



SERVICE CANADIEN DE RENSEIGNEMENTS CRIMINELS



IMPLICATION DU CRIME ORGANISÉ DANS LE VOL DE VÉHICULES AU CANADA

DÉCEMBRE 2023



IMPLICATION DU CRIME ORGANISÉ DANS LE VOL DE VÉHICULES AU CANADA



Principales constatations

- ❖ Les signalements concernant l'implication du crime organisé dans les vols de véhicules ont augmenté en 2022-2023.
- ❖ En 2023, les groupes du crime organisé (GCO) impliqués dans le vol de véhicules représentent plus de 12 % de tous les GCO évalués par le Service canadien de renseignements criminels (SCRC), soit une augmentation de 62 % par rapport à 2022.
- ❖ Bien que des GCO de niveau supérieur et des facilitateurs transnationaux soient soupçonnés d'être impliqués dans l'exportation de véhicules volés à partir du Canada, la plupart des vols de véhicules sont commis par des groupes représentant un niveau de menace inférieur, les gangs de rue violents étant les plus dominants.
- ❖ Le port de Montréal reste le principal point de départ des véhicules volés quittant le Canada.
- ❖ La majorité des véhicules volés exportés ont pour destination l'Afrique et le Moyen-Orient. D'autres restent au Canada pour servir à la perpétration d'autres infractions criminelles avant d'être détruits.
- ❖ Si les vols de véhicules touchent la plupart des provinces, les méthodes employées diffèrent entre l'ouest et l'est du Canada. Dans l'Ouest, les vols sont principalement des crimes opportunistes, les véhicules étant volés alors qu'ils sont laissés en marche ou déverrouillés; dans l'Est, les GCO exploitent une technologie automobile plus sophistiquée.
- ❖ On s'attend à ce que la prévention accrue et la présence plus fréquente de dispositifs antivols installés par le propriétaire ou le concessionnaire entraînent une hausse de la piraterie routière et possiblement des violations de domicile, ce qui donnerait lieu à des niveaux de violence accrus étant donné la forte implication des gangs de rue.

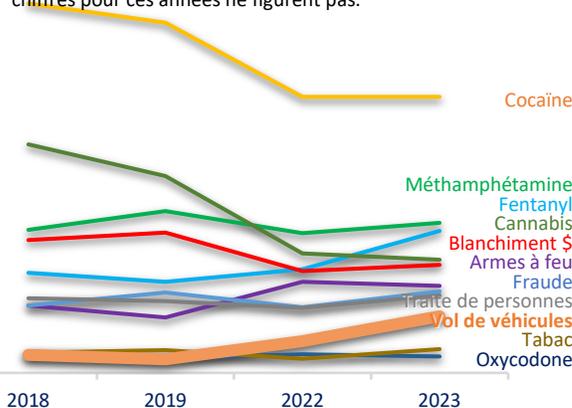
Introduction

Par rapport à d'autres marchés criminels, l'implication des groupes du crime organisé (GCO) dans les vols de véhicules n'a pas été traditionnellement évaluée comme une menace importante au niveau national. Cependant, alors que leur implication dans la plupart d'autres marchés criminels entre 2018 et 2023 a soit stagné, soit diminué (voir la **figure 1**), leur implication dans le marché des vols de véhicules au cours des deux dernières années a augmenté considérablement, tout comme pour celui du fentanyl.

Plus de 3500 GCO opèrent au Canada. Chaque année, le SCRC évalue uniquement les groupes qui représentent une menace importante au niveau national par le biais d'un processus

Figure 1 – Implication des GCO dans les principaux marchés criminels, 2018 à 2023*

* D'importants défis de collecte liés à la pandémie en 2020-2021 ont entraîné des résultats statistiques anormaux. De ce fait, les chiffres pour ces années ne figurent pas.





d'évaluation intégrée de la menace (EIM). En 2023, 668 groupes ont été évalués, dont 78 groupes impliqués dans des vols de véhicules, soit une augmentation de 62 % par rapport à l'année précédente.

