle thefts, 29% of thefts from motor vehicles, and 32% of vandalism occurring there. Twenty-one percent of motor vehicle thefts, 17% of thefts from motor vehicles, and 14% of vehicle vandalism occurred at a residential location, such as the owner's driveway. The fact that parking lots are prime sites for motor vehicle thefts is not surprising, given that a large number of potential targets are available at any one time in a publicly accessible location and generally left unprotected for considerable lengths of time. While improved parking lot security, such as lighting and patrols might produce fewer thefts, the likelihood is that these thefts will be displaced to other unprotected lots. High-risk parking lots could minimize their vulnerability to organized gangs which target particular parking lots by improving security measures.

Les crimes liés aux véhicules se produisent surtout la nuit, dans des parcs de stationnement

Des études ont révélé que l'un des meilleurs prédicteurs des vols de véhicules à moteur est l'endroit où se trouve le véhicule au moment de l'infraction. Les voitures garées dans de grands parcs de stationnement ou en bordure de la route sont les cibles les plus courantes des crimes liés aux véhicules à moteur (Poyner et Webb, 1987; Saville et Murdie, 1988; Morrison, 1991; Light, Nee et Ingham, 1993; Morrison et Ogrodnick, 1994). Selon le programme DUC révisé, 57 % des vols de véhicules à moteur, 52 % des vols de biens et 52 % des actes de vandalisme ont été commis dans des parcs de stationnement en 1994 (tableau 3). Les rues et les routes venaient au deuxième rang selon la fréquence des crimes commis, avec 22 % des vols de véhicules, 29 % des vols de biens et 32 % des actes de vandalisme. Enfin, 21 % des vols de véhicules, 17 % des vols de biens et 14 % des actes de vandalisme se sont produits dans un lieu résidentiel tel que l'allée de stationnement de la résidence. Il n'est pas étonnant que les parcs de stationnement soient des emplacements de premier choix pour les vols de véhicules à moteur, étant donné qu'un grand nombre de cibles possibles sont disponibles en tout temps dans un endroit accessible au public et qu'elles sont généralement laissées sans protection pendant de longues périodes. Même si des améliorations à la sécurité des parcs de stationnement, comme un meilleur éclairage et des patrouilles, pourraient se traduire par une réduction du nombre de vols, il est probable que les criminels chercheront tout simplement d'autres parcs non protégés. En améliorant les mesures de sécurité, les parcs à risque élevé pourraient minimiser leur vulnérabilité face aux bandes organisées qui ciblent des parcs particuliers.

Table 3

Motor Vehicle Violations[1] by Location of Incident, 1994

Tableau 3

Infractions liées aux véhicules à moteur[1], selon le lieu de l'affaire, 1994

Location of Incident Lieu de l'affaire	Theft of Motor Vehicle Vols de véhicules à moteur	Theft From Motor Vehicle Vols de biens dans un véhicule à moteur	Motor Vehicle Vandalism Actes de vandalisme causé à un véhicule à moteur
Residential[2] - Résidentiel[2]	21%	17%	14%
Parking Lots[3] - Parcs de stationnement[3]	57%	52%	52%
Streets, Road, Highways - Rues, chemins, routes	22%	29%	32%
Other[4] - Autre[4]	1%	2%	2%
Unknown - Inconnu	--	--	--
Average dollar value of theft[5] - Montant moyen des vols[5]	$6,408	$944	...
Average dollar value of damages[5] - Montant moyen des dommages[5]	$1,399	$316	$558

Source: Revised Uniform Crime Reporting Survey - *Programme révisé de déclaration uniforme de la criminalité.*

... *Figures not appropriate or not applicable* - n'ayant pas lieu de figurer.

-- *Amount too small to be expressed* - nombres infimes.

[1] *Based on incidents reported by 111 police agencies to the Revised Uniform Crime Reporting survey and which represent approximately 33% of the national volume of crime. A single criminal incident may contain multiple motor vehicle violations. Percentages may not total 100 due to rounding.* - Fondé sur des affaires signalées par 111 organismes de police au Programme révisé de déclaration uniforme de la criminalité qui représentent environ 33 % du volume national de criminalité. Une même affaire peut comporter plusieurs infractions liées aux véhicules à moteur. Le total des pourcentages n'équivaut peut-être pas à 100 %, car les chiffres ont été arrondis.

[2] *Includes single homes, apartment units and commercial residences* - Comprend les maisons unifamiliales, les appartements et les résidences commerciales.

[3] *Includes commercial and public parking lots* - Comprend les parcs de stationnement commerciaux et publics.

[4] *Includes open areas, schools, public institutions and public transportation* - Comprend les espaces ouverts, les écoles, les établissements publics et les installations de transport public.

[5] *Average dollar stolen\damaged calculated on the number of known incidents. Total excludes incidents where the dollar value was unknown* - Les montants moyens des vols et des dommages sont calculés d'après le nombre d'affaires connues. Le total ne comprend pas les affaires dont la valeur est inconnue.

Research shows that motor vehicle crimes are more likely to take place during the night (Ogrodnick and Paiement, 1992; Morrison, 1991; Harlow, 1988; Hope, 1987). Findings from the 1993 GSS show that 73% of motor vehicle crimes[1] occurred during the night (6:01 pm to 6:00 am) and 18% during the day (6:01 am to 6:00 pm). More precisely, 22% occurred between 6:01 pm and 12 midnight, 41% between 12 midnight and 6:00 am, and in 10% of incidents, victims did not know the precise time, but stated the crime occurred during the night. In their study of motor vehicle theft, Ogrodnick and Paiement (1992) found that the likelihood of a vehicle being stolen did not increase during the weekend.

Radios and stereos most commonly stolen items from motor vehicles

According to the revised UCR Survey, radios/stereos were stolen in 28% of thefts from motor vehicles in 1994 (figure 2). Other items stolen included vehicle accessories such as hubcaps or tires (15%), personal items such as clothing or luggage (15%), currency or credit cards (11%), machinery and tools (6%) and sporting and photographic equipment (6%). While firearms accounted for less than 1% of all property stolen, 1,015 firearms were taken from motor vehicles.

Il ressort des recherches que les crimes liés aux véhicules à moteur se produisent le plus souvent la nuit (Ogrodnick et Paiement, 1992; Morrison, 1991; Harlow, 1988; Hope, 1987). Selon les données de l'ESG de 1993, 73 % des crimes liés aux véhicules à moteur[1] se sont produits pendant la nuit (entre 18 h 01 et 6 h) et 18 % pendant le jour (entre 6 h 01 et 18 h). Plus précisément, 22 % des crimes ont été commis entre 18 h 01 et minuit, 41 % entre minuit et 6 h, et dans 10 % des affaires les victimes ne connaissaient pas l'heure exacte mais elles ont déclaré que le crime s'était produit pendant la nuit. Dans leur étude des vols de véhicules à moteur, Ogrodnick et Paiement (1992) ont constaté que la probabilité qu'un véhicule soit volé n'augmente pas la fin de semaine.

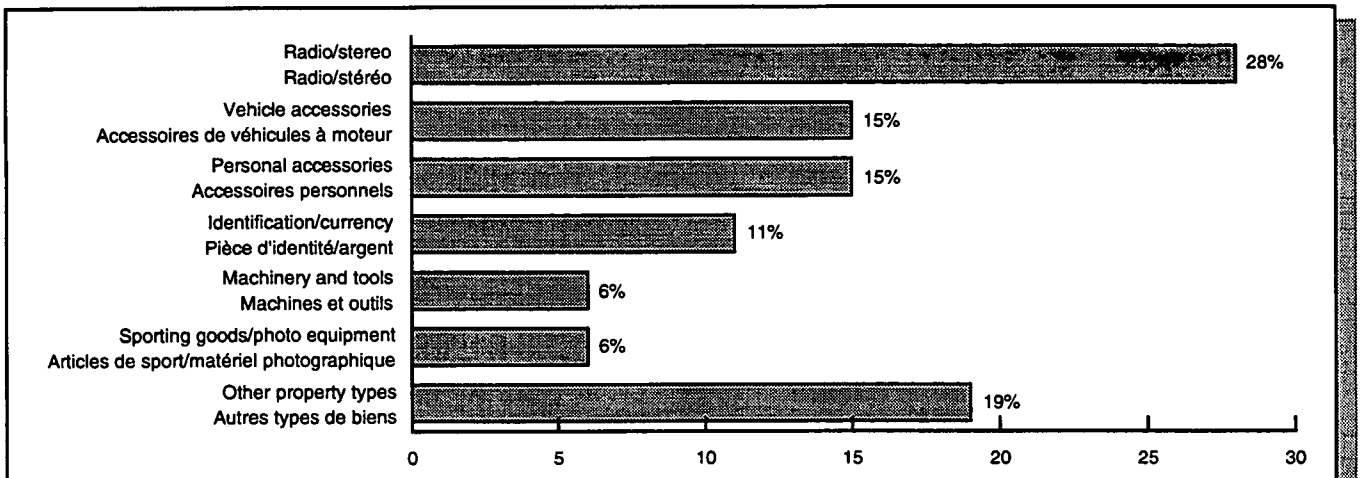
Les radios et les lecteurs stéréo sont les articles les plus souvent volés dans des véhicules

Selon les données du programme DUC révisé, les radios et les lecteurs stéréo ont été en 1994 les articles les plus souvent volés dans les véhicules, soit dans 28 % des cas (figure 2). Parmi les autres articles souvent volés figuraient les accessoires de véhicules tels que les enjoliveurs de roue ou les pneus (15 %), les biens personnels tels que des vêtements et des bagages (15 %), de l'argent ou des cartes de crédit (11 %), des machines et des outils (6 %) et du matériel de sport et de photographie (6 %). Même si les armes à feu représentaient moins de 1 % des articles volés, 1 015 ont été volées dans des véhicules.

Figure 2

Property Types Stolen From Motor Vehicles[1], 1994

Types de biens volés dans un véhicule à moteur[1], 1994



[1] *Based on incidents reported by 111 police agencies to the Revised Uniform Crime Reporting Survey which represent approximately 33% of the national volume of crime. Percentages in this figure do not add to 100% because there can be multiple thefts in a single incident.*
Source: *Revised Uniform Crime Reporting Survey.*

[1] *Fondé sur des affaires signalées par 111 organismes de police au Programme révisé de déclaration uniforme de la criminalité qui représentent environ 33 % du volume national de criminalité. Le total des pourcentages n'équivaut pas à 100 %, car une seule affaire peut comporter plusieurs vols.*
Source: *Programme révisé de déclaration uniforme de la criminalité.*

Dollar value of thefts and vandalism reach $1.6 billion

Motor vehicle vandalism represented 63% of all motor vehicle crime reported to the 1993 GSS. In addition, motor vehicles were the most common targets in vandalism, representing 56% of such incidents. According to the

[1] *According to the GSS, motor vehicle crimes include theft of motor vehicles, theft of motor vehicle parts and vandalism of motor vehicles.*

Les pertes dues aux vols et au vandalisme se chiffrent à 1,6 milliard de dollars

Le vandalisme représentait 63 % des crimes liés aux véhicules à moteur signalés à l'ESG de 1993. En outre, les véhicules étaient les cibles les plus courantes d'actes de vandalisme, représentant 56 % de ces affaires. Selon l'ESG, la valeur totale

[1] *Selon l'ESG, les crimes liés aux véhicules à moteur comprennent le vol de véhicules, le vol de pièces de véhicules et le vandalisme.*

GSS, the total dollar value of property stolen during motor vehicle thefts in 1993 amounted to $907 million, and parts stolen from motor vehicles amounted to a total worth of $112 million. Motor vehicle vandalism accounted for an additional $572 million. In more than 60% of all incidents in which a motor vehicle/part was stolen or vandalised, the value of property affected was estimated at less than $500. In a further 30% of motor vehicle crimes, the value of property affected was estimated at more than $1,000. These dollar values represent the worth of all property stolen/damaged during the commission of a motor vehicle crime, regardless of whether or not the items were recovered, repaired or replaced.

According to the revised UCR Survey, the average loss from a motor vehicle theft in 1994 was $6,408, compared with $944 for thefts of accessories or property from vehicles (table 3). Damages to a stolen motor vehicle averaged $1,399, while damages averaged $316 when the violation involved the theft of property from the vehicle, and $558 when a motor vehicle was vandalized. Generally, such losses are partially offset by insurance coverage. In other instances, victims of motor vehicle crimes pay for their losses directly rather than submit an insurance claim. This may occur when the loss is less than their policy deductible, or where there is concern over the effect a minor claim will have on future insurance premiums. In 1992, Canadian households collectively paid nearly $8 billion in automotive insurance premiums, nearly $450 million of which were for theft coverage.

Most motor vehicle crimes are unsolved

An average of nine out of ten motor vehicle crimes were unsolved by the police in 1994, a pattern that is consistent with previous years. Theft of property from motor vehicles ranked highest at 95% unsolved, followed by vandalism of motor vehicles (92%), and theft of motor vehicles (85%). In 5% of cases, a motor vehicle reported stolen was "cleared otherwise." "Cleared otherwise" refers to an incident that is cleared by the police using one of twelve reasons, none of which results in the laying of a charge. The most common reason for a vehicle theft being cleared otherwise (37%) was that the police or crown attorney declined to lay charges. This is often because the owner reported a vehicle stolen only to learn that a relative or acquaintance had borrowed it without permission. When an incident involving a theft from a motor vehicle or vandalism was cleared otherwise (2% and 3% respectively), the primary reasons given were that the accused was already involved in other criminal incidents or the complainant refused to lay charges.

