

VOLS DE VÉHICULES À MOTEUR

Malgré la tendance canadienne à la baisse pour ce qui est du taux de crime contre les biens, le taux des vols de véhicules à moteur est en augmentation au Canada depuis 1988 (Sauvé, 1998). Par contre, comme nous l'avons précédemment démontré à l'intérieur de notre analyse des tendances de la criminalité de 1990 à 1999 dans la région administrative de la Capitale-nationale, ce genre de délit y serait en diminution. De plus, parmi les régions métropolitaine canadienne de plus de 500,000 habitants, la région de Québec déclare un des taux de vol de véhicule à moteur le plus bas, nettement inférieur à la moyenne canadienne. En effet, la région de Québec, malgré un certain niveau d'urbanisation, démontre les caractéristiques criminelles d'une région rurale pour ce qui est des crimes liés aux véhicules à moteur¹.

Le vol de véhicules à moteur et les réseaux criminels

Une des explications de la faiblesse du taux de vol de véhicules à moteur dans la région de la Capitale-nationale serait la faiblesse du marché des véhicules volés, et du réseaux criminel² qui y est associé, dans le portrait criminel de la région. En effet, selon certains chercheurs en criminologie, les vols de voitures sont devenus, dans la dernière décennie, un marché illicite exploité par les membres des réseaux criminels organisés (Tremblay et al., 1992). Les membres de ces réseaux sont motivés par les profits et ils tenteront de contourner les divers obstacles que la société érige afin d'éliminer leur travail. Pour pouvoir revendre un véhicule volé, il faut changer complètement son identité afin qu'il puisse rouler de nouveau «légalement» sur les routes (Sauvé, 1998). Certaines transformations sont indispensables sur un véhicule volé afin de lui permettre d'être reconduit légalement ou d'être revendus en pièces détachées. Par contre, ces modifications nécessitent le travail de professionnels

¹ Parmi les neuf régions métropolitaines de recensement canadiennes ayant une population de plus de 500,000 habitants, seules les régions de Québec, Toronto et Edmonton ont déclaré des taux de vols de véhicules à moteur inférieurs à la moyenne canadienne. Les régions métropolitaines de moins de 500,000 déclarent majoritairement des taux inférieurs à la moyenne canadienne (Sauvé, 1998).

² Un réseau criminel peut se définir comme une entreprise illégale plus ou moins organisée, dont la finalité première est le profit.

(mécaniciens, soudeurs, serruriers, etc.) et ne sont pas accessibles à tous les délinquants motivés. Les organisation criminelle compétente, expérimentée et professionnelle sont généralement les seuls à pouvoir tirer un profit du vol de véhicule à moteur.

La structure des vols de véhicules à moteur

Les données obtenues par le biais du Programme révisé de la déclaration uniforme de la criminalité (DUC II) nous permettent de mieux saisir la structure des infractions de vol de véhicules à moteur sur le territoire administratif de la région 03. Les informations recueillis par les policiers suite à un vol de véhicule moteur, nous permettront d'établir un portrait global de ce type de criminalité en 1999 pour la région de Québec. Afin de permettre d'établir un portrait plus évocateur de ce genre de délit, certaines catégories de la DUC II ont été recodées, permettant ainsi une meilleure compréhension du phénomène.

