

LE VOL AUTOMOBILE AU QUÉBEC

Divers collaborateurs du Groupement des assureurs automobiles

Volume 67, numéro 3, 1999

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1105276ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1105276ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

collaborateurs du Groupement des assureurs automobiles, D. (1999). LE VOL AUTOMOBILE AU QUÉBEC. *Assurances*, 67(3), 385–422.
<https://doi.org/10.7202/1105276ar>

Résumé de l'article

Cet article traite, dans un premier temps, de l'ampleur et de l'évolution du vol automobile au Québec en présentant les nouvelles réalités entourant ce délit et les motifs à l'origine de cette forme de criminalité.

Par la suite, l'auteur s'attarde aux résultats de la lutte contre le vol automobile, en passant en revue les actions entreprises par les divers acteurs concernés et en identifiant les éléments qui sont déficients et auxquels il faut s'attaquer pour de meilleurs résultats.

La troisième partie de l'article fait état des différents volets reliés non seulement à la prévention, mais également à la répression, sur lesquels il faut agir si l'on veut améliorer le bilan du vol automobile au Québec. Présentées sous forme de tableau, en annexe, les actions menées jusqu'à présent pour chacun des volets permettent ainsi d'identifier les secteurs d'intervention les plus actifs et font ressortir les volets pour lesquels peu d'interventions ont été faites ou, encore, ceux pour lesquels tout reste à faire.

Enfin, la dernière section de l'article présente certaines recommandations visant à orienter les prochaines interventions à entreprendre pour réduire le nombre des sinistres et, par conséquent, le coût du vol automobile pour les assureurs automobiles.

LE VOL AUTOMOBILE AU QUÉBEC

par divers collaborateurs
du Groupement des assureurs automobiles

RÉSUMÉ

Cet article traite, dans un premier temps, de l'ampleur et de l'évolution du vol automobile au Québec en présentant les nouvelles réalités entourant ce délit et les motifs à l'origine de cette forme de criminalité.

Par la suite, l'auteur s'attarde aux résultats de la lutte contre le vol automobile, en passant en revue les actions entreprises par les divers acteurs concernés et en identifiant les éléments qui sont déficients et auxquels il faut s'attaquer pour de meilleurs résultats.

La troisième partie de l'article fait état des différents volets reliés non seulement à la prévention, mais également à la répression, sur lesquels il faut agir si l'on veut améliorer le bilan du vol automobile au Québec. Présentées sous forme de tableau, en annexe, les actions menées jusqu'à présent pour chacun des volets permettent ainsi d'identifier les secteurs d'intervention les plus actifs et font ressortir les volets pour lesquels peu d'interventions ont été faites ou, encore, ceux pour lesquels tout reste à faire.

Enfin, la dernière section de l'article présente certaines recommandations visant à orienter les prochaines interventions à entreprendre pour réduire le nombre des sinistres et, par conséquent, le coût du vol automobile pour les assureurs automobiles.

ABSTRACT

Firstly, the author discusses, in this article, the expansion and new development of automobile theft in Quebec by exploring the new realities in regards to this particular crime and the reasons of the manifestation of this type of fraud from the very beginning.

Then, the author reviews the results of automobile theft fighting, particularly the actions conducted by the several concerned actors to identify the deficiency aspects to be considered for better results.

Thirdly, he presents the several options not only associated with the prevention but also with the repression, for which a remedy is necessary in order to improve the actions against this crime. In the annex, under graphics form, the measures taken to date for each option permit to identify the more active sectors of intervention where are emerging the options for which few interventions have been made, and moreover, what is left to be done regarding this subject.

Finally, the last section of this article shows recommendations aiming to take action and to conduct the next interventions in view of reducing the number of loss and, consequently, the cost for automobile insurers.

■ INTRODUCTION

C'est en 1988 que le vol automobile est devenu un enjeu important pour les assureurs automobiles. Face à la progression constante du phénomène et vu les coûts importants que ce type de sinistres engendrait, un vaste travail de sensibilisation allié à diverses actions de prévention a donc été entrepris.

Au terme de ces interventions, un premier bilan a été dressé. Ce dernier faisait état, à ce moment-là, d'une situation pour le moins encourageante. À défaut d'enrayer le phénomène, on était parvenu à tout le moins à « freiner l'hémorragie »; ainsi, en 1992, on avait enfin réussi à ramener les indemnités sous la barre des 200 millions de dollars.

Après une situation relativement stable en 1994 et en 1995, on constate toutefois que le fléau s'est à nouveau amplifié au cours des dernières années, à tel point qu'il a généré, pour l'année 1997, une situation record en termes d'indemnités versées par les assureurs.

Face à cette nouvelle recrudescence du vol automobile, le Groupement des assureurs automobiles a reçu le mandat « *d'analyser l'efficacité des mesures qui ont été mises en place au cours des cinq dernières années pour contrer le vol automobile et proposer de nouvelles mesures* ».

Il importe toutefois de préciser d'entrée de jeu l'angle sous lequel ce travail a été réalisé et les limites qu'il comporte compte tenu des difficultés que pose une telle analyse.

En effet, parmi les principales actions visées par cette étude, il faut mentionner les campagnes de sensibilisation menées auprès des automobilistes qui visaient à modifier certains comportements fautifs. Pour évaluer l'impact de ces actions, encore faudrait-il avoir disposé de données significatives quant au nombre de vols dus aux comportements fautifs, avant et après la tenue de nos campagnes, de telle sorte que l'on puisse mesurer la portée réelle du travail de sensibilisation accompli. Or, nous n'avons aucune donnée à ce sujet, d'où la difficulté de dresser un bilan des actions accomplies à ce niveau.

Par ailleurs, répondre de façon adéquate au mandat qui nous a été confié nécessiterait une étude exhaustive de l'ensemble du phénomène de la criminalité, le délit du vol automobile s'inscrivant dans un contexte de criminalité beaucoup plus large. Une telle étude permettrait sûrement de relier la hausse significative observée au cours des dernières années à plusieurs autres facteurs, tels le

contexte économique, l'internationalisation du vol automobile et le phénomène d'exportation qui en découle, ou encore celui de la délinquance juvénile. On comprendra dès lors que l'identification des causes véritables de la recrudescence du phénomène du vol automobile commanderait une analyse poussée, laquelle engloberait l'ensemble des facteurs reliés de près ou de loin à ce type de délit.

Compte tenu des contraintes citées précédemment, l'article traitera, dans un premier temps, de l'ampleur et de l'évolution du vol automobile au Québec en présentant les nouvelles réalités entourant ce délit et les motifs à l'origine de cette forme de criminalité.

Par la suite, l'on s'attardera aux résultats de la lutte contre le vol automobile, en passant en revue les actions entreprises par les divers acteurs concernés et en identifiant les éléments qui sont déficients et auxquels il faut s'attaquer pour de meilleurs résultats.

Mieux cibler les prochaines actions à entreprendre de façon à pouvoir réduire le fléau du vol automobile est l'objectif visé par la présente étude. Tenter d'enrayer un phénomène d'une envergure comme celui-là suppose toutefois que la lutte se fasse sur plusieurs fronts. La troisième partie de l'article fait état des différents volets reliés non seulement à la prévention, mais également à la répression, sur lesquels il faut agir si l'on veut améliorer le bilan du vol automobile au Québec. Présentées sous forme de tableau, en annexe, les actions menées jusqu'à présent pour chacun des volets permettent ainsi d'identifier les secteurs d'intervention les plus actifs et font ressortir les volets pour lesquels peu d'interventions ont été faites ou, encore, ceux pour lesquels tout reste à faire.