Ford Mustang and Plymouth Sundance popular car theft targets

According to Spencer (1992) and Light, Nee and Ingham (1993), high performance cars were a popular target among young car thieves, as well as cars that could be stripped of parts and easily sold. Other vehicles were susceptible to theft because of the high interchangeability

des biens volés au cours de vols de véhicules à moteur en 1993 se chiffrait à 907 millions de dollars, et celle des pièces volées dans des véhicules, à 112 millions. Les dommages causés par des actes de vandalisme représentaient une somme supplémentaire de 572 millions de dollars. Dans plus de 60 % des infractions au cours desquelles un véhicule à moteur ou une pièce du véhicule ont été volés ou endommagés, la valeur des biens en cause était inférieure à 500 $. Dans 30 % des cas, cette valeur était estimée à plus de 1 000 $. Ces sommes représentent la valeur de tous les biens volés/endommagés au cours de la perpétration d'un crime lié aux véhicules à moteur, peu importe que les articles aient ou non été retrouvés, réparés ou remplacés.

Selon les données du programme DUC révisé, en 1994, la valeur moyenne de la perte découlant du vol d'un véhicule à moteur a été de 6 408 $, comparativement à 944 $ pour les vols d'accessoires ou de biens se trouvant dans un véhicule (tableau 3). Les dommages causés à un véhicule volé s'élevaient à 1 399 $, contre 316 $ pour les vols de biens et 558 $ pour les actes de vandalisme. En règle générale, les pertes sont partiellement assumées par des assureurs. Dans d'autres cas, les victimes absorbent personnellement leurs pertes plutôt que de présenter une demande de sinistre. C'est ce qui peut se produire lorsque le montant de la perte est inférieur à la franchise prévue dans la police d'assurance, ou lorsque la victime craint qu'une demande de sinistre, même d'un montant peu élevé, fasse augmenter ses primes dans l'avenir. En 1992, l'ensemble des Canadiens ont payé près de 8 milliards de dollars en primes d'assurance automobile, dont près de 450 millions pour des assurances contre le vol.

La plupart des crimes liés aux véhicules à moteur ne sont pas résolus

En 1994, les neuf dixièmes, en moyenne, des crimes liés aux véhicules à moteur n'ont pas été résolus par la police, une situation qui est conforme aux années précédentes. Ce sont les vols de biens personnels se trouvant dans un véhicule qui sont le moins souvent résolus (95 %), suivis des actes de vandalisme (92 %) et des vols de véhicules (85 %). Cinq pour cent des vols de véhicules ont été «classés sans mise en accusation». On parle de «classement sans mise en accusation» lorsque la police classe une affaire pour une raison parmi douze, dont aucune n'entraîne de mise en accusation. La raison la plus fréquente (37 %) est que la police ou le procureur de la Couronne décide de ne pas porter d'accusations. C'est souvent ce qui se produit quand, par exemple, le propriétaire d'un véhicule apprend, après avoir déclaré son véhicule volé, qu'un parent ou une connaissance l'avait emprunté sans sa permission. Dans les affaires classées sans mise en accusation et qui comportaient le vol d'un bien ou un acte de vandalisme (2 % et 3 % respectivement), les raisons les plus souvent invoquées étaient que l'accusé était déjà impliqué dans d'autres affaires criminelles ou que le plaignant refusait de porter des accusations.

Les voitures de marque Ford Mustang et Plymouth Sundance sont les plus volées

Selon Spencer (1992) et Light, Nee et Ingham (1993), les voitures à haute performance étaient une cible favorite des jeunes voleurs d'automobiles, tout comme les voitures qui pouvaient être mises en pièces ou facilement vendues. D'autres véhicules étaient populaires auprès des voleurs en raison de la grande

of their parts. The Vehicle Information Centre of Canada[2] reported that the most popular two-door car models stolen in 1993-94 were the Ford Mustang GT, Honda Civic and Honda Civic Del Sol (table 4). Among four-door models, the Plymouth Sundance, Dodge Shadow and Honda Civic were the most popular targets among thieves. The most popular passenger vans stolen were the Dodge Grand Caravan (4WD), Plymouth Grand Voyager (4WD) and the Plymouth Voyager (2WD). In comparison, the lowest claim records reported among two-door models were for the Oldsmobile Achieva, Buick Regal and Mercury Topaz, while the Buick LeSabre, Buick Park Avenue and Mercury Sable recorded the lowest theft rates among four-door models. The lowest claim records among passenger vans were the Ford Windstar Wagon (1995), Chevrolet Astro Wagon (4WD) and the GMC Safari Wagon (4WD).

[2] *The Vehicle Information Centre of Canada is a non-profit organization founded in 1989 by the Canadian automobile insurance industry to provide insurance companies in Canada with a comprehensive analysis of insurance claims, including advisory rating groups.*

interchangeabilité de leurs pièces. Le Centre d'information sur les véhicules du Canada[2] a signalé que les coupés les plus populaires volés en 1993-1994 étaient la Ford Mustang GT, la Honda Civic et la Honda Civic Del Sol (tableau 4). Chez les berlines, la Plymouth Sundance, la Dodge Shadow et la Honda Civic étaient les cibles les plus populaires. La Dodge Grand Caravan (4R.M.), la Plymouth Grand Voyager (4R.M.) et la Plymouth Voyager (2R.M.) étaient les fourgonnettes de tourisme les plus susceptibles d'être volées. Par comparaison, les meilleurs dossiers de sinistres parmi les coupés étaient ceux de la Oldsmobile Achieva, de la Buick Regal et de la Mercury Topaz, alors que la Buick LeSabre, la Buick Park Avenue et la Mercury Sable enregistraient les taux de vols les plus faibles parmi les berlines. Les meilleurs dossiers de sinistres parmi les fourgonnettes de tourisme étaient ceux de la Ford Windstar Wagon (1995), de la Chevrolet Astro Wagon (4R.M.) et de la GMC Safari Wagon (4R.M.) .

[2] *Le Centre d'information sur les véhicules du Canada est un organisme sans but lucratif fondé en 1989 par l'industrie de l'assurance automobile du Canada, pour fournir aux compagnies d'assurance canadiennes une analyse complète des demandes de règlement, y compris proposer des groupes de tarification.*

Table 4

Car Theft Claim Frequency, 1993-94[1]

Tableau 4

Fréquence des sinistres ayant trait à un vol de voiture, 1993-1994[1]

Best Claim Experience - Meilleur dossier de sinistres			**Worst Claim Experience - Pire dossier de sinistres**		
Make - Marque	Model - Modèle	Claim Frequency[2] Fréquence des sinistres[2]	Make - Marque	Model - Modèle	Claim Frequency[2] Fréquence des sinistres[2]
2 Door Models - Coupés			***2 Door Models - Coupés***		
Oldsmobile	Achieva	14	Ford	Mustang GT	754
Buick	Regal	23	Honda	Civic	405
Mercury	Topaz	35	Honda	Civic Del Sol	310
Ford	Tempo	38	Honda	Prelude	295
Pontiac	Grand Prix	41	Ford	Mustang LX	265
Pontiac	Grand AM	42	Dodge	Shadow	232
4 Door Models - Berlines			***4 Door Models - Berlines***		
Buick	LeSabre	17	Plymouth	Sundance	252
Buick	Park Avenue	17	Dodge	Shadow	212
Mercury	Sable	18	Honda	Civic	178
Mercury	Grand Marquis	21	Plymouth	Acclaim	164
Asuna	SE	23	Acura	Integra	160
Buick	Century	23	Dodge	Spirit	159
Oldsmobile	Delta 88 Royale	23	Eagle	Summit	141
Passenger Vans- Fourgonnettes			***Passenger Vans- Fourgonnettes***		
Ford	Windstar Wagon (1995)	38	Dodge	Grand Caravan (4wd - 4r.m.)	234
Chevrolet	Astro Wagon (4wd - 4r.m.)	38	Plymouth	Grand Voyager (4wd - 4r.m.)	220
GMC	Safari Wagon (4wd - 4r.m.)	40	Plymouth	Voyager (2wd - 2r.m.)	176
Mercury	Villager	41	Dodge	Caravan (2wd - 2r.m.)	169
GMC	Safari Wagon (2wd - 2r.m.)	44	Dodge	Grand Caravan (2wd - 2r.m.)	167
Dodge/Plymouth	Colt Wagon (2wd 2r.m.)	47	Plymouth	Grand Voyager (2wd - 2r.m.)	163

Source: How Cars Measure Up, 1993-94 Models. Vehicle Information Centre of Canada - *Différence entre les voitures, modèles 1993 et 1994. Centre d'information sur les véhicules du Canada.*

[1] *Theft claim frequency rates are not presented for multi-purpose vehicles and station wagons* - On ne présente pas les taux de fréquence des sinistres pour les véhicules à usages multiples et les familiales.

[2] *Claim frequency refers to how often a theft claim is presented to an insurance company in comparison to the total number of similar vehicle make/models insured for theft. The ranking of claim frequencies are expressed in relative terms with 100 representing the average in each category. This means that a result of 122 is 22% above the average and a result of 87 is 13% below the average* - La fréquence des sinistres s'entend du nombre de fois où une demande de règlement pour vol est présentée à une compagnie d'assurance contre le vol. Les divers taux de fréquence sont exprimés en termes relatifs, 100 représentant la moyenne dans chaque catégorie. Cela signifie qu'un résultat de 122 est de 22 % au-dessus de la moyenne, et un résultat de 87, de 13 % au-dessous de la moyenne.

Keys used most often to commit motor vehicle theft

Aside from the basic security measures of locking vehicle doors and not leaving keys inside, it is not known whether anti-theft devices, such as alarm systems or etching of the Vehicle Identification Number (VIN) on vehicle windows, inhibit motor vehicle theft. Theoretically, VIN etching allows stolen parts to be identified and thus renders them undesirable for the resale trade. Organized thieves, however, are able to remove or alter VINs. According to Clarke and Harris (1992), many of these security measures are of doubtful utility to a majority of motorists because they increase the risks for other motorists who do not, or cannot, take advantage of them.

Previous research has identified how offenders marvel at the fact that most vehicles can be entered and driven away in a matter of seconds with minimal risk of police detection (Light, Nee and Ingham, 1993; Clarke and Harris, 1992). The 1991 Motor Vehicle Theft survey indicated that the two most common techniques for gaining access to motor vehicles were using the keys (43%) (keys may have been stolen, duplicated or left in the vehicle) and disabling the ignition lock cylinder (42%)(figure 3). The vehicle steering lock was the focus of attack in 10% of cases, while a tow truck was used to remove vehicles in 1% of cases. For the remaining 3%, other means were used such as hot wiring or pushing.

Le plus souvent on utilise la clé pour commettre le vol

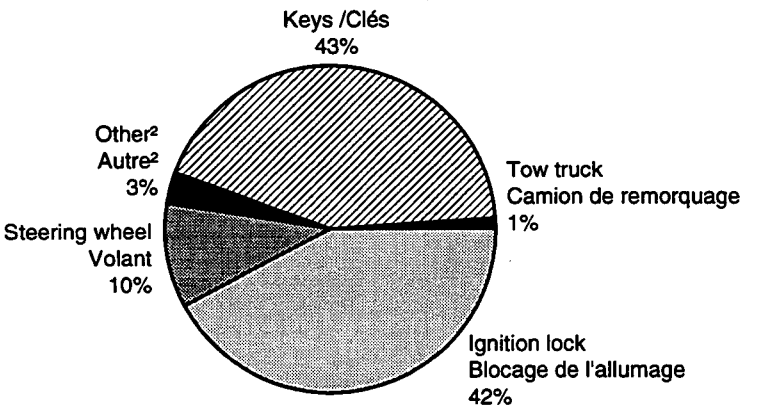
Abstraction faite des mesures de sécurité élémentaires comme verrouiller les portières et ne pas laisser la clé dans le véhicule, on ignore si des dispositifs antivol comme les systèmes d'alarme et la gravure sur les vitres d'un numéro d'identification du véhicule (NIV) découragent les voleurs. En théorie, le NIV permet de reconnaître les pièces volées et de les rendre impropres à la revente. Dans les réseaux organisés, les voleurs réussissent cependant à enlever ou à modifier les NIV. Selon Clarke et Harris (1992), bon nombre de ces mesures de sécurité sont d'une utilité douteuse pour la majorité des automobilistes, car elles accroissent les risques pour les autres automobilistes qui ne se prévalent pas ou qui ne peuvent pas se prévaloir de ces mesures.

Selon des recherches antérieures, les contrevenants sont étonnés de voir à quel point il est facile, en quelques secondes, de s'introduire dans la plupart des véhicules et de prendre la fuite, avec un minimum de risque d'être découvert par la police (Light, Nee et Ingham, 1993; Clarke et Harris, 1992). Les données de l'Enquête sur les vols de véhicules à moteur de 1991 ont révélé que les deux méthodes les plus fréquemment employées pour voler un véhicule étaient, dans 43 % des cas, l'utilisation de la clé (il pouvait s'agir d'une clé volée, d'un double de la clé du propriétaire ou d'une clé laissée dans le véhicule) et, dans 42 % des cas, le démontage du cylindre de blocage de l'allumage (figure 3). Dans 10 % des cas, on a forcé l'antivol de la direction. Un camion de remorquage a été utilisé pour voler des véhicules dans 1 % des cas. Pour les 3 % restants, on a eu recours à d'autres moyens comme raccorder des fils ou pousser le véhicule.