Tendances et modèles nationaux

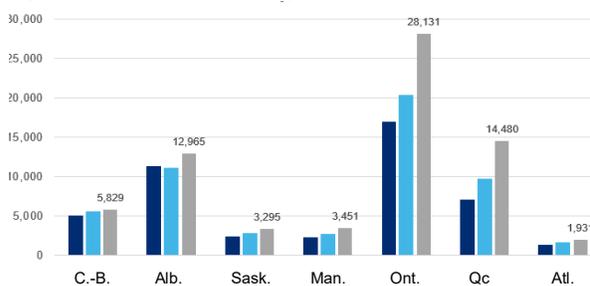
Les vols de véhicules ne viennent pas de faire leur apparition sur le marché criminel canadien, mais leur fréquence a régulièrement augmenté depuis le début de la pandémie de COVID-19. Les données compilées par les organismes canadiens d'application de la loi et l'Agence statistique d'assurance générale dans le *Rapport sur les tendances de 2022 en matière de vol de véhicules* suggèrent que toutes les provinces canadiennes ont connu une augmentation des vols de véhicules en 2022, ce qui représente une augmentation globale de 24 %, par rapport à 2021. On estime aujourd'hui que les réclamations liées aux vols de véhicules coûtent aux compagnies d'assurance du pays environ un milliard de dollars de pertes par an. L'inflation a entraîné une hausse du prix de nombreux biens au Canada, et le prix moyen d'un véhicule neuf en juin 2023 était supérieur de plus de 20 % à celui de l'année précédente. Comme la valeur des véhicules va probablement continuer d'augmenter, ce qui représente un potentiel de profit encore plus important, le SCRC évalue que l'implication du crime organisé sur le marché va encore s'accroître.

Le pourcentage de véhicules exportés par rapport à ceux qui restent au Canada est inconnu. Si la principale raison du vol de véhicules au Canada reste la recherche de profit, certains véhicules sont également volés et utilisés spécifiquement par souci d'anonymat pour commettre d'autres types d'infractions, telles que des vols qualifiés ou des homicides, notamment en Colombie-Britannique et en Alberta. En général, une fois ces infractions commises, les véhicules sont détruits par suite d'un incendie intentionnel ou par d'autres moyens. Compte tenu de l'implication croissante des gangs de rue dans le vol de véhicules, le risque de violence et de piraterie routière augmentera probablement.

Répartition par province

En 2022, les vols de véhicules ont augmenté partout au pays, l'Ontario et le Québec enregistrant la plus forte hausse par rapport à l'année précédente (voir la **figure 2**). Autrefois considéré comme un problème régional touchant principalement l'Ontario et le Québec, le vol de véhicules s'est étendu à l'Ouest canadien ; le nombre de vols de véhicules en Alberta approche désormais celui du Québec, malgré un bassin de population moindre d'environ 45 %. Si les groupes basés au Québec continuent de cibler les véhicules dans leur province d'origine, ils ciblent également de plus en plus les véhicules en Ontario et dans les provinces de l'Ouest, qu'ils considèrent comme étant moins susceptibles d'être équipés d'un dispositif antivol.

Figure 2 – Vols de véhicules par province, 2020-2022



Source: *Équité Association, tendances de 2022 en matière de vol de véhicules*

Vols au pays

Les véhicules volés au Canada sont souvent des modèles récents (2020-2023), dotés de la technologie de démarrage par pression. Toutefois, selon les renseignements disponibles, les modèles plus anciens sont également ciblés en raison des problèmes persistants de la chaîne d'approvisionnement qui ont une incidence sur la fourniture de pièces de rechange au niveau international. Actuellement, les véhicules les plus souvent volés sont les Toyota (Rav4 et Highlander), les Honda CRV, les Dodge Ram, les Jeep (Wrangler ou Grand Cherokee), les Ford F150 et les GMC (Suburban, Yukon et Tahoe).

Piraterie routière

Bien que le vol de véhicule représente souvent une infraction sans violence, la piraterie routière est en hausse en Ontario, plus particulièrement dans la région du Grand Toronto (RGT). Entre 2021 et 2022, trois des principaux services de police de la RGT (le service de police de Toronto et les services de police régionaux de York et de Peel) ont enregistré une augmentation combinée de 104 % de la piraterie routière. Bien que cette tendance ne soit pas encore aussi répandue sur d'autres territoires, on s'attend à ce que la piraterie routière devienne de plus en plus fréquente à mesure que les citoyens



tenteront de faire de leur véhicule personnel une cible plus difficile à atteindre pour les voleurs. Étant donné que les gangs de rue intrinsèquement violents constituent déjà le sous-ensemble prédominant de la criminalité organisée impliquée dans la piraterie routière, on s'attend à ce que les niveaux de violence exercés lors des détournements de véhicules augmentent en même temps que la popularité de cette méthode de vol, notamment avec l'usage d'armes.

Outre la piraterie routière proprement dite, les conducteurs peuvent courir un risque accru d'extorsion et de vol qualifié s'ils ne sont pas retirés du véhicule après leur vol, tel qu'observé dans des pays tels que le Brésil et l'Afrique du Sud. Bien que ces pays connaissent actuellement des niveaux de criminalité violente bien plus élevés que le Canada, des actes de violence ciblant de plus en plus les propriétaires des véhicules restent possibles.