Enfin, la dernière section de l'article présente certaines recommandations visant à orienter les prochaines interventions à entreprendre pour réduire le nombre de sinistres et, par conséquent, le coût du vol automobile pour les assureurs automobiles.

■ AMPLÉUR ET ÉVOLUTION DU PHÉNOMÈNE

Les données du Rapport statistique sur l'assurance automobile au Québec¹ indiquent que le nombre de vols ne s'est accru que de 2 % en 1997. En chiffres absolus, il n'y a eu qu'une faible progression dans le nombre de vols en 1997 compte tenu que, depuis 1995, l'augmentation du nombre de véhicules acquis est d'environ 1 % par année. Toutefois, le nombre de vols a bondi d'environ 15 % en 1996 et est en constante progression depuis 1994.

Cependant, il y a lieu de distinguer le vol partiel du vol complet. Les vols partiels ont régressé dans une proportion de 5 % en 1997. Quant aux vols complets, ils ont augmenté de 6,3 % en 1997 comparativement à 22 % en 1996. Bien moindre qu'en 1996, l'augmentation du nombre de vols complets demeure significative.

Année après année depuis 1993, le nombre de vols de véhicule augmente.

□ **Coûts du vol: un fléau qui coûte très cher**

En 1997, les indemnités versées ont augmenté de 10 % par rapport à 1996 pour s'établir à 238 291 718 \$ seulement pour les véhicules de tourisme². Par conséquent, le coût moyen par sinistre a également progressé de 10 % en 1997.

Le coût total et le coût moyen des vols partiels en 1997 ont augmenté légèrement de 1,5 % et de 1,7 %. Les vols complets ont subi une hausse beaucoup plus marquée. Les indemnités totales versées à ce titre ont augmenté de 11 % (20 % en 1996) et le coût moyen de 4,6 % (1,6 % en 1996). Ces augmentations sont catastrophiques pour l'Industrie. Elles peuvent s'expliquer partiellement par le coût d'achat élevé des véhicules neufs d'aujourd'hui.

En plus, 25 076 939 \$ ont été versés par les assureurs en 1997 pour le risque de vol touchant les véhicules commerciaux. Ces véhicules affichent un coût moyen par sinistre de 9 506 \$.

En étudiant attentivement les statistiques de 1997 relatives au coût du vol, on constate également :

- que 87 % des véhicules assurés au Québec possèdent une couverture pour le risque de vol;
- que les vols comptent pour 53,8 % des indemnités versées sous la garantie « accidents sans collision ni versement »;
- que le vol représente 20 % de l'ensemble des indemnités versées par les assureurs; les pertes payées au titre « accident sans collision ni versement » comptent pour 30% de l'ensemble des pertes payées alors que les primes collectées sous ce titre ne représentent que 20,4 % de l'ensemble des primes émises.

Les primes émises sous la garantie « accident sans collision ni versement » sont insuffisantes par rapport aux déboursés que cette garantie occasionne.

Les assureurs n'ont jamais déboursé autant pour le risque du vol. Même en faisant abstraction du facteur inflation, le tableau A de l'annexe nous confirme l'importance de l'augmentation des coûts. Il n'est donc pas exagéré de parler du vol comme d'un véritable fléau.

□ **Régions les plus touchées: les grands centres et leurs régions périphériques**

Les statistiques du ministère de la Sécurité publique³ indiquent que les vols commis dans les territoires de Montréal et Laval comptent en 1997 pour près de la moitié des vols commis au Québec alors qu'ils ont enregistré respectivement 21 818 et 3 093 vols de véhicules. La SPCUM évalue quant à elle les vols commis sur son territoire à 20 176 en 1995, 22 402 en 1996, et 23 172 en 1997.

Plusieurs régions ont subi de hausses marquées du vol dans les deux dernières années. L'Estrie, le Saguenay Lac St-Jean, Chaudière Appalaches et la Montérégie sont les plus touchées.

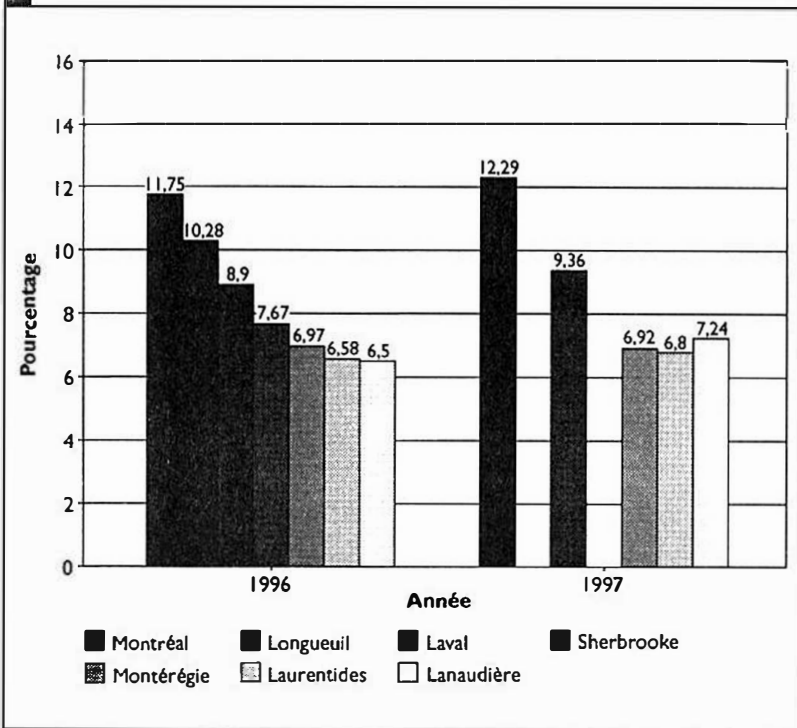
Montréal demeure la région qui compte le plus grand nombre de vols de véhicule au Québec. Cela n'est pas étonnant compte tenu qu'il s'agit du plus grand bassin de population de la province, qu'on y retrouve un grand nombre de parcs de stationnement, et qu'elle est desservie par de grands axes routiers.

Le taux de vol par 1 000 habitants augmente continuellement depuis 1994 et atteint maintenant un sommet à 7,21 pour l'ensemble de la province. Le taux était de 7,00 en 1996.

**TABLEAU I
ÉVOLUTION DU PHÉNOMÈNE DU VOL PAR RÉGIONS
LES PLUS AFFECTÉES**

Région	1996	1997
Chaudière Appalaches	+ 20,5 %	+20,1 %
Estrie	+ 18,1 %	+ 20,0 %
Lanaudière	n/d	+ 13,0 %
Laurentides	+ 29,2 %	+ 18,9 %
Mauricie Bois-Francs	+ 25,8 %	n/d
Montérégie	+ 19,0 %	+ 18,4 %
Saguenay Lac St-Jean	+ 32,1 %	+ 15,0 %

FIGURE I
TAUX DE VOL – PAR 1 000 HABITANTS PAR RÉGION



□ Types de vol

■ Le vol d'utilisation

Ce type de vol, communément appelé le *joyride*, est commis par un individu qui ne recherche pas de gain pécunier. Il commet un vol dans le seul but de s'amuser et de se véhiculer. En 1992, dernière année où de telles statistiques sont disponibles, la Sûreté du Québec évaluait l'importance du *joyride* à 40 % de tous les vols commis.