Figure 3

Method of Motor Vehicle Theft[1], 1991

Méthode employée pour voler le véhicule[1], 1991



[1] Of the vehicles recovered, the method of theft was reported or known for 49% of the cases.
[2] Includes hot wiring, pushing, forced entry. Percentages may not add to 100 due to rounding.
***Source:** Motor Vehicle Theft Survey.*

[1] Sur les véhicules retrouvés, on ne connaissait pas la méthode de vol dans 49 % des cas.
[2] Inclut le raccordement des fils, les véhicules poussés, l'introduction par effraction. Le total des pourcentages n'équivaut peut-être pas à 100 %, car les chiffres ont été arrondis.
***Source:** Enquête sur les vols de véhicules à moteur.*

Level of security of some vehicles weak

A number of recent studies have underlined the importance of looking at the social background of offenders. For instance, unemployment, inadequate schooling and poor leisure facilities (Spencer, 1992; McCullough and Schmidt, 1990) are seen as contributing

Des mesures de sécurité parfois inadéquates

Certaines études récentes ont fait ressortir l'importance d'examiner les antécédents sociaux des contrevenants. Par exemple, Spencer (1992) et McCullough et Schmidt (1990) considèrent le chômage, le faible niveau de scolarité et le manque d'installations de loisirs comme des facteurs qui contribuent à ce

factors while Briggs (1991) points toward inadequate opportunities for excitement and status. However, some motorists must accept some responsibility for their misfortunes. Of those vehicles where the level of security was known at the time of the motor vehicle theft, 23% of vehicles were not locked, 20% had keys left inside and 2% were left running according to the Motor Vehicle Theft Survey. These figures may actually be higher because victims of vehicle theft may be reluctant to report negligent vehicle security out of fear of jeopardizing their insurance coverage.

In recent years, consumers have expressed concern over the extent of motor vehicle theft and they, along with researchers, have suggested that car manufacturers can play a more important role in reducing the motor vehicle theft rate. According to Karmen (1979), cars are too easily damaged, expensive to repair and easily stolen because of inadequate security. Interestingly, the 1988 British Crime Survey found that 64% of consumers were willing to pay higher purchase prices for effective security features (Clarke, 1991).

Joyriding most common reason for vehicle theft

Motor vehicles are typically stolen for one of the following reasons: joyriding, using them to commit crimes, resale, export or stripping for parts. According to the 1991 Motor Vehicle Theft Survey, joyriding was the most common reason (76%) in cases where the purpose of the theft was known (figure 4). Joyriding is typically committed by amateur thieves who usually abandon the vehicle shortly after its theft. Stolen motor vehicles are also often used for various criminal activities, such as getaway cars during robberies or for the transportation of drugs. In the 1991 survey, 14% of stolen vehicles were used to commit other criminal offences or to escape from authorities. A further 7% of recovered vehicles were stolen for disassembly and resale of their parts. Stolen vehicles can often net double their original value when parts are sold on the black market. The increasing cost of vehicle replacement parts has, no doubt, contributed to growth in auto theft for parts.

Another type of vehicle theft involves owners who fraudulently report their vehicle as stolen. In 1991, 2% of vehicle thefts were linked to owners attempting to defraud insurance companies. The remaining 1% of vehicles stolen were resold. This activity usually involves professional thieves operating in organized rings who target specific vehicles for theft and resale. This figure may be higher since the detection of stolen vehicles being resold is difficult.

Most stolen motor vehicles returned within two days, many damaged

Since 1980, the proportion of unrecovered vehicles has been increasing, rising to 24% in 1993 from 19% in 1980 (table 1). However, the proportion of unrecovered motor vehicles has remained stable over the last ten years, averaging 26%. Among the provinces, Quebec had the highest proportion of motor vehicles not recovered at 39% in 1993, while Newfoundland (9%) and British Columbia (10%) had the lowest proportion of motor vehicles not

genre de crime, alors que Briggs (1991) mentionne le peu d'occasions de connaître des sensations fortes ou d'impressionner les autres. Toutefois, certains automobilistes doivent accepter une partie de la responsabilité de leur malheur. Parmi les véhicules où le niveau de sécurité était connu au moment du vol, le véhicule n'était pas verrouillé dans 23 % des cas, la clé y avait été laissée dans 20 % des cas et, dans 2 % des cas, le moteur était en marche selon l'Enquête sur les vols de véhicules à moteur. Il se peut que les chiffres réels soient plus élevés parce que les victimes ne sont pas toujours disposées à révéler leur négligence par crainte des conséquences possibles sur leurs assurances.

Au cours des dernières années, les consommateurs se sont dit préoccupés par la gravité du problème des vols de véhicules à moteur, et ils ont proposé, à l'instar des chercheurs, que les constructeurs d'automobiles jouent un rôle plus important dans la réduction du taux de vols de véhicules. Selon Karmen (1979), les voitures sont trop faciles à endommager, il en coûte cher pour les réparer, et il est facile de les voler en raison de dispositifs de sécurité inefficaces. Fait intéressant, l'enquête sur la criminalité effectuée en Grande-Bretagne en 1988 a révélé que 64 % des consommateurs étaient disposés à payer davantage pour une voiture dotée de dispositifs de sécurité efficaces (Clarke, 1991).

Le plus souvent, on vole un véhicule pour faire une virée

Normalement, on vole un véhicule à moteur pour l'un des motifs suivants : faire une virée, utiliser le véhicule pour commettre un crime, revendre ou exporter le véhicule, vendre les pièces. Selon l'Enquête sur les vols de véhicules à moteur de 1991, faire une virée est le motif le plus fréquent (76%) dans le cas où celui-ci est connu (figure 4). C'est habituellement celui de voleurs amateurs qui normalement abandonnent le véhicule peu après l'avoir volé. En outre, un véhicule volé sert souvent à commettre divers actes criminels, par exemple à prendre la fuite après avoir commis un vol ou à transporter de la drogue. En 1991, 14 % des véhicules volés ont servi à commettre d'autres infractions ou à prendre la fuite. Par ailleurs, 7 % des véhicules retrouvés avaient été volés pour être démontés et vendus en pièces. On peut souvent doubler la valeur d'un véhicule volé en le démontant et en vendant les pièces sur le marché noir. Il ne fait aucun doute que la hausse du coût des pièces d'automobiles a encouragé le vol de véhicules pour revente des pièces.

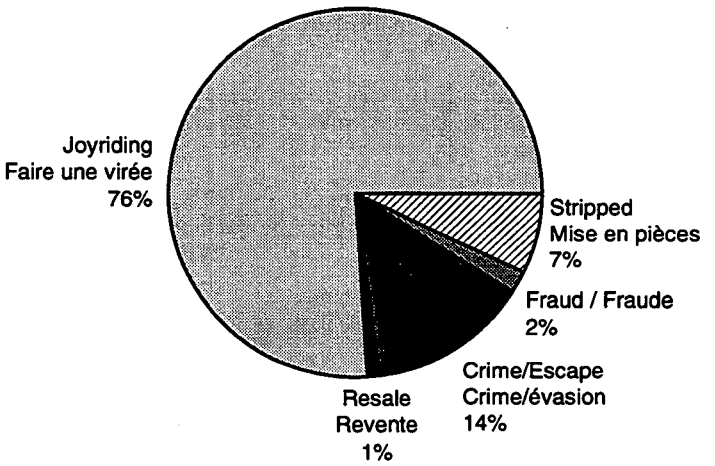
Il y a aussi des cas où le propriétaire déclare frauduleusement le vol de son véhicule. En 1991, 2 % des vols ont été commis par des propriétaires qui tentaient de frauder la compagnie d'assurance. Enfin, dans 1 % des cas les véhicules ont été revendus. Ce genre d'activité est habituellement le fait de voleurs professionnels organisés en réseaux, qui visent certains types de véhicules en vue de les revendre. Il se peut que la proportion de véhicules volés et revendus dépasse 1 %, car il est difficile de retracer un véhicule volé qui a été revendu.

La plupart des véhicules volés sont retrouvés, souvent endommagés, après deux jours

Depuis 1980, la proportion de véhicules volés et non retrouvés n'a pas cessé d'augmenter, passant de 19 % en 1980 à 24 % en 1993 (tableau 1). Toutefois, la proportion de véhicules non retrouvés est demeurée stable au cours des 10 dernières années, s'établissant en moyenne à 26 %. Parmi les provinces, le Québec affichait en 1993 la plus forte proportion de véhicules non retrouvés, soit 39 %, tandis que Terre-Neuve (9 %) et la Colombie-Britannique (10 %) enregistraient les plus faibles

Figure 4

Purpose of Motor Vehicle Theft[1], 1991 **Objet du vol[1], 1991**



[1] *Of the vehicles recovered, the purpose of theft was reported or known for 50% of the cases.*
Source: *Motor Vehicle Theft Survey.*

[1] *Sur les véhicules retrouvés, l'objet du vol a été signalé ou était connu dans 50 % des cas.*
Source: *Enquête sur les vols de véhicules à moteur.*

recovered. According to the Motor Vehicle Theft Survey, vans (79%) and cars (72%) were the most likely to be recovered, while snowmobiles (30%) and trailers (23%) were least likely. In light of recent public concern with violent crime, motor vehicle crimes overall may be drawing less attention from police, and thereby account for declining recovery rates. Another consideration is that we are witnessing the increasing involvement of more skilled offenders (Clarke and Harris, 1992).

Of motor vehicles recovered, 42% were located within 24 hours of being stolen, 16% were recovered between 24 and 48 hours, and 42% were recovered after more than 48 hours. Over three-quarters (79%) of recovered stolen vehicles were found locally (within the police jurisdiction where the theft occurred).

Although most of the stolen vehicles that are recovered are returned to their owners within two days, they are seldom returned in their original condition. Most stolen vehicles (55%) were found damaged upon recovery. Of these, 67% had been involved in an accident, 21% had parts or accessories missing, 8% were totally destroyed and rendered unusable, and almost 4% were completely disassembled. The high proportion of vehicles reported to have been involved in an accident is consistent with other findings, that offenders are at one point in time highly likely to be involved in a car accident (Light, Nee and Ingham, 1993; Spencer, 1992). The risk of being involved in an accident appears to be part of the excitement of driving at high speeds and is not viewed by the offender as a deterrent. Light et al (1993) characterized the motor vehicle offenders' perception of their criminal activity as "youthful feelings of immortality, a belief that it (accident) will never happen to me, and a high degree of confidence, perhaps misplaced, in driving ability" (44).

proportions. Selon l'Enquête sur les vols de véhicules à moteur, les fourgonnettes (79 %) et les automobiles (72 %) étaient les véhicules les plus souvent retrouvés, tandis que les motoneiges (30 %) et les remorques (23 %) étaient ceux que l'on retrouvait le moins souvent. Comme le public est depuis quelque temps fort préoccupé par les crimes de violence, il se peut que les crimes liés aux véhicules à moteur attirent moins, dans l'ensemble, l'attention de la police, ce qui expliquerait la baisse des taux de récupération. Un autre facteur tient à ce que les crimes sont de plus en plus commis par des contrevenants plus habiles (Clarke et Harris, 1992).

Sur les véhicules retrouvés, 42 % l'ont été dans les 24 heures suivant le vol, 16 % après 24 à 48 heures, et 42 % plus de 48 heures après le vol. Plus des trois quarts (79 %) des véhicules volés ont été retrouvés dans la même région (c'est-à-dire sur le territoire du service de police où avait eu lieu le vol).

Si la plupart des véhicules volés sont rendus à leur propriétaire dans les 48 heures, ils le sont rarement dans leur état d'origine. La majorité des véhicules volés (55 %) étaient endommagés lorsqu'ils ont été retrouvés. En effet, 67 % avaient été impliqués dans un accident, 21 % avaient des pièces ou des accessoires manquants, 8 % étaient complètement détruits et rendus inutilisables, et près de 4 % avaient été complètement démontés. La forte proportion de véhicules impliqués dans un accident confirme d'autres constatations, c'est-à-dire qu'à un moment donné, les contrevenants sont très susceptibles d'avoir un accident (Light, Nee et Ingham, 1993; Spencer, 1992). Le risque d'avoir un accident ferait partie, semble-t-il, de l'euphorie de conduire à de hautes vitesses, et ce n'est pas un facteur qui décourage le contrevenant. Light et coll. (1993) ont caractérisé la perception qu'ont les contrevenants de leur activité criminelle de la façon suivante : «le sentiment d'immortalité qu'éprouvent les jeunes, la croyance que cela (un accident) ne leur arrivera jamais, et un degré élevé de confiance, peut-être mal placée, dans leur capacité de conduire» (44) [traduction].