Refrappe du NIV et revente

Tous les véhicules sont dotés d'un numéro d'identification du véhicule (NIV), un numéro unique attribué à chaque véhicule lors de sa fabrication. Lorsque le vol d'un véhicule est signalé au Canada, le NIV est enregistré dans le Centre d'information de la police canadienne (CIPC) comme étant volé, ce qui rend presque impossible une nouvelle immatriculation. Afin d'immatriculer subrepticement un véhicule volé, il est nécessaire de procéder à une opération appelée « refrappe », qui consiste à remplacer le NIV par un autre. La manière dont ces « nouveaux » NIV sont obtenus varie, mais on note l'utilisation d'un NIV légitime qui n'a pas encore été attribué par un fabricant, ou l'obtention frauduleuse d'un NIV provenant d'un véhicule similaire existant. Une fois qu'un véhicule volé a été « refrappé » avec succès, il devient possible de l'immatriculer dans la province où il a été volé à l'origine, ou dans une autre province, sans trop de difficultés.

Les véhicules volés au pays sont revendus par le biais de ventes privées directement aux consommateurs, ainsi que par le biais d'intermédiaires tels que des concessionnaires de véhicules d'occasion ou de ventes en gros aux enchères publiques. Certaines procédures d'immatriculation peuvent être plus facilement exploitées par les voleurs de véhicules que d'autres, en particulier celles qui permettent l'immatriculation par un tiers, c'est à dire au moyen d'une lettre autorisant la tierce personne à agir au nom du propriétaire d'origine du véhicule. Il est probable que des entreprises de vente aux enchères légitimes vendent à leur insu des véhicules refrappés.

Les véhicules canadiens approvisionnent le marché international



Le marché international des véhicules volés a pris de l'ampleur, car de nombreux véhicules recherchés et facilement disponibles au Canada sont soit très coûteux, soit non disponibles à l'achat à l'étranger. En outre, les renseignements recueillis indiquent que les GCO achètent ou volent également des véhicules de luxe pour se livrer à des opérations de blanchiment d'argent par voies commerciales, compte tenu de leur valeur financière relativement élevée et en hausse.

Pour les réseaux criminels qui exportent des véhicules canadiens volés vers des acheteurs étrangers, la majorité de ces véhicules sont destinés à l'Afrique et au Moyen-Orient. Bien que les itinéraires varient, certains véhicules volés ont transité par l'Europe avant d'atteindre leur destination finale. Le transport maritime par conteneurs est le principal moyen d'exporter les voitures à l'échelle internationale.

Diverses méthodes sont utilisées pour transporter les véhicules volés vers les ports en vue de leur exportation. En Ontario et au Québec, en raison de la proximité du port de Montréal, les véhicules sont le plus souvent conduits à un endroit précis à proximité, chargés dans des conteneurs, puis transportés jusqu'au port.

Le port de Montréal est le principal point de départ des véhicules volés au Canada, bien que d'autres ports de l'est du pays soient également utilisés. Malgré la proximité de la Colombie-Britannique et de l'Alberta avec les ports de la Colombie-Britannique, les véhicules volés dans ces provinces sont le plus souvent transportés vers l'Est du Canada pour être exportés, ce qui suggère que la plupart des réseaux d'exportation opèrent probablement dans l'Est du Canada et exploitent les routes maritimes traditionnelles vers les destinations étrangères.



Implication du crime organisé

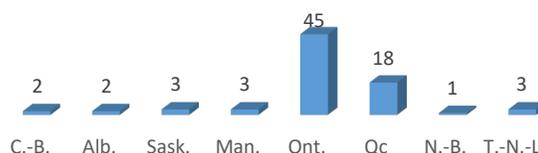
Le crime organisé restant motivé par le gain financier, le vol de véhicules constitue une activité criminelle à faible risque et à forte récompense. À l'heure actuelle, les personnes qui volent et conduisent des véhicules devant être revendus gagneraient entre 500 et 1500 dollars par véhicule, selon le modèle. Mais ce sont les acheteurs/exportateurs qui réalisent le bénéfice le plus important. On estime qu'il pourrait atteindre 50 000 dollars par conteneur (lequel contient souvent deux véhicules), une fois déduits les frais du vol et ceux de l'expédition. Outre le fait que les véhicules volés rapportent plus aux criminels, les profits ainsi générés seraient utilisés pour financer d'autres activités criminelles telles que le trafic de stupéfiants, l'achat/le trafic d'armes à feu et le blanchiment d'argent par voies commerciales.