Dans la veine de la montée de violence dans certaines communautés, un nouveau type de *joyriding* se développe, le *carjacking*, qui est un vol avec violence, souvent commis à main armée.

Le véhicule peut également être dérobé en vue de commettre un autre délit. On estime toutefois que ce type de vol est peu répandu.

Dans tous ces cas, les véhicules volés sont généralement retrouvés.

■ Vol pour la revente (en pièces ou entier)

Cette catégorie de vols est souvent l'œuvre de réseaux organisés. Le voleur travaille à la solde d'un receleur qui passe des commandes en précisant certains détails (marque, modèle, couleur, année, ...). Les véhicules sont revendus en pièces ou entiers. Le vol pour la revente a été évalué par la Sûreté du Québec en 1992 à 45 % de tous les vols commis (soit 10 % entier et 35 % pièces). Le phénomène de l'exportation des véhicules volés a pris de l'expansion depuis 1992 et est maintenant devenu courant.

Dans ces cas-là, les véhicules ne sont généralement pas retrouvés.

■ Vols simulés

Il s'agit de fraudes commises par les assurés en vue de toucher une indemnité qui est souvent plus considérable que celle que leur aurait procuré la vente de leur véhicule. Le véhicule est alors souvent retrouvé brûlé pour qu'il puisse être déclaré perte totale. Selon la SQ (1992), ces types de vols comptent pour environ 15 % de tous les vols commis. Le National Auto Theft Bureau estime également que de 10 à 15 % des vols sont des fraudes et est d'avis que « the investigation of possible fraud by claims department may be an integral response to a vehicle theft ». Les périodes de récession économique sont souvent propices à cette pratique frauduleuse. Une récente étude du professeur Dionne de HEC-Montréal⁴ établit que l'avenant *valeur à neuf* accroît l'incidence frauduleuse.

La fraude par les assurés est donc un important facteur dans l'ampleur du vol.

□ Auteurs des vols automobiles

Statistique Canada établit pour 1992 que plus de la moitié des vols ont été commis par des jeunes de 12 à 17 ans, et 35 % par les 18-25 ans. Cette situation perdure puisqu'en 1996 et en 1997, 43 % des personnes accusées étaient des jeunes âgés entre 12 et 17 ans, et près de 50 % entre 15 et 19 ans. Les jeunes sont omniprésents dans cette catégorie de crime alors qu'ils ne représentent que 22 % des personnes accusées pour l'ensemble des infractions au Code criminel au pays.

De plus, les statistiques compilées par la Sûreté du Québec en 1992 établissent que 98,1 % des prévenus sont de sexe masculin, et âgés entre 15 et 20 ans dans 56,4 % des cas.

■ Vol pour la revente (en pièces ou entier)

Cette catégorie de vols est souvent l'œuvre de réseaux organisés. Le voleur travaille à la solde d'un receleur qui passe des commandes en précisant certains détails (marque, modèle, couleur, année, ...). Les véhicules sont revendus en pièces ou entiers. Le vol pour la revente a été évalué par la Sûreté du Québec en 1992 à 45 % de tous les vols commis (soit 10 % entier et 35 % pièces). Le phénomène de l'exportation des véhicules volés a pris de l'expansion depuis 1992 et est maintenant devenu courant.

Dans ces cas-là, les véhicules ne sont généralement pas retrouvés.

■ Vols simulés

Il s'agit de fraudes commises par les assurés en vue de toucher une indemnité qui est souvent plus considérable que celle que leur aurait procuré la vente de leur véhicule. Le véhicule est alors souvent retrouvé brûlé pour qu'il puisse être déclaré perte totale. Selon la SQ (1992), ces types de vols comptent pour environ 15 % de tous les vols commis. Le National Auto Theft Bureau estime également que de 10 à 15 % des vols sont des fraudes et est d'avis que « the investigation of possible fraud by claims department may be an integral response to a vehicle theft ». Les périodes de récession économique sont souvent propices à cette pratique frauduleuse. Une récente étude du professeur Dionne de HEC-Montréal⁴ établit que l'avenant *valeur à neuf* accroît l'incidence frauduleuse.

La fraude par les assurés est donc un important facteur dans l'ampleur du vol.

□ Auteurs des vols automobiles

Statistique Canada établit pour 1992 que plus de la moitié des vols ont été commis par des jeunes de 12 à 17 ans, et 35 % par les 18-25 ans. Cette situation perdure puisqu'en 1996 et en 1997, 43 % des personnes accusées étaient des jeunes âgés entre 12 et 17 ans, et près de 50 % entre 15 et 19 ans. Les jeunes sont omniprésents dans cette catégorie de crime alors qu'ils ne représentent que 22 % des personnes accusées pour l'ensemble des infractions au Code criminel au pays.

De plus, les statistiques compilées par la Sûreté du Québec en 1992 établissent que 98,1 % des prévenus sont de sexe masculin, et âgés entre 15 et 20 ans dans 56,4 % des cas.

Le vol de véhicule demeure donc un crime généralement commis par des jeunes. Ils servent de main-d'œuvre aux réseaux organisés, lesquels sont par contre dirigés par des adultes.

Types de véhicules volés

Bien qu'en 1996, les voitures de tourisme aient compté pour près des deux tiers de tous les vols de véhicules, les voleurs affichent de plus en plus leur préférence pour les mini-fourgonnettes et les véhicules de type utilitaire à caractère sportif. Cette préférence s'explique par une demande forte dans certains secteurs du globe pour ces types de véhicules, notamment en Afrique, en Asie, au Moyen-Orient et en Europe de l'Est. Depuis cinq ans, le vol de ce type de véhicule a d'ailleurs augmenté de 59 % comparativement à 18 % pour les automobiles. Il faut toutefois prendre en compte que le nombre de fourgonnettes de tourisme a augmenté de 84 % depuis cinq ans et les véhicules utilitaires à caractère sportif de 22 %. L'exportation de ces véhicules peut expliquer en partie pourquoi les villes portuaires telles Montréal et Vancouver affichent des taux de vol élevés.

Le Centre d'information sur les véhicules du Canada (CIVC) identifie à chaque année les véhicules affichant le plus haut taux de sinistralité. Les véhicules cibles sont donc bien identifiés par l'Industrie. Les voitures de fabrication allemande et japonaise demeurent les préférées des voleurs.

Lieux propices aux vols

Entre 1992 et 1996, les données de Statistique Canada montrent qu'il y a eu une augmentation marquée de la proportion de vols commis dans les parcs de stationnement, passant de 48 % à 52 %.

Les autres lieux propices au vol sont :

- les rues ou routes dans 30 % des cas⁵;
- le lieu de résidence dans 21 % des cas⁵.

Les vols surviennent le plus souvent la nuit, les 3/4 se produisant entre 18 h et 8 h⁵.

Les parcs de stationnement sont des emplacements de premier choix pour les voleurs principalement du fait qu'ils y trouvent un vaste choix de véhicules tout en ayant peu de chance d'être détectés.