Most accused charged with motor vehicle crimes are males aged 25 and under

Who commits motor vehicle crimes? Existing literature indicates a long-standing relationship between young males and motor vehicle crimes throughout Western Europe and North America (Light, Nee and Ingham, 1993; Houghton, 1992; Webb and Laycock, 1992; Spencer, 1992; Morrison and Ogrodnick, 1994). Canadian evidence supports these findings in that the vast majority of motor vehicle crimes where charges are laid are committed by men (95%). Table 5 indicates that, in 1994, youths aged 12-17 represented over one-half of those charged with motor vehicle theft, one-third of thefts from motor vehicles and one-quarter of vandalism. People aged 18-25 accounted for 27% of those charged with motor vehicle theft, 42% of thefts from motor vehicles, and 38% of vehicle vandalism.

La plupart des accusés de crimes liés aux véhicules à moteur sont des hommes âgés de 25 ans et moins

Qui commet des crimes liés aux véhicules à moteur? Selon les ouvrages qui traitent de la question, on établit depuis longtemps, partout en Europe de l'Ouest et en Amérique du Nord, un lien entre les jeunes hommes et les crimes liés aux véhicules à moteur (Light, Nee et Ingham, 1993; Houghton, 1992; Webb et Laycock, 1992; Spencer, 1992; Morrison et Ogrodnick, 1994). Au Canada, les données confirment ce lien, en ce que la grande majorité des crimes liés aux véhicules à moteur qui entraînent une mise en accusation sont commis par des hommes (95 %). Le tableau 5 indique qu'en 1994 plus de la moitié des vols de véhicules, le tiers des vols de biens et le quart des actes de vandalisme ont été commis par des jeunes âgés de 12 à 17 ans. La proportion d'accusés âgés de 18 à 25 ans était de 27 % pour les vols de véhicules, 42 % pour les vols de biens et 38 % pour les actes de vandalisme.

Table 5

Age of Persons Accused of Motor Vehicle Crimes[1], 1994

Tableau 5

Âge des personnes accusées de crimes liés aux véhicules à moteur[1], 1994

Age of Accused / Âge des accusés	Theft of Motor Vehicle / Vols de véhicules à moteur		Theft From Motor Vehicle / Vols de biens dans un véhicule à moteur		Motor Vehicle Vandalism / Vandalisme causé à un véhicule à moteur	
	Accused Charged / Inculpation	Accused Cleared Otherwise / Classement sans mise en accusation	Accused Charged / Inculpation	Accused Cleared Otherwise / Classement sans mise en accusation	Accused Charged / Inculpation	Accused Cleared Otherwise / Classement sans mise en accusation
	%	%	%	%	%	%
11 and under -11 et moins	...	1	...	1	...	21
12-17	56	51	36	50	25	36
18-25	27	27	42	31	38	17
26-35	12	13	14	9	22	13
36-49	5	5	7	7	11	9
50-64	1	1	1	--	3	2
65 and over - 65 ans et plus	--	-	--	--	1	1
Unknown - Inconnu	-	3	--	1	--	1
Total	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Source: Revised Uniform Crime Reporting Survey - Programme révisé de déclaration uniforme de la criminalité.

... *Figures not appropriate or not applicable - n'ayant pas lieu de figurer.*

-- *Amount too small to be expressed - nombres infimes*

\- *Nil or zero - néant ou zéro*

[1] *Based on incidents reported by 111 police agencies to the Revised Uniform Crime Reporting survey and which represent approximately 33% of the national volume of crime. The unit of count for this table is persons charged or cleared otherwise for each type of incident. Percentages may not total 100 due to rounding* - Fondé sur des affaires signalées par 111 organismes de police au Programme révisé de déclaration uniforme de la criminalité qui représentent environ 33 % du volume national de criminalité. L'unité de dénombrement dans ce tableau est toute personne accusée ou dont l'affaire a été classée sans mise en accusation pour chaque genre d'affaire. Le total des pourcentages n'équivaut peut-être pas à 100 %, car les chiffres ont été arrondis.

Most of those accused of a motor vehicle crime "cleared otherwise" were under age 18. In 1994, 36% of all motor vehicle vandalism cleared otherwise involved accused who were aged 12-17, while 21% involved

La majorité des accusés dans des affaires «classées sans mise en accusation» étaient âgés de moins de 18 ans. En 1994, 36 % des personnes accusées d'actes de vandalisme classés sans mise en accusation avaient de 12 à 17 ans, et 21 %, moins

accused who were under age 12. These figures may indicate that young offenders involved in motor vehicle crimes are dealt with through avenues other than the formal criminal justice system. For example, the accused's parents may be informed or the accused may be warned or asked to pay restitution for damages. Because children under age 12 cannot be charged with a criminal offence, the cleared otherwise category is the only mechanism to measure the criminal activity of this group.

According to the Current UCR Survey, the motor vehicle theft rate among youths aged 12-17 who were charged steadily increased from 259 per 100,000 youths in 1987 to a peak of 384 in 1991. Since 1991, the annual rate of youths charged with motor vehicle theft has either remained stable or shown a decline below the previous year. In 1994, for example, the motor vehicle theft rate was 318 per 100,000 youths, a decrease of 9% below 1993.

In 1994, Manitoba reported the highest rate of youths charged with motor vehicle theft (610 per 100,000 youths) followed by Saskatchewan (549) and Alberta (495)(figure 5). Since 1986, these provinces have shown rates higher than those of the other provinces. Between 1993 and 1994, rates declined across all provinces, except in P.E.I. and Saskatchewan.

de 12 ans. Ces chiffres s'expliquent sans doute par le fait que c'est par d'autres moyens que le système de justice pénale que sont réglées les affaires concernant de jeunes contrevenants. Par exemple, il se peut qu'on informe les parents de l'accusé, qu'on donne un avertissement à ce dernier, ou qu'on l'oblige à payer les dommages. Comme les enfants de moins de 12 ans ne peuvent être accusés d'une infraction criminelle, la catégorie «classement sans mise en accusation» est le seul moyen de mesurer l'activité criminelle de ce groupe d'âge.

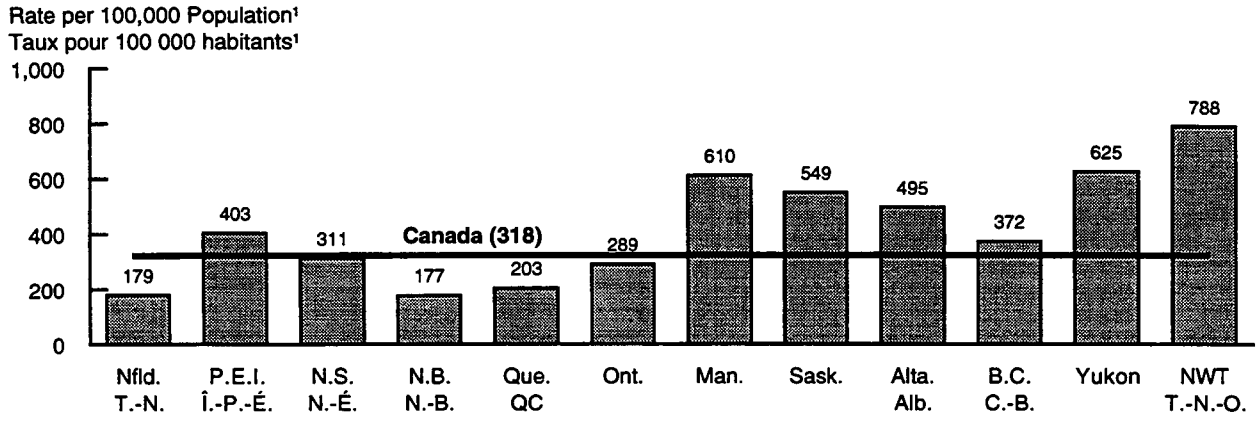
Selon le programme DUC actuel, le taux annuel de vols de véhicules à moteur chez des accusés âgés de 12 à 17 ans a augmenté progressivement, passant, pour 100 000 jeunes, de 259 en 1987 à un sommet de 384 en 1991. Depuis 1991, ce taux est demeuré stable ou a affiché une baisse par rapport à l'année précédente. En 1994, par exemple, il s'établissait à 318 pour 100 000 jeunes, une diminution de 9 % par rapport à 1993.

En 1994, le Manitoba a déclaré le taux le plus élevé de vols de véhicules à moteur dont étaient accusés des jeunes (610 pour 100 000 jeunes), suivi de la Saskatchewan (549) et de l'Alberta (495) (figure 5). Depuis 1986, ces provinces ont affiché des taux supérieurs à ceux des autres provinces. Entre 1993 et 1994, les taux ont enregistré une baisse dans toutes les provinces, sauf dans l'Île-du-Prince-Édouard et en Saskatchewan.

Figure 5

Youths charged with motor vehicle theft offences, 1994

Jeunes accusés de vols de véhicules à moteur, 1994



¹ Rates are calculated on 100,000 youths aged 12 to 17 years. Population data obtained from Statistics Canada, Census and Demographic Statistics, Demography Division (As of July 1st: preliminary postcensal estimates for 1994).
***Source:** Uniform Crime Reporting Survey.*

¹ Les taux sont calculés pour 100 000 jeunes âgés de 12 à 17 ans. Les données sur la population proviennent de la Division de la démographie, Direction de la statistique démographique et du recensement (Population au 1er juillet: estimations poscensitaires provisoires pour 1994).
***Source:** Programme de déclaration uniforme de la criminalité.*

A number of explanations have been advanced to describe the motivations for involvement in motor vehicle crimes. McCaghy, Giordano and Henson (1977) found that the symbolic nature of the motor vehicle within our society cannot be ignored as a contributing factor in this crime. This symbolism is reinforced by the media, which glamorize the motor vehicle and all it is supposed to represent. McCaghy et al (1977) maintained that as far as joyriding is concerned, the car is stolen not for what it does, but for the status it conveys to its possessor. Other studies have suggested that initial involvement in motor

Certains auteurs ont tenté d'expliquer les motifs derrière les crimes liés aux véhicules à moteur. Selon McCaghy, Giordano et Henson (1977), on ne pourrait écarter le caractère symbolique de l'automobile dans notre société comme facteur qui contribue à ce type de crime. Ce symbolisme est renforcé par les médias, qui donnent une image fort séduisante de l'automobile et de tout ce qu'elle est censée représenter. McCaghy et autres (1977) soutiennent que dans le cas des virées, l'automobile est volée non pour ce qu'elle fait mais pour le prestige qu'elle donne à celui qui la possède. Selon d'autres études, les contrevenants commencent à commettre des crimes liés aux véhicules à moteur

vehicle crimes centre around peer influence, the desire to drive, to make money, boredom and potential excitement (Foster, 1990; Cooper, 1989; Light, Nee and Ingham, 1993).

Light et al (1993) found that most car theft offenders attributed increased maturity and responsibility, and not legal sanctions, as the main reasons for ceasing car theft activities. This seems to support the premise that boredom or the need for excitement are motivating factors among younger age groups and will likely diminish with maturity. Figure 6 shows that 75% of accused charged with a motor vehicle crime were aged 25 or under, while persons aged 14 to 19 accounted for 52%. On the other hand, studies have indicated that those who progressed into a long term car theft career cited the potential for financial reward and subsequent dependence on this income as the primary reason for continuing in the auto theft industry (Cooper, 1989; Parker, 1974; Light, Nee, Ingham, 1993).

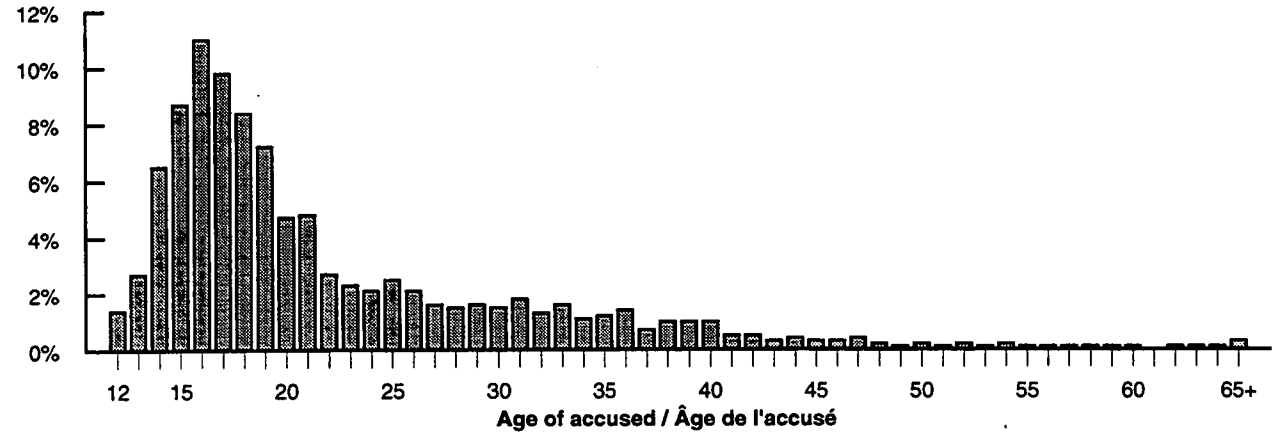
sous l'influence exercée par des pairs, ou encore parce qu'ils veulent conduire, qu'il veulent faire de l'argent, qu'ils s'ennuient et qu'ils recherchent des sensations fortes (Foster, 1990; Cooper, 1989; Light, Nee et Ingham, 1993).