Le lieux de commission des vols de véhicules à moteur

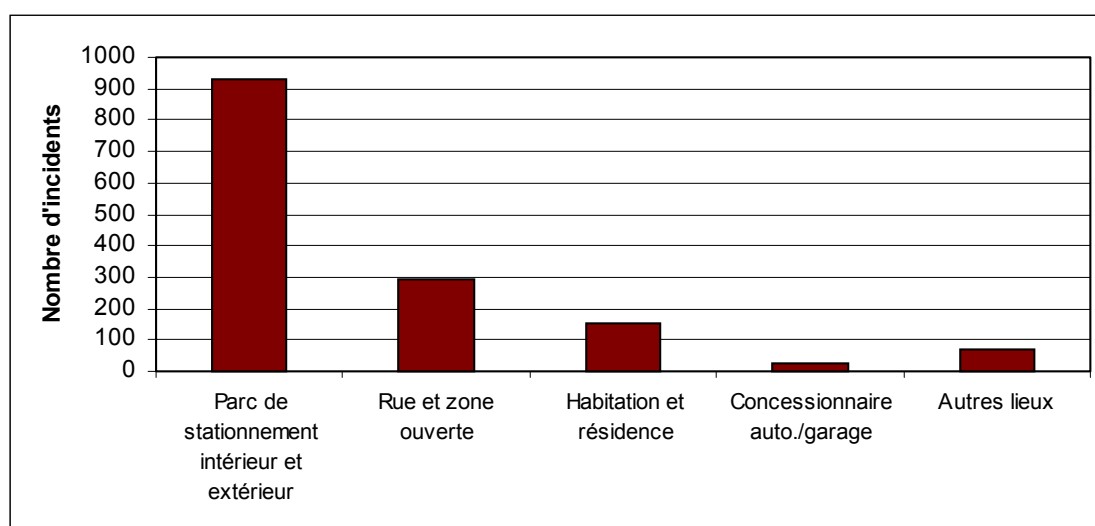
Selon les données recueillies par les corps de police de la région de la Capitale-nationale, 63 % des vols de véhicules à moteur ont eu lieux dans des parcs de stationnement, intérieurs et extérieurs, soit 931 événements criminelles pour 1999 (fig.1). La région de Québec suit donc la tendance canadienne. En effet, plusieurs études canadiennes démontrent que les parcs de stationnement sont en moyenne le lieux de plus de la moitié des vols de véhicules à moteur. De plus, 20% des vols de véhicules à moteur sont commis dans des rues ou dans des zones ouvertes diverses³ (fig.1). Malgré que notre région suit de façon globale la tendance canadienne, on note que la proportion des vols commis dans un parc de stationnement est relativement plus élevé que la moyenne canadienne. Par ailleurs, la proportion des vols de voitures commis dans les stationnements des résidences (10% pour notre région) est environ deux fois plus faible dans la région de Québec que dans le reste du pays.

La structure des vols de véhicules à moteur dans la région de Québec permet d'affirmer, ce qui a déjà été énoncé par divers études, que les voitures garées dans de grands parcs de stationnement ou en bordure de la route sont les cibles les plus

³ Les zones ouvertes comprennent les boisés, les routes de campagne, les routes de terre, les autoroutes, les parcs, etc.

courantes - 83% des vols de véhicules automobiles pour notre région - des crimes associés aux véhicules à moteur (Morrison et Kong, 1996). La théorie criminologique du choix rationnel permet de mieux comprendre ces observations statistiques. En effet, la motivation du délinquant à commettre émergera en l'absence de gardien devant une cible intéressante. Les parcs de stationnement sont alors le lieux de commission privilégié par les voleurs automobiles, car ils y trouvent de nombreux véhicules intéressant en l'absence de tout gardien (Brantingham et Brantingham, 1994).

Figure 1 : Répartition des vols de véhicules à moteur selon le lieux de commission

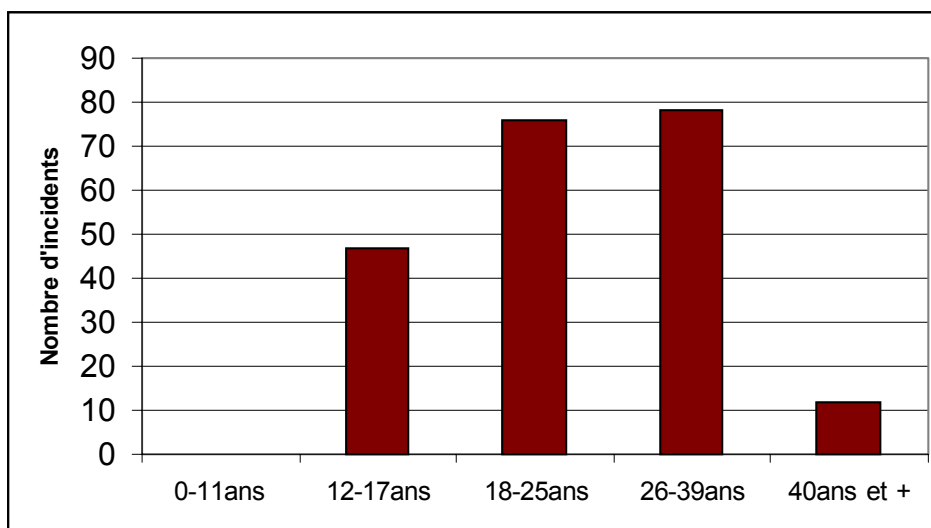


L'âge du suspect

Le groupe d'âge de 18 à 39 ans représente environ les trois quarts des suspects dans les affaires de vols de véhicules à moteur dans la région de la Capitale-nationale en 1999. Plus précisément, comme le démontre la figure 2, les jeunes âgées entre 12 et 17 ans ont effectué 22% des vols, soit 47 incidents déclarés à la police. La tranche des jeunes adultes âgés entre 18 et 25 ans ont, pour leur part, commis 36% des vols automobiles. Les adultes un peu plus âgés, soit de 26 à 39 ans, ont commis 37% des vols de véhicules à moteur. Finalement, les individus intercepté pour vol automobile de plus de 40 ans ne représentaient que 6% de la totalité des incidents.