TABLEAU 2
ÉVOLUTION DE LA CRIMINALITÉ AU QUÉBEC

Année	Tous crimes confondus	Crimes contre la propriété	Vol automobile
1990	+9,92 %	+10,60 %	+18,38 %
1991	+8,65 %	+11,05 %	+19,96 %
1992	-0,70 %	-2,80 %	+2,40 %
1993	-4,50 %	-9,70 %	-3,30 %
1994	-8,80 %	-7,90 %	-8,90 %
1995	-0,80 %	+0,70 %	+1,30 %
1996	+1,40 %	+4,50 %	+14,40 %
1997	-3,40 %	-4,10 %	+3,00 %

Le vol automobile et la criminalité

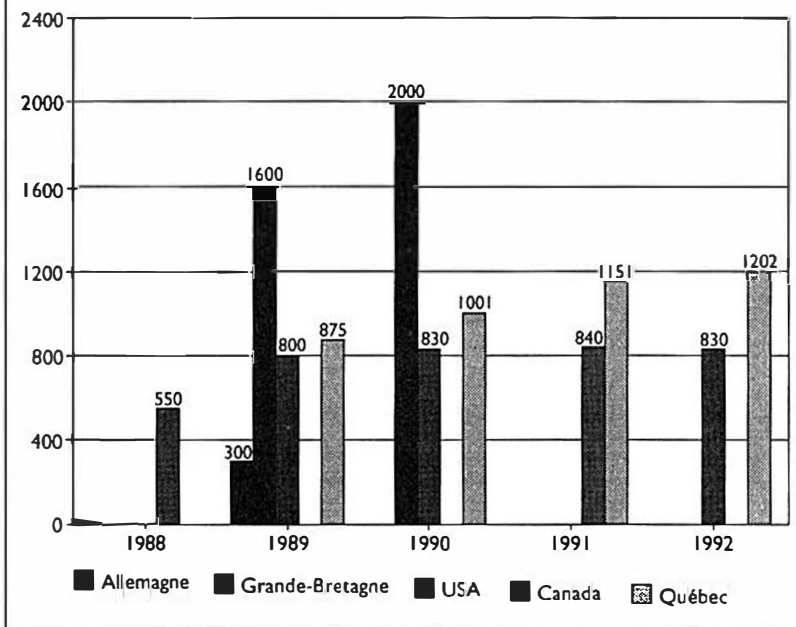
Alors que la criminalité est en baisse au Québec depuis 1992, à l'exception d'une légère hausse en 1996, le vol automobile a progressé continuellement sauf pour les années 1993 et 1994. Pour l'année 1997, alors que la criminalité dans son ensemble a régressé de 3,4 % et que les crimes contre la propriété affichent une baisse de l'ordre de 4,1 %, le vol automobile a augmenté de 3,0 %. Le vol automobile ne s'inscrit donc pas dans les cycles observés par l'analyse de l'évolution de la criminalité au Québec. Il s'agit d'un crime qui évolue en marge de l'ensemble de la criminalité. Bien qu'il nous est impossible d'en expliquer les raisons, il nous semble évident que la facilité à perpétrer un vol de véhicule, ainsi que son aspect lucratif et fort peu risqué, sont des éléments justificatifs.

Le crime du vol automobile évolue donc différemment des autres types de crime.

Le Québec par rapport aux autres provinces canadiennes

Pour l'année 1996, fait surprenant, c'est la Colombie-Britannique qui occupe la tête du classement du taux de vol par 100 000 immatriculations au Canada, suivie du Manitoba, du Québec, de la Saskatchewan et de l'Ontario⁶.

La situation du vol automobile s'est dégradée dans les autres provinces canadiennes depuis 1992 alors qu'au Québec, on note une légère amélioration du taux de vol par 100 000 véhicules. Mentionnons que l'année 1992 fut la pire année du vol automobile au

FIGURE 2 - TAUX DE VOL - PAR 100 000 HABITANTS

Québec avec 49 335 vols de véhicules et un taux par 100 000 immatriculations de 1 340, comparativement à des taux de 840 pour l'ensemble du Canada, 1 090 en Alberta, 920 en Colombie-Britannique et 660 en Ontario. Au Canada, 146 846 vols furent commis cette année-là, contre 179 580 en 1996.

Bien que le nombre de vols au Québec soit inférieur à celui de l'Ontario, le Québec demeure dans le groupe de tête pour ce qui est du taux de vol par 100 000 immatriculations au pays.

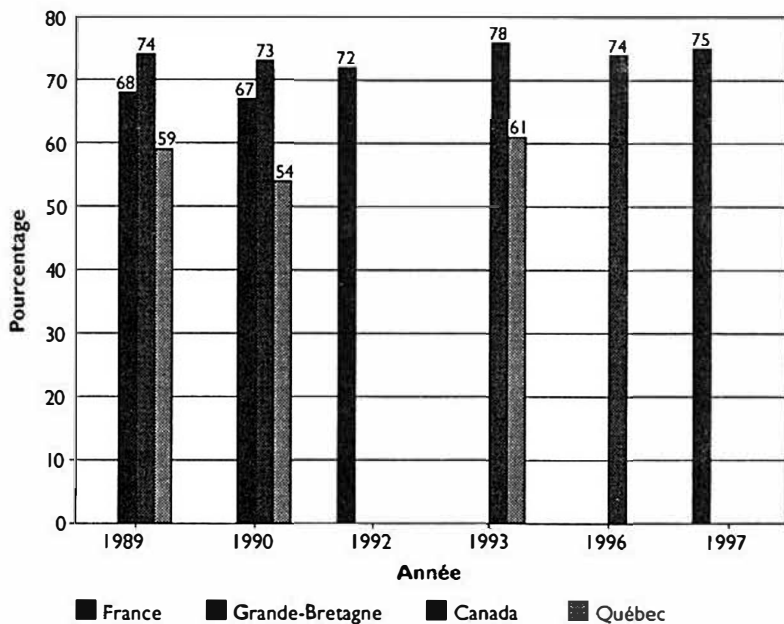
Statistiques outre frontières

La figure 2 ci-dessus compare le taux de vol par 100 000 véhicules entre le Québec, le Canada, l'Allemagne, la Grande-Bretagne et les États-Unis.

La situation au Québec n'est guère reluisante en ce qui a trait au nombre de véhicules recouvrés, tel que l'illustre le tableau de la page suivante.

Le problème des vols de véhicules en est un d'envergure internationale. Le Canada se compare avantageusement aux autres pays industrialisés. Une enquête menée en 1996 mentionne qu'au Canada

FIGURE 3 – POURCENTAGE DES VÉHICULES RECOUVRÉS



en 1995, 18 propriétaires d'un véhicule sur 1 000 se sont fait voler leur véhicule, comparativement à 33 en Angleterre, 26 en Écosse, 22 aux États-Unis, 21 en France et 19 en Irlande du Nord.

CONSTATS

Notre analyse de l'ampleur et de l'évolution du vol nous permet de formuler les constats suivants :

- Les vols de véhicules sont en augmentation constante depuis 1993 et les indemnités versées par les assureurs n'ont jamais été aussi élevées.
- Le phénomène du vol continue d'augmenter dans les centres urbains et s'étend de plus en plus aux régions périphériques, plus spécifiquement celles desservies par un réseau autoroutier. Ces régions devront être ciblées prioritairement si l'on veut contrer efficacement le phénomène.
- Des efforts de sensibilisation et de modification des comportements des consommateurs sont nécessaires pour réduire l'incidence du vol d'utilisation et du vol simulé.
- Le vol automobile est un crime attirant pour les jeunes car il peut être fort lucratif, il est peu risqué et n'est pas puni sévèrement.
- Les véhicules cibles sont généralement les mêmes, année après année. Ils doivent faire l'objet d'une attention particulière tant de la part des assureurs que des manufacturiers.
- Le problème des vols de véhicules en est un d'envergure internationale. Le Québec est plus affecté que les autres pays industrialisés.