Light et autres (1993) ont découvert que la plupart des voleurs d'automobiles attribuaient l'abandon de leurs activités criminelles à une plus grande maturité et un plus grand sens des responsabilités plutôt qu'à des sanctions juridiques. Cette constatation semble étayer l'hypothèse selon laquelle l'ennui ou le manque de sensations fortes sont des facteurs qui interviennent chez les groupes plus jeunes, et dont l'influence diminuera probablement avec la maturité. La figure 6 montre que 75 % des accusés d'un crime lié aux véhicules à moteur étaient âgés de 25 ans ou moins et 52 %, de 14 à 19 ans. Par ailleurs, ceux qui ont poursuivi à long terme une carrière de voleur de véhicules auraient, selon certaines études, mentionné la possibilité de gains financiers et la dépendance subséquente à l'égard de ce revenu comme la principale raison pour laquelle ils ont continué à voler des véhicules (Cooper, 1989; Parker, 1974; Light, Nee, Ingham, 1993).

Figure 6

Motor Vehicle Crimes by Age of Accused[1], 1994

Crimes liés aux véhicules à moteur selon l'âge de l'accusé[1], 1994



[1] *Based on incidents reported by 111 police agencies to the Revised Uniform Crime Reporting Survey which represent approximately 33% of the national volume of crime.*
Source: *Revised Uniform Crime Reporting Survey.*

[1] *Fondé sur des affaires signalées par 111 organismes de police au Programme révisé de déclaration uniforme de la criminalité qui représentent environ 33 % du volume national de criminalité.*
Source: *Programme révisé de déclaration uniforme de la criminalité.*

As indicated in figure 7, 67% of motor vehicle crimes involve a single accused being charged. A further 21% saw police charge two accused, while the remaining 11% involved three or more accused.

Comme l'indique la figure 7, 1 seule personne a été accusée dans 67 % des crimes liés aux véhicules à moteur. La police a porté des accusations contre 2 personnes dans 21 % des cas, et contre 3 personnes ou plus dans les 11 % restants.

Joyriding - youth court sentencing outcomes[3]

Research indicates that an attitude of youthful invincibility by young offenders is reinforced by the offender's perception that joyriding is not a serious form

Faire une virée - peine imposée par les tribunaux de la jeunesse[3]

Les recherches indiquent qu'une attitude d'invincibilité chez les jeunes contrevenants est renforcée par leur perception que faire une virée n'est pas un crime grave. Light et coll. (1993) ont

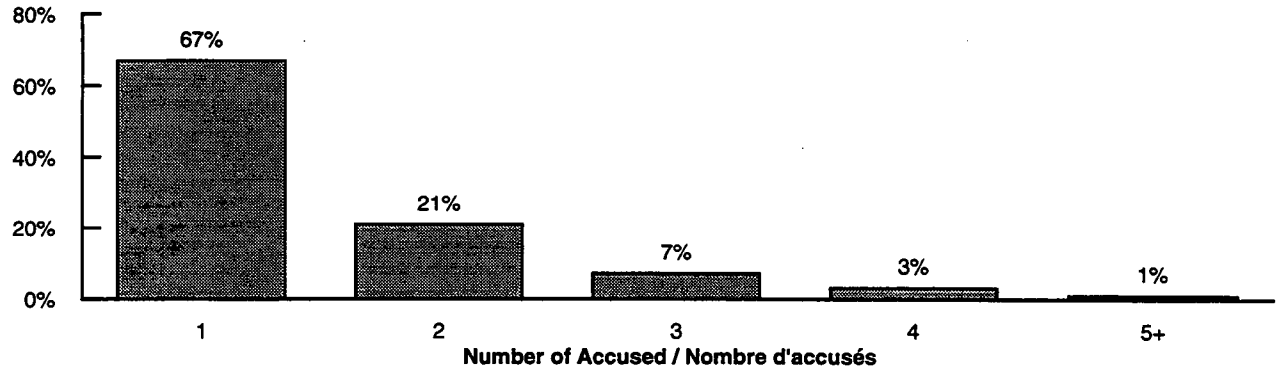
[3] *Under the* Criminal Code *an individual who steals a motor vehicle is charged with either "theft $1,000 and under" or "theft over $1,000". For this reason, sentencing data cannot distinguish motor vehicle theft from other types of theft. At the present time, sentencing data on joyriding is available for youth courts only.*

[3] *En vertu du* Code criminel, une personne qui vole un véhicule à *moteur est accusée de «vol de 1 000 $ ou moins» ou de «vol de plus de 1 000 $». Pour cette raison, on ne peut faire la distinction, dans les données sur les peines, entre les vols de véhicules à moteur et d'autres types de vols. À l'heure actuelle, les données sur les peines dans les cas de virées ne sont disponibles que pour les tribunaux de la jeunesse.*

Figure 7

Number of Accused Charged per Motor Vehicle Crime[1], 1994

Nombre d'accusés par crime lié à un véhicule à moteur[1], 1994



[1] *Includes motor vehicle theft, theft from motor vehicle and motor vehicle vandalism. Based on incidents reported by 111 police agencies to the Revised Uniform Crime Reporting Survey which represent approximately 33% of the national volume of crime. Percentages may not add to 100 due to rounding.*
Source: *Revised Uniform Crime Reporting Survey.*

[1] *Inclut les vols de véhicules à moteur, les vols des biens dans un véhicule à moteur et le vandalisme. Fondé sur des affaires signalées par 111 organismes de police au Programme révisé de déclaration uniforme de la criminalité qui représentent environ 33 % du volume national de criminalité. Le total des pourcentages n'équivaut peut-être pas à 100 %, car les chiffres ont été arrondis.*
Source: *Programme révisé de déclaration uniforme de la criminalité.*

of crime. Light et al (1993) found that the majority of offenders did not weigh the risk of being apprehended or consider the punishment they would receive if caught. Furthermore, the effect of sanctions such as fines, probation or serving a custodial sentence for a motor vehicle crime did not appear to deter a significant number of offenders from re-committing similar offences.

In 1993-94, 77% of joyriding cases heard in youth courts resulted in a finding of guilt (figure 8). Proceedings were stayed or withdrawn in 20% of cases, and another 3% resulted in findings of not guilty or dismissal. Probation was the most significant disposition in 52% of the cases with findings of guilt, followed by community service (16%), open custody (13%), closed custody (5%) and fines (5%). A further 4% of dispositions resulted in an absolute discharge and 5% received another type of disposition (e.g. restitution, apologies, essays, counselling).

In 1993-94, under the *Young Offenders Act* (YOA), courts were able to sentence a youth found guilty of an offence to open or secure custody for a maximum of three years (or five years for murder), and to a maximum term of probation of two years[4]. The median[5] sentence length for custodial sentences (open and secure) given for taking a vehicle without consent in 1993-94 was 45 days. The median term of probation was one year, while the median fine amount imposed was $100.

[4] *Bill C-37 came into effect in December 1995 and increased the maximum sentence for first and second degree murder for young offenders to 10 and 7 years respectively.*

[5] *The median represents the middle value when all values are ordered in terms of magnitude.*

constaté que la majorité des contrevenants ne tenaient pas compte du risque d'être appréhendés ni de la peine qui leur serait imposée s'ils étaient attrapés. En outre, des sanctions comme une amende, une période de probation ou un placement sous garde pour un crime lié aux véhicules à moteur ne semblaient pas dissuader un grand nombre de contrevenants de commettre de nouveau des infractions semblables.

En 1993-1994, 77 % des affaires impliquant une virée entendues par les tribunaux de la jeunesse ont abouti à un verdict de culpabilité (figure 8). Il y a eu arrêt de procédure ou retrait des accusations dans 20 % des cas, et 3 % ont donné lieu à un verdict de non-culpabilité ou un rejet. Une période de probation était la peine la plus sévère dans 52 % des cas ayant abouti à un verdict de culpabilité, suivie des travaux communautaires (16 %), du placement sous garde en milieu ouvert (13 %), du placement sous garde en milieu fermé (5 %) et d'une amende (5 %). Quatre pour cent des accusés ont obtenu une libération inconditionnelle, et 5 % ont fait l'objet d'un autre type de décision (p. ex., restitution, présentation d'excuses, dissertations, counselling).

En 1993-1994, les tribunaux pouvaient, en vertu de la *Loi sur les jeunes contrevenants* (LJC), condamner un jeune reconnu coupable d'une infraction à un placement sous garde en milieu ouvert ou en milieu fermé, pour une période maximale de trois ans (ou cinq ans s'il s'agissait d'un meurtre), et à une période maximale de probation de deux ans[4]. La durée médiane[5] des placements sous garde (en milieu ouvert et en milieu fermé) imposés en 1993-1994 pour prise d'un véhicule sans permission était de 45 jours. La durée médiane de la période de probation était d'un an, alors que le montant médian de l'amende imposée était de 100 $.

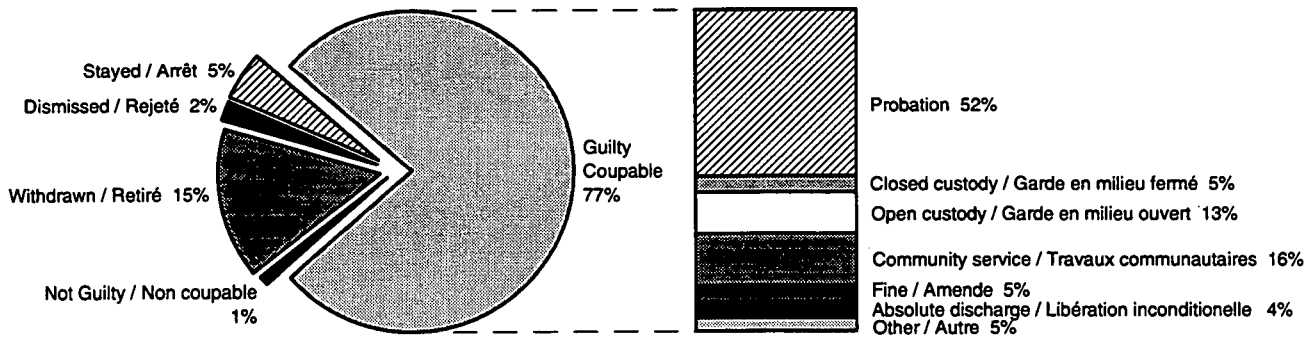
[4] *Le projet de loi C-37, qui est entré en vigueur en décembre 1995, a porté la peine maximale pour le meurtre au premier degré et au deuxième degré pouvant être imposée à de jeunes contrevenants à 10 et 7 ans respectivement.*

[5] *Médian ou médiane s'entend du point milieu lorsque toutes les valeurs sont classées par ordre de grandeur.*

Figure 8

Distribution of Joyriding Cases Heard in Youth Courts by Most Serious Decision and Disposition, Canada, 1993-94[1]

Répartition des affaires impliquant une virée entendues par les tribunaux de la jeunesse, selon la décision et la peine les plus sévères, Canada 1993-94[1]



[1] *Percentages may not add to 100 due to rounding.*
Source: *Youth Court Survey.*

[1] *Le total des pourcentages n'équivaut peut-être pas à 100 %, car les chiffres ont été arrondis.*
Source: *Enquête sur les tribunaux de la jeunesse.*

Reporting to police [6]

According to the 1993 General Social Survey, motor vehicle thefts were more likely to be reported to police (91%) than thefts of motor vehicle parts (38%) or incidents of motor vehicle vandalism (55%). Victims gave various reasons for reporting to the police: to claim the insurance (82% of incidents); to catch the offender (81%); and to stop the crime or receive protection (47%).[7] In 68% of incidents reported to police, victims were satisfied with the action taken by police, compared to 30% in which victims expressed dissatisfaction.

While the overwhelming majority of motor vehicle thefts were reported to police (91%)[8], 60% of thefts of motor vehicle parts and 43% of motor vehicle vandalism were not. The most frequently cited reasons for not reporting the latter two victimizations were because the victims felt the incident was not important enough (60%), or they thought there was nothing the police could have done (50%).

International comparisons - vehicle vandalism most common in Canada

Motor vehicle crime has become a national and international problem. In recent years, several countries have conducted criminal victimization surveys.

[6] *Respondents to the GSS were asked to indicate whether the incident was reported or not reported to the police. In a small proportion of incidents the respondent did not answer the question, therefore, percentages of incidents reported and not reported may not add to 100%.*
[7] *Percentages do not add to 100% because of multiple responses.*
[8] *The number of motor vehicle thefts not reported to police was too low to enable a statistically reliable estimate.*

Affaires signalées à la police[6]

Selon l'Enquête sociale générale de 1993, les vols de véhicules à moteur étaient plus susceptibles d'être signalés à la police (91 %) que les vols de pièces de véhicules (38 %) ou les actes de vandalisme (55 %). Les victimes ont donné diverses raisons pour avoir signalé le crime à la police : pour se faire rembourser par l'assurance (82 % des affaires); pour faire appréhender le contrevenant (81 %); et pour mettre fin au crime ou recevoir une protection (47 %)[7]. Dans 68 % des affaires signalées, les victimes étaient satisfaites des mesures prises par la police, comparativement à 30 % qui ne l'étaient pas.