Parlons chiffres

En 2023, le SCRC a évalué 638 GCO par le biais du processus d'EIM. De ce nombre, l'implication de 78 groupes dans le vol de véhicules en tant que marché criminel est connue ou soupçonnée (voir la **figure 3**), ce qui représente une augmentation de 62 % par rapport à 2022. Compte tenu du nombre de groupes non évalués (environ 2800), il est probable que le nombre de groupes impliqués dans ce marché soit beaucoup plus élevé.

Figure 3 – Nombre de groupes évalués opérant sur le marché du vol de véhicules par province, 2023

* Remarque : Aucun groupe évalué impliqué dans le vol de véhicules n'est basé dans les territoires.



On trouve les groupes impliqués dans le vol de véhicules dans la plupart des régions du pays, bien que la grande majorité des groupes actuellement actifs sont basés en Ontario et au Québec, qui sont historiquement les provinces les plus touchées par le vol de véhicules.

Le vol de véhicules soit généralement perçu comme une infraction non violente. Néanmoins, plus de la moitié de tous les groupes évalués impliqués dans le vol de véhicules ont obtenu un score élevé de violence dans le cadre du processus d'EIM, ce qui indique qu'ils utilisent la violence comme tactique offensive, comme partie intégrante de leur stratégie, ou plus spécifiquement qu'ils utilisent des armes pour mener à bien leurs activités criminelles. En outre, près d'un tiers de ces groupes sont des gangs de rue, qui restent le sous-ensemble le plus violent du crime organisé au Canada.

Principales caractéristiques du crime organisé lié au vol de véhicules

- ❖ Les réseaux sont de nature cellulaire.
- ❖ La grande majorité des GCO se trouvent en Ontario et au Québec. Il y a peu de GCO signalés dans d'autres provinces, notamment en Alberta, où le nombre de vols de véhicules est similaire à celui du Québec, malgré une population beaucoup plus faible.
- ❖ Aucun GCO évalué ne serait impliqué dans le vol de véhicules dans les territoires.
- ❖ 56 % des GCO impliqués dans le vol de véhicules sont considérés comme très violents; 30 % sont des gangs de rue.
- ❖ Des gangs de rue en Ontario et au Québec commettent des vols dans l'Ouest canadien aux fins d'exportation.
- ❖ Des GCO très bien implantés infiltrent les ports pour faciliter les exportations.
- ❖ Très peu de GCO ont des liens avec des pays du Moyen-Orient et d'Afrique, bien que ces régions soient des destinations principales.
- ❖ Des GCO de niveau supérieur et des facilitateurs transnationaux basés au Québec seraient impliqués dans l'exportation de véhicules volés.
- ❖ La plupart des vols de véhicules sont commis par des groupes de menace de niveau inférieur, les gangs de rue étant les plus dominants.
- ❖ Plus de 95 % des GCO impliqués dans le vol de véhicules opèrent sur plusieurs marchés. Si la source de revenus liée au vol de véhicules est compromise, ils disposent d'autres sources de revenus, souvent la vente de drogues illicites, pour compenser.



Structure cellulaire

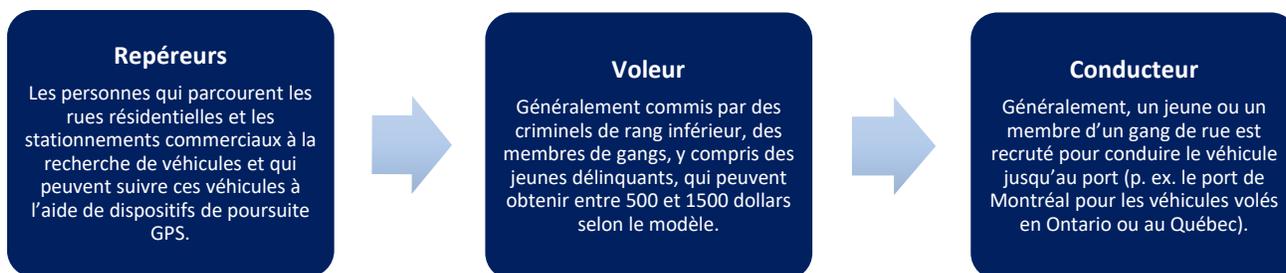
Bien que la plupart des véhicules soient volés dans des allées privées pendant la nuit, on note une augmentation des vols commis en plein jour dans des stationnements publics (épiceries, cinémas, etc.), bien souvent en quelques secondes. En outre, bien que cela ne soit pas encore aussi courant, il semblerait que des dépanneuses soient utilisées pour voler des véhicules garés dans la rue, ce qui susciterait moins de méfiance de la part des passants.