■ LUTTE CONTRE LE VOL : UNE LUTTE À PLUSIEURS NIVEAUX

Plusieurs actions furent entreprises depuis les 10 dernières années dans le but de contrer le vol automobile. Nous nous attarderons dans cette section à évaluer ces actions selon leur domaine respectif. L'ensemble des actions que nous avons répertoriées est présenté sous forme de tableau en annexe.

□ Au niveau policier : des résultats insuffisants

Les unités de mesures de l'action policière sont indubitablement le taux de solution des infractions, le taux de mise en accusation, ainsi que le taux de recouvrement des véhicules. Les résultats de l'action policière s'évaluent aisément. Ils sont clairement insuffisants, ce qui est très décevant pour une industrie durement affectée par le crime du vol automobile et qui compte sur les services policiers pour le combattre. Il en est ainsi depuis trente ans.

La situation doit changer.

■ Taux de solution et taux de mise en accusation

Les données disponibles⁷ confirment une baisse continue dans le taux de solution et dans le taux de mise en accusation des vols automobiles. Le taux provincial de solution du crime du vol automobile régresse depuis 1993 et est, en 1997, à son plus bas niveau à 10,2 % et en 1996, il n'était que de 8,6 % pour le vol de camions. Cette diminution du taux de solution est également constaté au niveau national, passant de 20 % en 1991 à 12 % en 1996, alors que le taux moyen de solution des crimes contre les biens au Canada en 1996 est de 22 %. Cette tendance à la baisse du taux de solution des vols automobiles est inquiétante.

La situation à Montréal l'est encore plus. En 1996, la métropole affichait un taux de solution de 7,21 %, comparativement aux moyennes provinciale et nationale respectives de 12 % et 12,3 %.

Alors que le taux de solution provincial passe de 15 % à 10,2 % entre 1985 à 1997, le taux de mise en accusation évolue de même, passant de 12 % à 9 % durant la même période. Les baisses ne sont peut-être pas très importantes, mais un fait demeure : les résultats sont déplorable à ce niveau.

Une telle situation vient confirmer l'opinion des détenus interrogés par le BAC en 1990 : *Le vol automobile : c'est facile, peu risqué et payant.*

Ces faibles taux sont attribuables au fait que, bien souvent, le véhicule volé est retrouvé abandonné le long d'une route, sans aucune trace du voleur, ou est rapidement démonté, d'où la difficulté de le retrouver et de découvrir l'auteur du crime. Il y a aussi le fait qu'il s'agisse d'un crime de nature non-violente, exécuté rapidement et sans présence de témoin.

Il faut mentionner qu'aucune action d'importance n'a été menée par le BAC-GAA et les assureurs à ce chapitre. Les résultats sont donc essentiellement tributaires des ressources et des efforts consentis par les services de police.

■ Des différences significatives d'un service de police à l'autre

Les plus récentes données colligées par le ministère de la Sécurité publique montrent une différence significative entre les taux de solution de la Sûreté du Québec et des corps de police municipaux. En effet, alors que le taux de solution provincial se situe à 10,2 %, on constate que celui de la SQ s'élève à 21,2 % par rapport à 8,7 % pour les corps de police municipaux. De même, en 1996, les corps de police municipaux n'ont solutionné que 10,3 % des vols de véhicules moteur comparativement à 25,3 % pour la Sûreté du Québec.

Comme l'illustrent les données contenues dans le tableau de la page suivante, Montréal, qui demeure le territoire de prédilection pour les voleurs, fait piètre figure en matière de solution de ce crime avec un taux de 5,05 % seulement pour 1997.

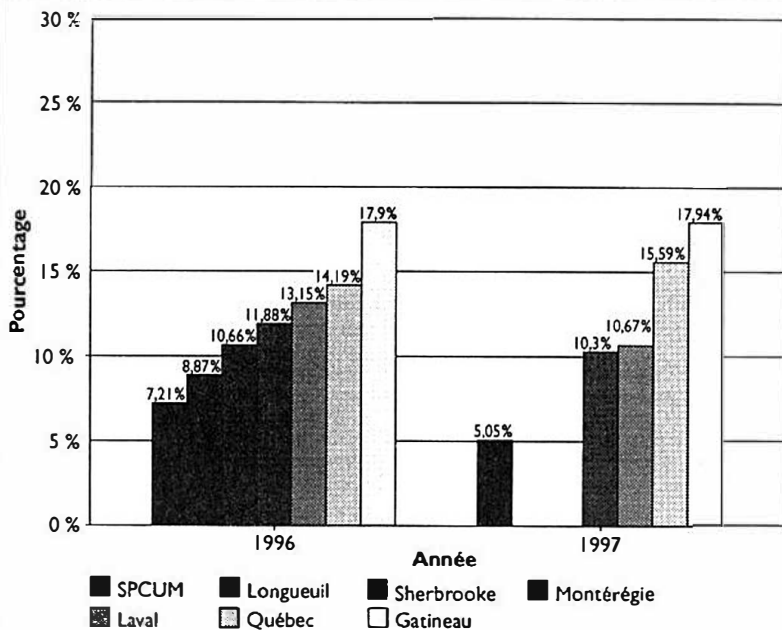
■ Le taux de recouvrement des véhicules

Le taux de non-recouvrement des véhicules au Québec est fort préoccupant lorsqu'on le compare au taux canadien.

Lorsque recouverts, la plupart des véhicules sont soit endommagés à la suite d'un accident, soit démantelés en tout ou en partie, ou encore incendiés.

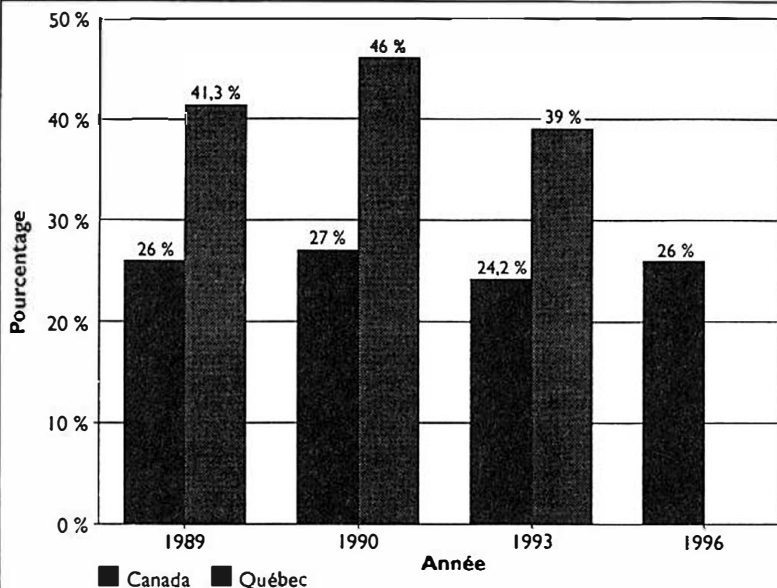
Les experts estiment que la proportion d'automobiles volées qui ne sont pas retrouvées constitue un bon indice du nombre de véhicules volés chaque année par des réseaux de voleurs organisés. Le faible taux de recouvrement pourrait ainsi s'expliquer par une plus forte activité des réseaux organisés au Québec.