Même si la grande majorité des vols de véhicules à moteur ont été signalés à la police (91 %)[8], 60 % des vols de pièces de véhicules et 43 % des actes de vandalisme ne l'ont pas été. Les motifs les plus souvent cités pour ne pas avoir signalé les deux derniers types de crimes étaient que les victimes estimaient que l'affaire n'était pas assez importante (60 %) ou qu'elles pensaient qu'il n'y avait rien que la police aurait pu faire (50 %).

Comparaisons avec d'autres pays - c'est au Canada que le taux de vandalisme est le plus élevé

La criminalité liée aux véhicules à moteur est devenue un problème national et international. Au cours des dernières années, plusieurs pays ont mené des enquêtes sur le crime.

[6] *On a demandé aux répondants à l'ESG d'indiquer si l'affaire avait été signalée ou non à la police. Dans une petite proportion des affaires, le répondant n'a pas répondu à la question et, par conséquent, le total des pourcentages des affaires signalées et non signalées peut ne pas équivaloir à 100 %.*
[7] *Le total des pourcentages n'équivaut pas à 100 % en raison de réponses multiples.*
[8] *Le nombre de vols de véhicules à moteur non signalés à la police était trop faible pour que l'on puisse établir une estimation fiable sur le plan statistique.*

Unfortunately, it has not always been possible to use the findings to make detailed comparisons of national crime levels among countries because of different methodological approaches. In 1989, the first international victimization survey was conducted in 14 countries. This survey used a standard interview questionnaire to ensure comparable results and collected data on 11 types of victimization occurring in 1988. A second survey was conducted in 1992 (the 1992 and 1989 surveys cover crime in the previous year) which expanded the number of countries covered to 20, and the coverage of victimization categories to 12. For those countries which participated in both cycles of the International Crime Survey, an average of rates for both 1988 and 1991 is presented.

Table 6 compares the proportion of motor vehicle owners in various countries who experienced either the theft of a vehicle, theft from a vehicle or vandalism of a vehicle. In their analysis of data from the international crime survey, van Dijk and Mayhew (1992) found that the risk of having a motor vehicle stolen was highest in England (2.8%), Australia (2.7%), New Zealand (2.7%), Italy (2.7%), France (2.4%) and the United States (2.3%). Of the twenty countries surveyed, Canada ranked eleventh with 1.1% of all motor vehicle owners having experienced a motor vehicle theft. Thus, the risk of victimization in the United States was more than twice that of Canada.

Malheureusement, il n'a pas toujours été possible d'utiliser les résultats pour établir des comparaisons détaillées des niveaux nationaux de criminalité entre les pays, en raison d'approches méthodologiques différentes. En 1989, la première enquête internationale sur le crime a été menée dans 14 pays. Cette enquête faisait appel à un questionnaire d'entrevue standard, pour garantir la comparabilité des résultats, et elle a recueilli des données sur 11 types de crimes commis en 1988. Une deuxième enquête a été effectuée en 1992 (les enquêtes de 1992 et 1989 portent sur les crimes commis au cours de l'année précédente), qui a augmenté à 20 le nombre des pays participants, et à 12 le nombre de catégories de crimes. Pour les pays qui ont participé aux deux cycles de l'Enquête internationale sur le crime, on présente une moyenne des taux pour les deux années, c'est-à-dire 1988 et 1991.

Le tableau 6 compare la proportion des propriétaires de véhicules dans divers pays qui soit se sont fait voler leur véhicule, soit se sont fait voler des biens dans leur véhicule, ou encore dont le véhicule a fait l'objet de vandalisme. Dans leur analyse des données provenant de l'enquête internationale sur le crime, van Dijk et Mayhew (1992) ont constaté que les pays où il y avait le plus de risque d'être victime d'un vol de véhicule à moteur étaient l'Angleterre (2,8 %), l'Australie (2,7 %), la Nouvelle-Zélande (2,7 %), l'Italie (2,7 %), la France (2,4 %) et les États-Unis (2,3 %). Parmi les vingt pays étudiés, le Canada s'est classé au onzième rang, avec 1,1 % des propriétaires de véhicules à moteur s'étant fait voler leur véhicule. Ainsi, la probabilité d'être victime de ce genre de crime aux États-Unis est plus de deux fois plus élevée qu'au Canada.

Table 6

Proportion of Car Owners Victimized, 1988 & 1991

Tableau 6

Proportion des propriétaires dont le véhicule a fait l'objet d'un crime, 1988 et 1991

Year(s)	Theft of cars/joyriding		Theft from cars		Car Vandalism	
Année(s)	Vol de voitures/faire une virée		Vol de biens dans une voiture		Vandalisme causé à un véhicule à moteur	
		%		%		%
(88+91)	England - Angleterre	2.8	Spain - Espagne	9.9	**Canada**	9.2
(88+91)	Australia - Australie	2.7	USA - États-Unis	8.1	Australia - Australie	9.1
(88+91)	New Zealand - Nouvelle-Zélande	2.7	**Canada**	7.2	Netherlands - Pays-Bas	8.9
(91)	Italy - Italie	2.7	England - Angleterre	7.1	England - Angleterre	8.7
(88)	France	2.4	Italy - Italie	7.0	W.Germany - Allemagne de l'Ouest	8.7
(88+91)	USA - États-Unis	2.3	New Zealand - Nouvelle-Zélande	6.9	USA - États-Unis	8.5
(91)	Sweden - Suède	1.7	Australia - Australie	6.7	New Zealand - Nouvelle-Zélande	8.0
(88)	N.Ireland - Irlande du Nord	1.6	Netherlands - Pays-Bas	6.0	Italy - Italie	7.6
(88)	Spain - Espagne	1.3	France	6.0	Scotland - Écosse	6.5
(88)	Norway - Norvège	1.1	Scotland - Écosse	5.4	Belgium - Belgique	6.4
(88+91)	**Canada**	1.1	Poland - Pologne	5.4	France	6.4
(88+91)	Belgium - Belgique	1.0	W. Germany - Allemagne de l'Ouest	4.7	Spain - Espagne	6.3
(88)	Scotland - Écosse	0.8	Czechoslovakia - Tchécoslovaquie	4.4	Poland - Pologne	4.9
(88+91)	Japan - Japon	0.7	N. Ireland - Irlande du Nord	4.0	Finland - Finlande	4.8
(91)	Czechoslovakia - Tchécoslovaquie	0.7	Sweden - Suède	3.9	Norway - Norvège	4.6
(88+91)	Finland - Finlande	0.6	Belgium - Belgique	3.3	Sweden - Suède	4.6
(91)	Poland - Pologne	0.6	Norway - Norvège	2.8	N. Ireland - Irlande du Nord	4.4
(88+91)	Netherlands - Pays-Bas	0.4	Finland - Finlande	2.8	Switzerland - Suisse	4.1
(88)	W. Germany - Allemagne de l'Ouest	0.4	Switzerland - Suisse	1.9	Czechoslovakia - Tchécoslovaquie	3.7
(88)	Switzerland - Suisse	0.4	Japan - Japon	1.5	Japan - Japon	2.7

Source: Jan J. M. Van Dijk and Pat Mayhew (1992). **Criminal Victimization in the Industrialized World: Key Findings of the 1989 and 1992 International Crime Surveys.** Ministry of Justice, The Netherlands - *Jan J. M. Van Dijk et Pat Mayhew (1992). **Criminal Victimization in the Industrialized World: Key Findings of the 1989 and 1992 International Crime Surveys.** Ministère de la Justice, Pays-Bas.*

For thefts from vehicles, Spain (9.9%) and the United States (8.1%) ranked first and second highest respectively, while Canada (7.2%) ranked third. Vandalism of motor vehicles was most common in Canada (9.2%), followed

Pour les vols de biens se trouvant dans un véhicule, l'Espagne (9,9 %) et les États-Unis (8,1 %) occupaient les deux premiers rangs respectivement, suivis, en troisième place, du Canada (7,2 %). Quant aux actes de vandalisme, c'est au Canada qu'ils

by Australia (9.1%), Netherlands (8.9%), England (8.7%) and West Germany (8.7%). The United States experienced less vehicle vandalism than Canada, ranking sixth overall (8.5%).

Figure 9 shows police-reported data for both Canada and the United States for motor vehicle thefts and thefts from motor vehicles from 1980 to 1994. The fact that Canada and the United States share a similar definition of motor vehicle theft and theft from a motor vehicle facilitates a comparison of rates between these two countries. Since 1980, the motor vehicle theft rate has been consistently lower in Canada than in the United States. However, the Canadian rate has continued to rise in recent years while the American rate has declined. The number of motor vehicle thefts per 1,000 vehicle registrations has been higher in Canada than in the United States for each year since 1992. In Canada, the rate increased to 9.0 thefts per 1,000 registered motor vehicles in 1994 from 5.5 in 1988, the sixth consecutive annual rate increase. In comparison, the American rate declined for the third straight year, dropping to 7.7 per 1,000 in 1994 from 7.8 in 1988.

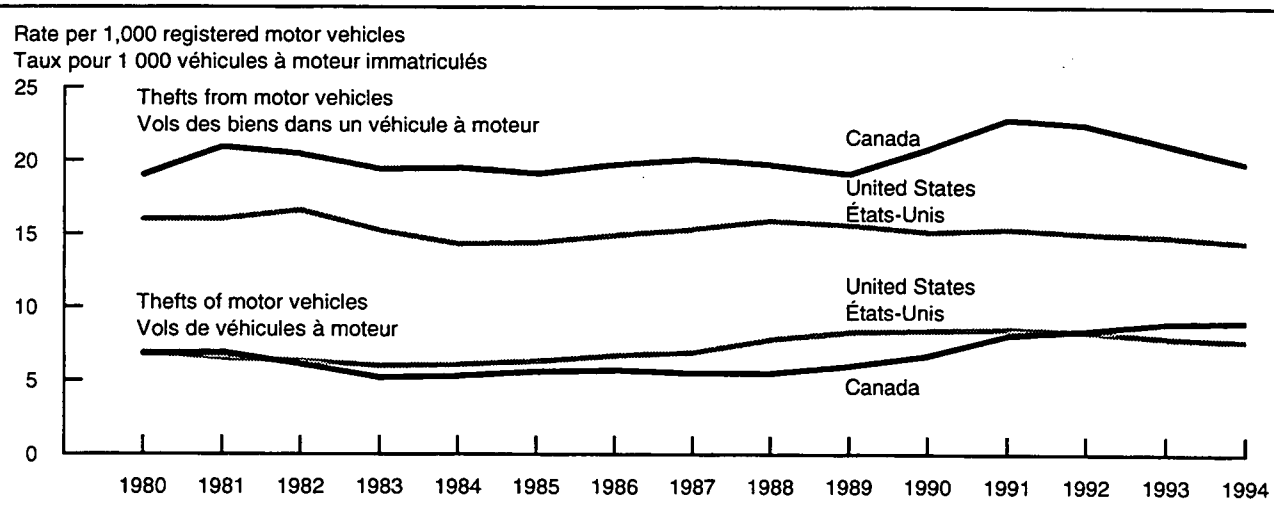
étaient les plus fréquents (9,2 %), puis en Australie (9,1 %), aux Pays-Bas (8,9 %), en Angleterre (8,7 %) et en Allemagne de l'Ouest (8,7 %). Les États-Unis affichaient un taux de vandalisme inférieur à celui du Canada, se classant au sixième rang (8,5 %).

La figure 9 présente, pour le Canada et les États-Unis, des données sur les vols de véhicules à moteur et les vols de biens se trouvant dans des véhicules qui ont été signalés à la police de 1980 à 1994. Le fait que le Canada et les États-Unis aient adopté une définition semblable de vol de véhicule à moteur et de vol de biens se trouvant dans un véhicule à moteur facilite une comparaison des taux entre ces deux pays. Depuis 1980, le taux de vols de véhicules à moteur enregistré au Canada a toujours été inférieur à celui des États-Unis. Cependant, il a augmenté régulièrement depuis quelques années, contrairement au taux américain qui a diminué. Chaque année depuis 1992, le nombre de vols de véhicules à moteur pour 1 000 véhicules immatriculés a été plus élevé au Canada qu'aux États-Unis. Au Canada, le taux de vols de véhicules à moteur a grimpé à 9,0 pour 1 000 véhicules immatriculés en 1994, comparativement à 5,5 en 1988, ce qui représente la sixième hausse annuelle d'affilée. En comparaison, le taux enregistré aux États-Unis était en baisse pour la troisième année de suite, s'établissant à 7,7 pour 1 000 en 1994, contre 7,8 en 1988.

Figure 9

Motor Vehicle Crimes, Canada and the United States, 1980-1994

Crimes liés aux véhicules à moteur, Canada et États-Unis, 1980-1994



Sources: *Canadian Current Uniform Crime Reporting Survey and the U.S. Uniform Crime Reporting Survey.*

Sources : *Programme de déclaration uniforme de la criminalité du Canada et le programme de déclaration uniforme de la criminalité des États-Unis.*

Comparative rates for thefts from motor vehicles suggest a considerably different picture between the two countries. The rate for property thefts from motor vehicles, including both parts and personal property, has been considerably higher in Canada for each year since 1980. However, the rates in both countries has been stable throughout this period. The Canadian rate reached 19.8 per 1,000 registered motor vehicles in 1994, compared to 14.4 per 1,000 in the United States. Since 1992, Canada and the United States have experienced a downward trend in the motor vehicle property theft rates, consistent with the overall drop in the property crime rates in both countries.