La plupart des groupes criminels organisés impliqués dans le vol de véhicules opéreraient selon une structure cellulaire, où chaque cellule est responsable d'un « maillon de la chaîne ». Ce type de structure se compose d'un « niveau inférieur » et d'un « niveau supérieur » et permet à ceux qui opèrent à la plupart des niveaux de la chaîne d'approvisionnement de se retrancher derrière le déni plausible.

Structures des niveaux inférieur et supérieur

Bien que la structure puisse varier quelque peu d'un groupe à l'autre, la composition générale de la structure cellulaire de niveau inférieur serait celle présentée à la **figure 4**. Une fois le véhicule volé, il est généralement laissé pendant quelques jours dans une rue résidentielle ou dans un stationnement. Une fois la période d'attente terminée, le véhicule est conduit ou transporté en un lieu où les criminels peuvent le fouiller à la recherche de tout dispositif de poursuite GPS qui aurait été installé en usine ou par l'utilisateur du véhicule.

Figure 4 – Structure de niveau inférieur



La structure des réseaux bien implantés qui facilitent l'exportation de véhicules serait celle présentée à la **figure 5**.

Figure 5 – Structure de niveau supérieur



Modes opératoires

À l'heure actuelle, les modes opératoires utilisés pour voler des véhicules dans l'Ouest canadien et dans le centre et l'est du pays diffèrent et sont généralement conformes au tableau dans la **figure 6**. Cependant, les méthodes de vol de véhicules actuellement les plus répandues dans le centre et l'est du Canada atteignent maintenant les grandes zones urbaines de l'Alberta (c. à d. Calgary et Edmonton) et de la Colombie Britannique. On pense donc qu'au moins une partie des groupes qui ciblent ces zones urbaines de l'Ouest canadien sont basés en Ontario et au Québec.



Figure 6 – Modes opératoires utilisés pour voler des véhicules dans diverses régions du pays

Ouest canadien	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Le mode opératoire le plus courant est ce que l'on appelle un crime opportuniste. Les véhicules sont laissés en marche, non verrouillés et, dans certains cas, avec les clés laissées à l'intérieur, en particulier pendant les mois d'hiver, lorsqu'il fait froid et que les propriétaires font chauffer leur véhicule. ❖ Les véhicules sont sortis pour un essai routier chez un concessionnaire et ne sont jamais rendus. ❖ Les véhicules sont loués auprès de sociétés de location de voitures, le plus souvent à l'aide de fausses pièces d'identité, et ne sont jamais restitués.
Centre/Est canadien	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Les attaques par relais, par lesquelles les voleurs s'emparent de la fréquence radio de la clé d'accès du propriétaire et reprogramment une clé vierge utilisée dans les véhicules récents dotés de la technologie de démarrage par pression. La technologie de reprogrammation des clés peut être facilement obtenue en ligne à un coût relativement faible. ❖ Accès au port de diagnostic embarqué, qui est utilisé par les mécaniciens pour accéder aux mécanismes internes de la voiture. ❖ Accès au réseau CAN, qui est le système de communication électronique fonctionnant comme le système nerveux central du véhicule, ce qui permet au voleur de déverrouiller la voiture et de démarrer le moteur. ❖ Méthode de piraterie routière, qui consiste à recourir à la violence, souvent en braquant une arme blanche ou d'une arme à feu, pour voler la voiture directement au conducteur.

Considérations stratégiques

Au niveau provincial ou municipal, la vitesse à laquelle les véhicules sont volés, souvent en moins d'une minute, la nature régionale de la plupart des GCO impliqués, le potentiel de violence et d'implication dans les gangs de rue; et le cloisonnement de la structure opérationnelle des réseaux de vol de véhicules rendent ce type de criminalité difficile à prévenir. Comme cela devient de plus en plus une menace pour la sécurité publique et la sécurité des agents, la meilleure façon de perturber ces réseaux pourrait être de concentrer l'application de la loi sur la tentative d'exportation du véhicule aux points d'entrée.

Compte tenu de l'implication croissante des gangs de rue violents dans le vol de véhicules, les organismes d'application de la loi peuvent s'attendre à une augmentation continue des détournements de voitures violents sur d'autres territoires, d'autant plus que les gens tentent de faire de leurs véhicules des cibles plus difficiles à atteindre.