FIGURE 4 – TAUX DE SOLUTION – CORPS POLICIERS MUNICIPAUX



Source: Rapport sur la criminalité, ministère de la Sécurité publique, 1996 et 1997.

FIGURE 5 – POURCENTAGE DE NON-RECOUVREMENT



Chose certaine, le taux de recouvrement des véhicules volés est faible au Québec et se situe loin de la moyenne nationale.

■ Une situation qui perdure

En 1968, les commissaires de la commission Prévost, chargés d'étudier l'administration de la justice en matière criminelle et pénale au Québec, mentionnaient que le Québec est «un territoire d'élection pour les voleurs» et que «les centrales d'information reliées aux différentes compagnies d'assurance qualifient la situation québécoise d'alarmante et de spécialement critique».

Les statistiques rapportées par la Commission⁸ nous apprennent que déjà, à l'époque, le taux québécois de vol par 100 000 véhicules était supérieur à celui de l'Ontario et que le taux de recouvrement était plus bas.

La Commission mentionnait «qu'il faut savoir que les fabricants n'ont pas nécessairement intérêt à munir leurs véhicules de systèmes de protection efficaces contre le vol car le vol stimule les ventes et engendre l'achat prématuré de véhicules neufs».

Les recommandations de la Commission se résumaient à intervenir auprès des fabricants pour qu'ils rendent leurs produits moins accessibles aux délinquants et faire de la prévention auprès du public.

Déjà, il y a trente ans, le taux québécois de vol par 100 000 véhicules était supérieur à celui de l'Ontario et le taux de recouvrement était inférieur. Cette situation perdure toujours.

■ Enquêtes policières

Règle générale, les policiers n'amorcent aucune enquête à la suite d'un vol de véhicule. Seul un rapport d'événement est rédigé. Comme les effectifs et les ressources des services policiers ont été réduits ces dernières années, les efforts ont été dirigés ailleurs qu'au crime contre la propriété. Notons toutefois que le SPCUM a récemment centralisé la division des enquêtes de vol de véhicules moteur et a procédé à l'ouverture d'un centre d'inspection sur une base de projet pilote.

De plus, les projets CERVO et CIBLE ont permis l'arrestation de plusieurs individus actifs dans des réseaux de voleurs. Le projet Cible a toutefois été abandonné par les policiers en 1998 et des tentatives pour le relancer sont actuellement effectuées.

On sait que les ressources policières sont aujourd'hui confrontées aux compressions budgétaires de l'État et que la lutte contre les crimes contre les personnes demande beaucoup de ressources, tant

TABLEAU 3
ÉVOLUTION DES EFFECTIFS POLICIERS AU QUÉBEC
(EXCLUANT LA GRC)

Année	Nombre d'effectifs	Variation du nombre d'effectifs	Nombre de policiers par 1 000 habitants	Ressources financières	Variation \$
1992	13 357	+ 2,3 %	1,96	1 335 823 188 \$	+5,0 %
1993	13 514	- 0,2 %	1,96	1 310 875 340 \$	- 1,9 %
1994	13 330	- 1,4 %	1,85	1 304 953 591 \$	- 0,5 %
1995	12 948	- 2,9 %	1,76	1 267 601 174 \$	- 2,9 %
1996	12 798	- 1,1 %	1,73	1 285 661 131 \$	+1,4 %
1997	12 521	- 2,2 %	1,68	1 267 025 641 \$	- 1,4 %

sur le plan financier qu'au niveau des effectifs. Le tableau ci-dessus illustre l'évolution des effectifs policiers au Québec.

Il y a 1 000 policiers de moins au Québec depuis 1992 et les budgets ont été amputés de près de 70 millions depuis cette date.

Nous pouvons comprendre que la baisse des effectifs et des ressources des services de police soit un élément explicatif des mauvais résultats obtenus dans la lutte contre le vol. Mais comme ces mauvais résultats durent depuis longtemps, il faut chercher plus loin pour voir ce qui ne va pas. On sait que le public est généralement plus préoccupé par les crimes de violence. Les crimes liés aux véhicules moteur attirent ainsi moins l'attention de la police.

Nous devons nous poser des questions sur les méthodes d'enquête des policiers, ainsi que sur la motivation réelle des autorités à s'investir dans la répression de ce crime.

Au niveau des manufacturiers d'automobiles

Nous avons colligé des données illustrant la progression de mesures de protection «de série» équipant les voitures vendues au Canada⁹. Depuis 1992, les fabricants ont entrepris de mieux prémunir leurs produits contre le risque de vol. Ces mesures sont regroupées sous quatre catégories : les alarmes sonores, les antidémarrers, la gravure et les systèmes avec clefs de sécurité. On remarque que plus de 50 % des modèles 1998 possèdent un système antidémarrreur de type passif «de série» et que près du quart de ces modèles possédaient un système d'alarme passif. En 1992, seuls 10,5 % des modèles 1992 étaient protégés par un antidémarrreur passif et 1,7 %

par un système d'alarme. Notons qu'alors que 78,8 % des modèles 1992 n'étaient aucunement protégés par des équipements de série, seuls 23,8 % des modèles 1998 sont dépourvus de tels équipements.

Force est de constater que les manufacturiers déploient de grands efforts pour protéger leurs produits. Les primes d'assurance sont élevées et les fabricants comprennent que cela est défavorable à la vente de certains de leurs modèles. C'est pourquoi ils emboîtent de plus en plus le pas à la prévention.

L'antidémarrreur de type passif apparaît comme le moyen privilégié des manufacturiers, suivi des alarmes passives. La gravure de pièces n'est pas une pratique répandue. Depuis 1996, le système avec clé de sécurité est toutefois de plus en plus populaire.

Mais encore faut-il que ces systèmes soient efficaces. À cet égard, voici un exemple intéressant : en 1995, une firme de Grande-Bretagne a effectué des tests d'intrusion et de démarrage sur une foule de voitures protégées par les fabricants et seul un véhicule sur 60 (la BMW M3) a su résister aux deux tests. Au total, seuls 12,8 % ont réussi le test *gaining entry* et 50,2 % celui du *driving away*.

Malgré le fait que les équipements de protection de série contre le vol sont de plus en plus populaires, la pauvre fiabilité de ces systèmes n'apporte malheureusement pas de résultats probants dans la lutte contre le vol.

Au niveau de l'Industrie des assurances

Depuis 10 ans, l'Industrie dans son ensemble, via des organismes comme le BAC et le GAA, ou encore les sociétés d'assurance elles-mêmes, ont orchestré ou mis de l'avant des actions visant la lutte contre le vol automobile. Les assureurs eux-mêmes, à titre individuel, ont un rôle important à jouer car ils sont directement victimes de ce fléau.

■ Prévention et sensibilisation

C'est certainement à ce niveau que le travail réalisé tant par le BAC que par le GAA a été le plus important puisqu'à chaque année se sont déroulées des campagnes pour sensibiliser les automobilistes aux comportements à adopter pour se prémunir contre le vol automobile. Ces campagnes de sensibilisation ont été signées par le BAC mais elles ont été menées conjointement avec le GAA.