Il se dégage des taux comparatifs pour les vols de véhicules à moteur une image sensiblement différente entre les deux pays. Le taux de vols de biens se trouvant dans un véhicule à moteur, y compris les pièces et les biens personnels, a été beaucoup plus élevé au Canada tous les ans depuis 1980. Toutefois, les taux dans les deux pays sont demeurés stables pendant cette période. Le taux canadien a atteint 19,8 vols pour 1 000 véhicules immatriculés en 1994, comparativement à 14,4 pour 1 000 aux États-Unis. Depuis 1992, le Canada et les États-Unis ont enregistré une tendance à la baisse dans les taux de vols de biens dans un véhicule à moteur, ce qui est conforme à la baisse générale des taux de crimes contre les biens dans les deux pays.

Police and community reactions to motor vehicle crimes

Attempts to reduce the conditions that produce crime are an important part of modern crime prevention. In recent years, co-operative efforts between police and the general public have resulted in the implementation of crime prevention programs that aim to minimize the risk of motor vehicle and other types of crimes. Law enforcement officials and insurance agencies advocate that the best approach to reducing motor vehicle crime is through the co-ordination of educational, enforcement and engineering efforts. Drivers can also take simple preventative measures to reduce the likelihood of their vehicle being stolen, by locking vehicle doors, not leaving keys in the ignition or hidden elsewhere in the vehicle, and not leaving registration, licence and proof of insurance in the vehicle. A variety of anti-theft security products are also available, ranging from steering wheel and transmission locks to electronic vehicle alarms, but further research is required to assess the relative effectiveness of these security devices.

Most major police forces across Canada have initiated anti-theft programs where residents who enrol are given a highly visible sticker to attach to the side or rear window of their car. The sticker alerts patrolling officers to vehicles not usually driven between the hours of midnight and 6 a.m., and authorizes them to stop the vehicle during this period and request identification. Findings indicate that the majority of motor vehicle thefts occur during this time period when most people do not usually drive their vehicles. A similar program in New York City found that of the 28,000 vehicles registered in the program, only 39 were reported stolen.

Public assistance in helping police combat crime is often dependent on the level of community awareness. In today's world of high technology, police forces use computers and telephone networks to simultaneously inform entire neighbourhoods of increases in criminal activity. One such program calls on residents to register their telephone number with their local police force, which is then entered into an automated database. If a neighbourhood should experience an outbreak of motor vehicle crimes, each resident listed in the program receives a recorded telephone message from the police informing them of the occurrences. This serves not only to heighten public awareness of crime in a specific neighbourhood, but also enlists the public's help in detecting and reporting suspicious activities to the police. Various efforts can be undertaken to combat motor vehicle theft, such as the educational efforts of the "Lock it and Pocket the Key" program. Additional safety measures include improving the physical security features of vehicles and their parts, improving police training programs to identify stolen vehicles and their components, curtailing the export of stolen vehicles, and devising a means for cross-checking scrapped vehicles against their registrations (Ogrodnick and Paiement, 1992).

In British Columbia, radio stations have started a program where descriptions of stolen vehicles are conveyed to listeners (e.g. make, colour, license number). The intent is that members of the general public will see the vehicle and report its location to the police.

Réactions de la police et de la collectivité face à la criminalité liée aux véhicules

Les mesures prises pour réduire les conditions qui engendrent la criminalité jouent aujourd'hui un rôle important dans la prévention du crime. Au cours des dernières années, la police et le grand public ont conjugué leurs efforts pour mettre en œuvre des programmes de prévention de la criminalité qui visent à réduire au minimum les risques d'infractions liées aux véhicules à moteur et d'autres types de crimes. Les responsables de l'application de la loi et les assureurs soutiennent que la meilleure façon de réduire la criminalité liée aux véhicules à moteur est de coordonner les efforts dans les domaines de l'éducation, de l'application de la loi et de la technologie. Les conducteurs peuvent aussi prendre des précautions très simples pour réduire la probabilité que leur véhicule soit volé : verrouiller les portières, ne pas laisser les clés dans l'allumage ni les cacher dans le véhicule, ne pas laisser dans le véhicule le certificat d'immatriculation, le permis de conduire ou la preuve d'assurance. Il existe également des dispositifs antivol, allant des verrous de volant et de transmission jusqu'aux alarmes électroniques, mais d'autres recherches sont requises pour évaluer l'efficacité relative de ces dispositifs de sécurité.

La plupart des grands services de police du Canada ont mis sur pied des programmes antivol qui consistent à remettre aux participants un autocollant très visible que ceux-ci apposent sur la vitre latérale ou sur la lunette arrière de la voiture. La police peut alors arrêter une voiture portant cet autocollant et demander à son conducteur une pièce d'identité s'il circule entre minuit et 6 h. Les résultats indiquent que la grande majorité des vols de véhicules à moteur se produisent durant cette période, lorsque la majorité des gens ne conduisent pas leur véhicule. Un programme semblable à New York a révélé que sur 28 000 véhicules inscrits au programme, seulement 39 ont été déclarés volés.

L'aide que le public apporte à la police dans la lutte contre la criminalité dépend souvent du niveau de sensibilisation. À l'ère des techniques de pointe, les corps policiers utilisent des réseaux informatiques et téléphoniques pour informer simultanément des quartiers complets des augmentations de l'activité criminelle. Dans le cadre d'un tel programme, les habitants inscrivent, auprès de leur service de police local, leur numéro de téléphone qui est ensuite versé dans une base de données automatisée. Si un quartier connaît une vague de crimes liés aux véhicules à moteur, chaque habitant inscrit au programme reçoit un message téléphonique enregistré de la police l'informant des cas survenus. Ce programme permet non seulement de sensibiliser davantage la population d'un quartier, mais également de s'assurer que celle-ci apportera une aide en détectant et en signalant à la police toute activité suspecte. On peut mettre en œuvre une grande variété de moyens pour combattre le vol de véhicules à moteur, comme le programme d'éducation «Verrouillez et emportez la clé». D'autres mesures de sécurité visent à améliorer les caractéristiques de sécurité des véhicules et des pièces, à améliorer les programmes de formation des policiers dans l'identification des automobiles et des pièces volées, à réduire l'exportation des véhicules volés, et à concevoir des moyens de vérifier l'immatriculation des véhicules mis en pièces (Ogrodnick et Paiement, 1992).

En Colombie-Britannique, les stations de radio ont lancé sur les ondes une émission où l'on donne aux auditeurs des descriptions de véhicules volés (p. ex. marque du véhicule, couleur, numéro d'immatriculation). Ainsi, si des membres du grand public voient le véhicule, ils peuvent signaler son emplacement à la police.

Previous studies have demonstrated that there is a link between automotive design and theft rates (Karmen, 1981). Manufacturers have yet to produce a theft-proof vehicle; however, they have been working with police and insurance companies to design more sophisticated security systems. For example, a deterrent system called pass-key consists of a pellet imbedded in the ignition key containing a unique code. If a person attempts to start the vehicle with either the wrong key or a key with the correct cut but the wrong code, the fuel system shuts down (Ogrodnick and Paiement, 1992).

In Quebec, where the incidence of motor vehicle theft and non-recovery are consistently above the national average, the Quebec government has reacted by implementing legislation to combat motor vehicle theft. In September 1987, the Highway Safety Code was amended to regulate all individuals selling motor vehicles and used automobile parts in that province. Moreover, every recycling plant owner must maintain a detailed record of vehicles and parts in stock, including their origin and destination. Dealers failing to record every transaction are subject to penalties.

Conclusion

Motor vehicles are the most widely used form of transportation in Canada. Among OECD countries, Canada was second only to the United States in total motor vehicle (personal use and commercial) ownership rates in 1991: 622 vehicles for every 1,000 Canadians, compared with 761 for every 1,000 Americans (Silver, 1994). The economic significance of motor vehicles in Canadian family life is demonstrated by Statistics Canada's 1992 Family Expenditure Survey which reported that of the $55 billion spent by households on transportation, 92%, or more than $51 billion, was spent for the purchase and maintenance of motor vehicles.

The economic and public safety concerns surrounding motor vehicle crimes are escalating the need to find solutions to this national problem. There is a continued need for research to guide policy initiatives and better understand the conditions that draw people, particularly young offenders, into committing motor vehicle crimes. Little is known about the relevant effects of improved parking lot security or the deterrent effect of anti-theft devices and automobile designs on motor vehicle theft rates.

Research by itself however, will not cause a reduction in motor vehicle crime or diminish its financial or societal consequences. The promise of success also lies in the quality of partnership arrangements struck in the future among the key players in this area: vehicle owners, the police, federal and provincial regulatory agencies, vehicle manufacturers and insurance companies.

Methodology

In order to provide readers with a comprehensive picture of motor vehicle crimes, data from several different surveys were utilized in preparing this *Juristat*. National

Des études antérieures ont démontré qu'il existe un lien entre la conception du véhicule et le taux de vols (Karmen, 1981). Les manufacturiers n'ont pas encore réussi à fabriquer un véhicule impossible à voler, mais ils travaillent de concert avec la police et les compagnies d'assurance pour concevoir des dispositifs de sécurité plus efficaces. Par exemple, le dispositif de prévention passe-partout est constitué d'une pastille insérée dans la clé d'allumage et qui contient un code unique. Si quelqu'un tente de faire démarrer le véhicule avec une mauvaise clé ou avec une clé du type requis, mais qui n'a pas le code, le circuit de carburant est coupé (Ogrodnick et Paiement, 1992).

Au Québec, où les taux de vols de véhicules à moteur et de non-récupération sont toujours plus élevés que la moyenne nationale, le gouvernement du Québec a adopté des lois qui visent à combattre les vols de véhicules à moteur. En septembre 1987, le Code de la sécurité routière a été modifié pour régir la vente des véhicules et des pièces d'automobiles usagées dans la province. De plus, tous les propriétaires d'entreprises de recyclage doivent tenir un registre détaillé des véhicules et des pièces en stock, y compris leur origine et leur destination. Si un vendeur n'enregistre pas toutes les transactions, il peut encourir des sanctions.

Conclusion

Les véhicules à moteur sont le mode de transport le plus utilisé au Canada. En 1991, parmi les pays de l'OCDE, le Canada se situait au deuxième rang, après les États-Unis seulement, pour ce qui est des taux de propriété de véhicules à moteur (usage personnel et usage commercial) : 622 véhicules pour 1 000 Canadiens, comparativement à 761 pour 1 000 Américains (Silver, 1994). L'importance économique des véhicules à moteur dans la vie familiale canadienne se dégage de l'Enquête sur les dépenses des familles de 1992 de Statistique Canada, selon laquelle les ménages canadiens auraient dépensé 55 milliards de dollars au titre du transport, dont plus de 51 milliards, soit 92 %, pour l'achat et l'entretien de véhicules à moteur.

En raison des difficultés économiques et des préoccupations en matière de sécurité publique que soulèvent les crimes liés aux véhicules à moteur, il devient de plus en plus urgent de trouver des solutions à ce problème national. Il faut poursuivre les recherches pour orienter les initiatives gouvernementales et mieux comprendre les conditions qui incitent des gens, particulièrement de jeunes contrevenants, à commettre des crimes liés aux véhicules à moteur. On dispose de très peu de renseignements sur les effets pertinents de meilleures mesures de sécurité dans les parcs de stationnement, ou sur l'effet de dissuasion des dispositifs antivols et de la conception des automobiles sur les taux de vols de véhicules à moteur.

Toutefois, la recherche ne peut pas, à elle seule, réduire la criminalité liée aux véhicules à moteur ni ses conséquences financières ou sociales. La clé du succès réside également dans la qualité des partenariats qui seront créés dans l'avenir entre les principaux intervenants dans ce domaine : les propriétaires de véhicules, la police, les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux, les constructeurs de véhicules et les compagnies d'assurance.

Méthodologie

Afin de donner au lecteur une vue d'ensemble des crimes liés aux véhicules à moteur, on s'est servi des données provenant de différentes enquêtes pour préparer le présent bulletin. Les

data on motor vehicle theft and vandalism in Canada are extracted from the Uniform Crime Reporting Survey (UCR) of the Canadian Centre for Justice Statistics (CCJS). There are two versions of the UCR Survey running concurrently. The "current" UCR Survey measures the level of criminal activity that comes to the attention of the police. Individual police forces participate in this survey by submitting crime activity totals on a monthly basis. If a single criminal incident contains a number of violations of the law, only the most serious offence is recorded by the survey.

The "revised" UCR Survey provides detailed information on the characteristics of an incident, and basic data on the persons involved in an incident, both victims and accused. More importantly, when multiple violations occur within a single criminal incident, the new survey captures the four most serious charges. In 1994, 111 police forces reported to the revised UCR Survey. These forces accounted for approximately 33% of all criminal incidents reported to the police.

The Motor Vehicle Theft Survey referenced in this *Juristat* was completed by the CCJS and funded by the Insurance Crime Prevention Bureau of Canada. The purpose of the Motor Vehicle Theft Survey was to provide data on the conditions surrounding motor vehicle theft. Twenty-six large police forces across Canada were requested to complete a form for each motor vehicle stolen during the months of July, August and September, 1991.