Nos résultats semblent diverger quelque peu des observations faites à l'échelle nationale. En effet les recherches au Canada tendent à démontrer que plus de la moitié des vols de véhicules à moteur seraient le fruit des jeunes de moins de 19 ans (Sauvé, 1998; Morrison et Kong, 1996). La délinquance associée aux véhicules automobiles démontre, pour l'années 1999, une répartition plus uniforme qu'attendue.

Figure 2 : Répartition des vols de véhicules moteur selon l'âge du suspect



Le sexe du suspect

À l'instar des autres types de délit, le vol de véhicules à moteur compte une grande majorité de suspect de sexe masculin (tableau 1). En effet, 93% des individus interceptés par les corps policiers de la région de la Capitale-nationale étaient de sexe masculin. La situation dans la région de la Capitale-nationale se compare alors à celle du Canada entier (Sauvé, 1998; Morrison et Kong, 1996).

La relation entre le sexe du suspect et l'âge du suspect

Parmi les suspects des incidents de vols de véhicules à moteur, une infime partie était en 1999 constituée de femmes pour la région de Québec. Cette observation va dans le même sens que la criminalité globale; les hommes commettent beaucoup plus de crime que les femmes. Il est par contre intéressant d'étudier la structure de la criminalité associée aux vols automobiles pour chaque sexe. Comme on peut

l'observer au tableau 1, la majorité des femmes (53%) commettant un vol de véhicules à moteur on moins de 18 ans. De plus, pour l'année à l'étude, aucune femme de plus de 40 ans et plus n'a été interceptée par les corps de police de notre pour ce type d'infraction. Par ailleurs, la répartition des suspects masculins semble plus uniformisée malgré une concentration entre 18 et 39 ans. De plus, cette relation entre l'âge et le sexe des suspects de vols de véhicules à moteur est significative; le χ^2 de Pearson est égale à 0,016. Par contre, cette relation est plutôt faible, le V de Cramer étant égale à 0,221. L'observation statistique que les suspects de sexe féminin soient généralement plus jeunes que les suspects de sexe masculins rejoint les conclusions de certaines études pancanadiennes (Sauvé, 1998).

Tableau 1 : Répartition des vols de véhicules à moteur selon l'âge et le sexe du suspect

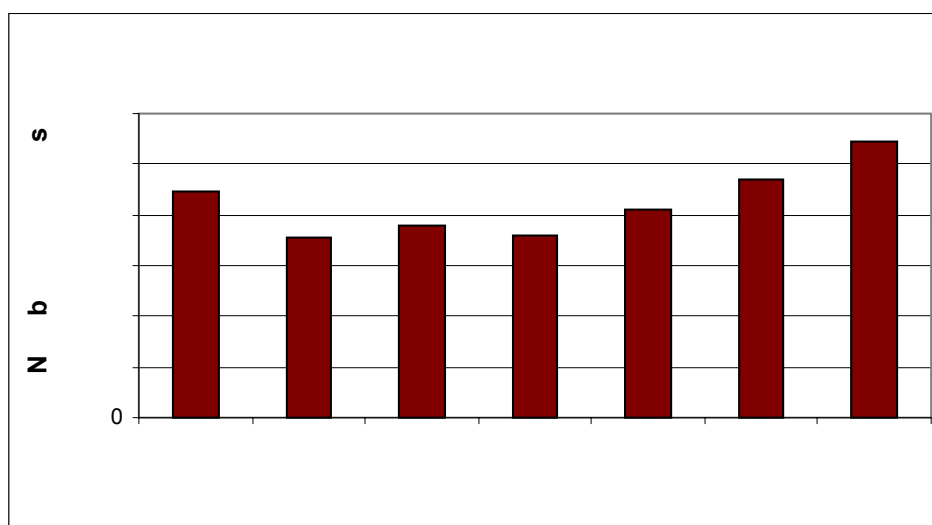
			Sexe du suspect		TOTAL
			Féminin	Masculin	
Âge du suspect	12-17 ans	Nombre d'incidents	8	39	47
		% de l'âge	17%	83%	100%
		% du sexe	53%	20%	22%
	18-25 ans	Nombre d'incidents	2	74	76
		% de l'âge	3%	97%	100%
		% du sexe	13%	37%	36%
	26-39 ans	Nombre d'incidents	5	73	78
		% de l'âge	6%	94%	100%
		% du sexe	34%	37%	36%
	40 ans et +	Nombre d'incidents	0	12	12
		% de l'âge	0%	100%	100%
		% du sexe	0%	6%	6%
TOTAL		Nombre d'incidents	15		213
		% de l'âge	7%	93%	100%
		% du sexe	100%	100%	