Bien que le BAC-GAA ait mis en place et participé à bon nombre de ces activités, telles l'Opération AUTOgraphe, plusieurs

ont été réalisées seules ou en partenariat avec des services de police et des organismes de prévention.

Des diverses campagnes menées par le BAC, Opération AUTOgraphe demeure certes le programme le plus important. Ce programme qui a duré dix ans aura en effet permis de marquer plus de 100 000 véhicules de 1988 à 1997. Bien qu'un des objectifs poursuivis par AUTOgraphe visait à munir les véhicules d'un moyen minimal de protection via le marquage des six vitres, ce programme a permis indéniablement de sensibiliser les automobilistes au phénomène du vol automobile et aux comportements préventifs à adopter.

Parallèlement aux Opérations AUTOgraphe menées par les partenaires du BAC (les corps policiers), le BAC a mis en place, à compter de 1993, diverses campagnes de sensibilisation grand public : campagne d'affichage sur les abribus à Montréal et Québec, tournée de sensibilisation par le biais d'une pièce de théâtre, capsules radiophoniques à la radio dans toutes les régions du Québec, campagnes d'affichage dans les terrains de stationnement de Montréal et de Laval en collaboration avec les services de police.

Outre ces campagnes, de multiples documents ont été produits tels cinq dossiers faisant le bilan du phénomène, une brochure sur les comportements préventifs à adopter, divers feuillets de prévention, des affiches et un document audiovisuel.

La diffusion des bilans annuels et la mise en place des diverses campagnes ont fait l'objet de lancement officiel par une conférence de presse et/ou par l'envoi systématique de communiqués aux médias, ce qui a résulté en un nombre important d'entrevues, d'articles et de reportages traitant du sujet du vol automobile et de l'implication des assureurs depuis 1988.

L'ensemble de ces activités et programmes visaient essentiellement trois objectifs :

- sensibiliser les automobilistes au vol automobile;
- les amener à adopter des comportements préventifs; et
- faire reconnaître l'implication du BAC-GAA et des assureurs face à cet enjeu.

Bien qu'il nous soit impossible de mesurer l'impact de toutes ces activités, force est de reconnaître que l'objectif premier de sensibilisation est atteint : la majorité des automobilistes, particulièrement dans la région métropolitaine, sont conscients du phénomène et de l'impact du vol automobile sur leur prime d'assurance.

D'ailleurs, selon des données de 1991, environ 20 % des vols de véhicules se produisent alors que la clé est dans le contact et les portes déverrouillées. Bien qu'aucune donnée ne soit disponible depuis, les services de police nous confirment qu'un certain nombre de vols se produisent encore en raison de la négligence des automobilistes. En d'autres mots, il y a certainement des vols qui pourraient être évités si les automobilistes ne laissaient pas les portes de leur véhicule déverrouillées, les vitres baissées et la clé dans le contact, même pour quelques instants, d'où l'importance de poursuivre le travail sur ce front. Nous savons qu'en matière de sensibilisation et de prévention, le mot d'ordre demeure la répétition des messages pour s'assurer qu'ils soient compris et retenus.

■ Pratiques des assureurs

Lors de la souscription des contrats d'assurance automobile, les véhicules ne sont que très rarement inspectés par les assureurs. Seuls les véhicules âgés qui requièrent une protection au chapitre B sont susceptibles d'être inspectés. Par conséquent, les risques que les assureurs émettent un contrat pour couvrir un véhicule qui n'existe pas (*paper car*) demeurent. Depuis janvier 1998, il existe en Ontario un programme d'inspection obligatoire préalable à l'assurance qui s'applique à certains véhicules.

Les assureurs accordent des rabais de prime aux assurés dont le véhicule est protégé par un antivol. D'autres vont même jusqu'à défrayer entièrement le coût d'acquisition et d'installation de tel système sur les véhicules cibles. Malgré tout, le problème du vol automobile persiste.

Les véhicules « pertes totales » dont le statut n'est pas correctement imputé (irrécupérable ou gravement accidenté) ouvrent la porte toute grande à la réinsertion dans le parc automobile de véhicules volés dont le numéro d'identification (NIV) a été falsifié. Une des solutions soulevées à quelques reprises par certains recycleurs et assureurs serait de statuer toutes les pertes totales comme étant irrécupérables.

Quant aux enquêtes menées par les assureurs, bien qu'il n'existe aucune statistique à cet effet, nous constatons que certains dossiers de réclamation pour vol de véhicule ne font l'objet que d'une enquête téléphonique.

En 1991, le GAA instaurait le protocole d'engagement des assureurs sur le vol automobile. Ce protocole a pour but principal d'obtenir l'engagement des assureurs à se conformer à la législation concernant le statut des pertes totales, de même qu'à permettre au

Groupement des assureurs automobiles de procéder à des vérifications auprès des assureurs adhérents. Les plus récentes vérifications démontrent que les assureurs se conforment aux exigences de la loi et, en conséquence, l'actuel protocole nous apparaît désuet.

Par ailleurs, une corrélation peut être faite entre le taux d'accident et le nombre de vols pour fins de revente, compte tenu que le premier stimule la demande pour des pièces aux fins de réparation. Ce type de vol automobile augmente avec les périodes de récession économique qui sont généralement synonymes de vieillissement du parc automobile, ainsi qu'avec l'augmentation du coût des voitures neuves. Les assureurs encouragent le remplacement des pièces endommagées par des pièces d'occasion mais ne procèdent à aucune vérification de la provenance des pièces allouées. Ce laxisme peut contribuer à l'essor de ce type de vol. C'est d'ailleurs ce qu'affirme avec véhémence le Mouvement carrossier Québec dans sa campagne de récrimination contre l'Industrie.

Certains estiment que les pratiques des assureurs consistant à contrôler les coûts des réparations de façon très serrée forcent indirectement les réparateurs à compenser leurs pertes ou leur manque à gagner en recourant à des pièces volées. Démanteler un véhicule et en revendre les pièces sur le marché noir est très lucratif pour les voleurs. Dans certains cas, les profits réalisés dépassent de beaucoup la valeur réelle du véhicule. Les pièces cibles sont souvent des composantes avant, soit celles le plus souvent endommagées par collision. Un atelier de démantèlement (*chop shop*) peut faire tripler la valeur marchande d'un véhicule en le vendant par pièces. Le coût sans cesse croissant des pièces de remplacement d'un véhicule et, dans certains cas, la difficulté à obtenir ces pièces contribuent aussi et, sans aucun doute, à l'augmentation des vols de véhicules.

Les contrôles que peuvent faire les assureurs sur la provenance des pièces de réparation sont en mesure de jouer un grand rôle dans la lutte contre le vol automobile. Les assureurs se doivent être proactifs à cet égard.

Au niveau de l'appareil judiciaire

Bien qu'aucune donnée ne soit compilée au niveau de la sévérité des sentences, tous s'entendent pour dire qu'elles n'ont aucun effet dissuasif. Les montants d'amendes sont ridiculement bas en comparaison de l'argent fait à même le vol automobile et les peines d'emprisonnement des criminels sont réduites dans bon nombre de cas.

Le crime du vol automobile apparaît banalisé par les tribunaux et les procureurs de la Couronne.