Statistic Canada's General Social Survey (GSS) is made up of five cycles, and each is repeated every five years. The purpose of the GSS is to gather national statistical information on the living conditions and well-being of Canadians. In 1988 and again in 1993, the GSS collected information on personal risk, examining the prevalence and social and demographic distribution of eight specific types of criminal victimizations. Over 10,000 Canadians aged 15 years and older were surveyed about their experiences with crime and the criminal justice system within the twelve month period preceding the survey. Detailed information was collected on each victimization experienced by an individual during the reference period. Data collected from this survey have been weighted to represent Canada's population aged 15 years and older.

References

Briggs, J. 1991. *A Portrait of the Juvenile Joyrider.* Durham: University of Durham.

Clarke, Ronald, V., and Patricia M. Harris. 1992. "Auto Theft and Its Prevention." In *Crime and Justice*: A Review of Research, vol. 16, edited by Michael Tonry. Chicago: University of Chicago Press.

Clarke, R. 1991. *Preventing Vehicle Theft: A Policy Oriented Review of the Literature.* Edinburgh: Scottish Home and Health Department.

Cooper, B. 1989. *The Management and Prevention of Juvenile Crime Problems.* Crime Prevention Unit Paper No. 20. London: Home Office.

Foster, J. 1990. *Villains: Crime and Community in the Inner City.* London: Routledge.

données nationales sur les crimes liés aux véhicules à moteur, c'est-à-dire sur le vol et le vandalisme, sont tirées du Programme de déclaration uniforme de la criminalité (DUC), qui est une enquête du Centre canadien de la statistique juridique (CCSJ). Il y a actuellement deux versions du programme DUC. Le programme DUC «actuel» sert à mesurer le niveau d'activité criminelle d'après les actes signalés à la police. Les divers services de police transmettent tous les mois des données sur l'ensemble de l'activité criminelle. Si une même affaire comporte plusieurs infractions, seule la plus grave est comptée aux fins de l'Enquête.

Le programme DUC «révisé» permet de recueillir des renseignements détaillés sur les caractéristiques des actes criminels et des données de base sur les personnes impliquées, aussi bien les victimes que les accusés. Plus important encore, lorsqu'une seule affaire criminelle comporte plusieurs violations, la nouvelle enquête permet de saisir les quatre chefs d'accusation les plus graves. En 1994, 111 services de police ont participé au programme DUC révisé. Les crimes déclarés par ces services représentaient environ 33 % des infractions signalées à la police.

L'Enquête sur les vols de véhicules à moteur dont il est question dans le présent *Juristat* a été menée par le CCSJ et financée par le Service anti-crime des assureurs du Canada. Elle avait pour objet de recueillir des données sur les circonstances entourant les vols de véhicules à moteur. On a demandé à 26 grands services de police du Canada de remplir une formule pour chaque vol de véhicule à moteur qui aurait lieu en juillet, août et septembre 1991.

L'Enquête sociale générale (ESG) de Statistique Canada se compose de cinq cycles, qui sont tous répétés tous les cinq ans. L'ESG a pour objet de réunir des données statistiques nationales sur les conditions de vie et le bien-être des Canadiens. En 1988 et de nouveau en 1993, l'ESG a réuni de l'information sur les risques de victimisation, examinant la fréquence et la répartition sociale et démographique de huit types précis d'actes criminels. Dans les 12 mois qui ont précédé l'enquête, plus de 10 000 Canadiens âgés de 15 ans et plus ont été interrogés au sujet de leurs expériences en ce qui concerne la criminalité et le système de justice pénale. Des renseignements détaillés ont été recueillis sur chaque acte criminel dont une personne avait été victime au cours de la période de référence. Les données recueillies au moyen de cette enquête ont été pondérées pour représenter la population du Canada âgée de 15 ans et plus.

Bibliographie

Briggs, J. 1991. *A Portrait of the Juvenile Joyrider.* Durham : University of Durham.

Clarke, Ronald, V. et Patricia M. Harris. 1992. «Auto Theft and Its Prevention». Dans *Crime and Justice* : A Review of Research, vol. 16, publié sous la direction de Michael Tonry. Chicago : University of Chicago Press.

Clarke, R. 1991. *Preventing Vehicle Theft : A Policy Oriented Review of the Literature.* Edinburgh : Scottish Home and Health Department.

Cooper, B. 1989. *The Management and Prevention of Juvenile Crime Problems.* Crime Prevention Unit Paper N° 20. Londres : Home Office.

Foster, J. 1990. *Villains: Crime and Community in the Inner City.* Londres : Routledge.

Harlow, C.W. 1988. *Motor Vehicle Theft.* Washington, D.C.: U.S. Department of Justice, Bureau of Justice Statistics.

Hope, T. 1987. "Residential Aspects of Autocrime." *Research Bulletin* 23: 28-33. London: Home Office.

Houghton, G. (1992). *Car Theft in England and Wales: the Home Office Car Theft Index.* Crime Prevention Unit Paper 33. London: Home Office.

Karmen, A. 1979. "Victim Facilitation: The Case of Automobile Theft." *Victimology* 4(4) :361-370.

Karmen, A. 1981. "Auto Theft and Corporate Irresponsibility." *Contemporary Crisis* 5(1) 63-81.

Light, R., C. Nee, and H. Ingham. 1993. *Car Theft: The Offender's Perspective.* Home Office Research Study No. 130. London: Home Office.

McCaghy, C.H., P. Giordano, and T. Henson. 1977. "Auto Theft: Offender and Offence Characteristics." *Criminology* 15: 367-385.

McCullough, D., and T. Schmidt. 1990. "Joyriding in West Belfast." In D. McCullough, D. Schmidt and B. Lockhart, *Car Theft in Northern Ireland: Recent Studies on a Persistent Problem.* Belfast: Extern Organization.

Morrison, P., and L. Ogrodnick. 1994. "Motor Vehicle Crimes." *Canadian Social Trends* 34 (Autumn): 21-26. Ottawa : Statistics Canada

Morrison, P. 1991. "Motor Vehicle Theft and Vehicle Vandalism." *Juristat Service Bulletin* 11(2). Ottawa : Statistics Canada.

Ogrodnick, L., and R. Paiement. 1992. "Motor Vehicle Theft." *Juristat Service Bulletin* 12(12). Ottawa : Statistics Canada.

Parker, H.J. 1974. *View From the Boys.* Newton Abbot: David & Charles.

Plate, T. 1975. *Crime Pays: An Inside Look at Burglars, Car Thieves, Loan Sharks, Hit Men, Fences and Other Professionals in Crime.* New York: Simon and Schuster.

Poyner, B., and B. Webb. 1987. *Successful Crime Prevention: Case Studies.* London: Tavistock Institute of Human Relations.

Saville, G., and R. Murdie. 1988. "The Spacial Analysis of Motor Vehicle Theft: A Case Study of Peel Region, Ontario." *Journal of Police Science and Administration* 16: 126-135.

Silver, C. 1994. "Fire." *Canadian Social Trends* 34 (Autumn): 17-20. Ottawa : Statistics Canada

Spencer, E. 1992. *Car Crime and Young People on a Sunderland Housing Estate.* Crime Prevention Unit Paper No. 40. London: Home Office.

van Dijk, Jan J.M., and P. Mayhew. 1992. *Criminal Victimization in the Industrial World: Key Findings of the 1989 and 1992 International Crime Surveys.* Netherlands: Ministry of Justice.

Webb, B., and G. Laycock. 1992. *Tackling Car Crime: The Nature and Extent of the Problem.* Crime Prevention Unit Paper No. 34. London: Home Office.

Harlow, C.W. 1988. *Motor Vehicle Theft.* Washington, D.C. : U.S. Department of Justice, Bureau of Justice Statistics.

Hope, T. 1987. «Residential Aspects of Autocrime». *Research Bulletin* 23 : 28-33. Londres : Home Office.

Houghton, G. (1992). *Car Theft in England and Wales : the Home Office Car Theft Index.* Crime Prevention Unit Paper 33. Londres : Home Office.

Karmen, A. 1979. «Victim Facilitation : The Case of Automobile Theft». *Victimology* 4(4) : 361- 370.

Karmen, A. 1981. «Auto Theft and Corporate Irresponsibility». *Contemporary Crisis* 5(1) 63-81.

Light, R., C. Nee et H. Ingham. 1993. *Car Theft : The Offender's Perspective.* Home Office Research Study N° 130. Londres : Home Office.

McCaghy, C.H., P. Giordano et T. Henson. 1977. «Auto Theft : Offender and Offence Characteristics». *Criminology* 15 : 367-385.

McCullough, D. et T. Schmidt. 1990. «Joyriding in West Belfast». Dans D. McCullough, D. Schmidt et B. Lockhart, *Car Theft in Northern Ireland : Recent Studies on a Persistent Problem.* Belfast : Extern Organization.

Morrison, P. et L. Ogrodnick. 1994. «Les crimes liés aux véhicules à moteur». *Tendances sociales canadiennes* 34 (Automne) : 21-26. Ottawa : Statistique Canada.

Morrison, P. 1991. «Vol de véhicules à moteur et vandalisme causé aux véhicules à moteur». *Juristat, Bulletin de service* 11(2). Ottawa : Statistique Canada.

Ogrodnick, L. et R. Paiement. 1992. «Vol de véhicules à moteur». *Juristat, Bulletin de service* 12(12). Ottawa : Statistique Canada.

Parker, H.J. 1974. *View From the Boys.* Newton Abbot : David & Charles.

Plate, T. 1975. *Crime Pays : An Inside Look at Burglars, Car Thieves, Loan Sharks, Hit Men, Fences and Other Professionals in Crime.* New York : Simon and Schuster.

Poyner, B. et B. Webb. 1987. *Successful Crime Prevention : Case Studies.* Londres: Tavistock Institute of Human Relations.

Saville, G. et R. Murdie. 1988. «The Spacial Analysis of Motor Vehicle Theft : A Case Study of Peel Region, Ontario». *Journal of Police Science and Administration* 16 : 126-135.

Silver, C. 1994. «Au feu». *Tendances sociales canadiennes* 34 (Automne) : 17-20. Ottawa : Statistique Canada.

Spencer, E. 1992. *Car Crime and Young People on a Sunderland Housing Estate.* Crime Prevention Unit Paper N° 40. Londres : Home Office.

van Dijk, Jan J.M. et P. Mayhew. 1992. *Criminal Victimization in the Industrial World : Key Findings of the 1989 and 1992 International Crime Surveys.* Pays-Bas : Ministère de la justice.

Webb, B. et G. Laycock. 1992. *Tackling Car Crime : The Nature and Extent of the Problem.* Crime Prevention Unit Paper N° 34. Londres : Home Office.

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHEQUE STATISTIQUE CANADA
1010205294

Canadian Centre for Justice Statis en de la statistique juridique

For further information, please contact the Canadian Centre for Justice Statistics, 19th floor, R.H. Coats Building, Ottawa, Ontario K1A 0T6 **1-613-951-9023** or **toll-free 1-800-387-2231.** To order (Canada and the United States), call **Operations and Integration Division, Circulation Management, Statistics Canada, 1-800-267-6677** or **1-613-951-7277.**

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre canadien de la statistique juridique, 19e étage, immeuble R.H. Coats, Ottawa (Ontario) K1A 0T6 **1-613-951-9023** ou **le numéro sans frais 1-800-387-2231.** Pour commander (Canada et aux États Unis), communiquer avec **la Division des Opérations et de l'intégration, Gestion de la circulation, Statistique Canada, 1-800-267-6677** ou **1-613-951-7277.**

Recent Juristat Releases – Diffusions des Juristat récents

Catalogue 85-002

Vol.15 No. 4	The Use of Community Corrections in Canada: 1993-94 / Le recours aux services correctionnels communautaires au Canada : 1993-1994
Vol.15 No. 5	Correctional Services in Canada: Highlights for 1993-94 / Les services correctionnels au Canada : Faits saillants de 1993-1994
Vol.15 No. 6	Victims' Use of Police and Social Services / Le recours à la police et aux services sociaux par les victimes
Vol.15 No. 7	Youth and Probation in Canada 1993-94 / Le placement sous garde et la probation des adolescents au Canada, 1993-1994
Vol.15 No. 8	Police Personnel and Expenditures in Canada – 1993 / Effectif policier et dépenses sur le chapitre des services de police au Canada – 1993
Vol.15 No. 9	Fear and Personal Safety / La peur et la sécurité personnelle
Vol. 15 No. 10	Factfinder on Crime and the Administration of Justice in Canada / Recueil de données sur la criminalité et l'administration de la justice au Canada
Vol. 15 No. 11	Homicide in Canada – 1994 / L'homicide au Canada – 1994
Vol. 15 No. 12	Canadian Crime Statistics, 1994 / Statistiques de la criminalité au Canada, 1994
Vol. 15 No. 13	Breaking and Entering in Canada / Les introductions par effraction au Canada
Vol. 15 No. 14	Impaired Driving – Canada, 1994 / Conduite avec facultés affaiblies – Canada, 1994
Vol. 15 No. 15	Children and Youths as Victims of Violent Crimes / Les enfants et les jeunes victimes de crimes de violence
Vol. 15 No. 16	Recidivism in Youth Courts 1993-94 / La récidive dans les tribunaux de la jeunesse 1993-1994
Vol. 16 No. 1	Police Personnel and Expenditures in Canada, 1994 / Effectif policier et dépenses au chapitre des services de police au Canada, 1994

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.

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.