Le moment de commission du vol de véhicule à moteur

Comme nous pouvons le constater dans la figure 5, le vendredi est le jour de la semaine où le plus de vols automobiles ont eu lieu en 1999 dans la région administrative de la Capitale-nationale. La tendance des fréquences des vols de

véhicules à moteur semble représenter une fonction où les valeur maximum se situe le vendredi et les valeurs minimum les dimanche, mardi et mercredi. Par contre, comme le démontre la figure 5, les fluctuations ne sont pas très importantes entre les journées de la semaine. En effet, le nombre de vols de véhicules à moteur se situe entre 178 incidents annuellement, le dimanche, et 272 incidents annuellement, le vendredi. Les écart par rapport à la moyenne de 211 incidents de vols ne sont donc pas important.

Figure 5 : Répartition des vols de véhicules à moteur selon le jour de commission



On peut tenter d'interpréter ces résultats de trois manières : 1) le travail des réseaux criminels organisés, 2) les vols de voitures commis par des jeunes et 3) la théorie des activités routinière (*routine activity approach*). Tout d'abord, on peut s'expliquer la constance des résultats par la présence⁴ de professionnels en activité sur le territoire. Ces professionnels voient le vol de voiture comme un gagne-pain et l'on doit gagner son pain tous les jours. Deuxièmement, la hausse du taux de vols pour le vendredi et le taux important du samedi peuvent s'expliquer par la fin des classes. En effet, les jeunes délinquants, responsables d'un bon nombre de vols, profiteront de leur temps libre les fins de semaine pour faire une virée⁵ entre amis dans une voiture volée. Finalement, la théories des activités routinières de Felson et Cohen (1981) pourrait expliquer également les vols du jeudi, vendredi et samedi. En effet, la

⁴ Comme nous l'avons exprimé précédemment, la problématique des réseaux criminels organisés de vols de véhicules à moteur est minime si on l'a compare à d'autres grandes régions métropolitaines canadiennes telles Montréal et Vancouver.

⁵ Également nommé «joyriding».

surabondance d'automobiles dans les parcs de stationnement des centres d'achat le jeudi, le vendredi et le samedi permet d'augmenter grandement les opportunités criminelles ces délinquants.

En conclusion, la structure de la criminalité dans la région de la Capitale-nationale en 1999, nous présente un délinquant âgée majoritairement entre 18 et 39 ans. Les lieux de prédilection des vols de véhicules à moteur sont les parcs de stationnement intérieur et extérieur. De plus, le vendredi est le jour de la semaine où le nombre de vols de véhicules automobiles est le plus élevé. Finalement, les suspects de sexe féminin sont plus jeunes que les suspect de sexe masculin pour l'années à l'étude.

Bibliographie

- Brantingham, P.L. et Brantingham, P.J. (1994). *La concentration spatiale relative de la criminalité et son analyse : vers un renouvellement de la criminologie expérimentale*. Criminologie, Vol.27, no1, Montréal : Les Presses de l'Université de Montréal.
- Felson, M. et Cohen, L.E. (1980). *Human ecology and crime : a routine activity approach*, Human ecology, Vol.8.
- Morrison, P. et Kong, R (1996). *Crimes liés aux véhicules à moteur*, Bulletin Juristat, Vol.16, no2, Ottawa : Centre canadien de la statistique juridique.
- Sauvé, J. (1998). *Vols de véhicules à moteur au Canada-1996*, Bulletin Juristat, Vol.20, no1, Ottawa : Centre canadien de la statistique juridique.
- Tremblay, P; Cusson, M. et Clermont, Y. (1992). *Contribution à une criminologie de l'acte : une analyse stratégique du vol de véhicules automobiles*. Déviance et Société, Vol.16, no2.

Mét

- **P**

Le programme de la DUC agrégé a été créé par Statistique Canada et mis en œuvre à l'échelle nationale. Le programme est basé sur la police et le nombre d'affaires réels. De plus, il comprend les incidents classés par mise en accusation, le nombre