□ **Au niveau des instances de réglementation**

Les mesures que nous pouvons envisager avec la SAAQ sont liées soit à l'immatriculation, soit à son contrôle, ou encore aux statistiques recueillies. On sait que l'immatriculation est le meilleur moyen d'intercepter tout véhicule volé ou maquillé avant qu'il ne se retrouve dans les mains d'un particulier victime innocente. D'ailleurs, il n'est plus possible depuis 1991 d'immatriculer un véhicule ayant été déclaré perte totale irrécupérable. Le système actuel nous semble adéquat.

D'autre part, le ministère des Transports de l'Ontario a lancé en 1998 un programme concernant les statuts des véhicules pertes totales. Il s'agit d'un programme qui ne repose cependant sur aucune obligation légale. Sur une base volontaire, l'assureur s'engage à faire statuer la perte totale de la même façon que nous procédons au Québec, mais en utilisant le Service anti-crime des assureurs (SACA) comme intermédiaire. Les résultats de ce nouveau programme restent toutefois à être évalués.

CONSTATS

- Les vols de véhicules sont en augmentation constante depuis 1993 et les indemnités versées par les assureurs n'ont jamais été aussi élevées.
- Les résultats de la lutte contre le vol par les autorités policières sont nettement insuffisants.
- Au Québec, le taux de solution du vol automobile est non seulement faible, mais également en baisse constante. La situation est spécialement déplorable à Montréal.
- Au niveau des enquêtes policières, force est d'admettre certaines lacunes :
 - Les ressources sont-elles suffisantes et adéquates ?
 - Y a-t-il concertation des efforts et des ressources dans la région métropolitaine entre les différents corps de police municipaux ?
- Il est indispensable d'améliorer les résultats de l'action policière si l'on veut contrer efficacement le vol. Le prévenir est une chose mais il faut absolument rendre ce crime risqué et peu attrayant pour les criminels. À cet égard, l'Industrie doit s'impliquer.
- Les voitures neuves vendues au Canada sont maintenant équipées dans une grande proportion de systèmes antivols de série, mais la fiabilité de ces systèmes n'est pas encore établie.
- Comme l'enjeu du vol automobile demeure important pour les assureurs automobiles et que bien que d'autres actions devront être entreprises, il sera essentiel de continuer à promouvoir les activités de prévention et de sensibilisation, de dresser des bilans sur le phénomène du vol automobile et de faire valoir l'implication des assureurs dans ce dossier.
- Un travail de sensibilisation de l'appareil judiciaire est nécessaire pour en faire un véritable partenaire dans la lutte contre le vol automobile.

■ LES PROCHAINES ACTIONS: VOLETS À EXPLORER

Plusieurs volets méritent d'être explorés pour que la lutte contre le vol soit efficace. Certaines mesures de réduction du vol sont bien connues, d'autres moins. Chose certaine, les possibilités d'action sont nombreuses. Dans la présente section, nous en explorons quelques-unes. Mentionnons toutefois que tous les experts sont d'avis que, pour une efficacité accrue, les moyens doivent être utilisés conjointement et non pas de manière isolée.

□ Divers moyens de réduction du vol

■ Le marquage des composantes du véhicule

Il s'agit de buriner le NIV du véhicule sur certaines des pièces de celui-ci. C'est une démarche volontaire que le propriétaire ou le fabricant peut entreprendre. Aux États-Unis, le *Anti Theft Act* oblige les fabricants à inscrire le NIV à au moins 14 endroits sur le véhicule. Il est estimé que le marquage des pièces est susceptible de décourager le professionnel qui veut subtiliser à des fins de revente.

Le marquage systématique des pièces à l'usine est une mesure qui doit être mise en place.

■ Systèmes antivol

Les fabricants ou encore les commerçants du secteur de l'automobile proposent une panoplie de mécanismes ou de systèmes destinés à empêcher le véhicule d'être dérobé. Ils se résument essentiellement à des alarmes et des antidémarrateurs. Les alarmes ne sont que peu utiles, surtout en milieu urbain, compte tenu qu'elles n'attirent plus l'attention des gens.

De plus, on sait que la fiabilité de certains des systèmes antidémarrateurs est faible. Le fait de protéger le véhicule découragera probablement le *joyrider*, mais non le professionnel qui sait souvent comment contourner la protection et, surtout si le véhicule l'intéresse grandement, mettra les efforts et le temps nécessaire pour réussir.

À cet égard, dans le cadre d'une étude du BAC effectuée en 1990 sur l'efficacité des systèmes antivol, des détenus incarcérés pour vol de véhicule ont rapporté ce qui suit :

Si le véhicule est protégé, le voleur le laisse là dans un premier temps. S'il n'en trouve pas un autre, alors il tente de

déjouer la mesure de protection. Généralement, les véhicules marqués ne sont d'aucun intérêt pour les voleurs car c'est trop compliqué de se départir des pièces. Deux mesures sont suggérées : blocage automatique des 4 roues empêchant l'utilisation de remorques et ne pas indiquer que le véhicule est protégé ou à tout le moins ne pas identifier la marque ou le type de système antivol installé sur le véhicule. Des modulateurs de fréquences et autres gadgets électroniques sont utilisés pour contourner ou neutraliser les systèmes de protection. Autres conseils des voleurs : les alarmes à déclenchement différé et le marquage de toutes les pièces du véhicule sont les meilleurs moyens de contrer le vol automobile.

Les systèmes antivol doivent être conçus pour résister aux efforts des professionnels.

C'est d'ailleurs pour s'assurer d'un meilleur niveau de fiabilité des systèmes antivol que le CIVC, en collaboration avec d'autres associations, a élaboré les «normes canadiennes des systèmes antivol». Elles ont été rendues publiques le 14 mai 1998.

■ Détection par satellite

Ces systèmes, qui font appel à la technologie GPS, permettent non seulement de retracer les véhicules volés, mais aussi et surtout d'identifier des ateliers de démantèlement (*chop-shop*) et d'arrêter des individus. Il s'agit toutefois d'un système coûteux qui ne permet pas à lui seul de prévenir un vol.

■ Inspection préalable

Permet à l'assureur ou à d'autres autorités de vérifier l'identification du véhicule au moment de l'assurer ou de l'immatriculer. Il s'agit d'une mesure de contrôle.

■ Vignettes autocollantes

Une vignette est accolée sur la lunette du véhicule et indique que ce dernier ne devrait pas normalement circuler sur la route entre des heures prédéfinies. Cela permet ainsi l'interception du véhicule.

■ Vérification systématique (opération OTTO)

Consiste en la désignation de journées au cours desquelles les policiers procèdent à l'interception de véhicules cibles pour fins de vérification.

Le contrôle des recycleurs et commerçants-recycleurs

Depuis le 1^{er} décembre 1987, le Code de la Sécurité routière édicte que les recycleurs et commerçants-recycleurs sont tenus de garder à jour un registre détaillé des pièces et véhicules d'occasion qu'ils ont en leur possession, y compris leur origine et leur destination. De plus, ils doivent indiquer sur leurs factures de vente le numéro de série pour chacune des composantes majeures de véhicules qu'ils revendent. Notons qu'une association de recycleurs a été créée, l'ARPAC, laquelle a instauré un code de déontologie qui doit être suivi par ses membres.

Des visites de contrôle peuvent être effectuées par les policiers. Cependant, pour que de tels contrôles soient pleinement efficaces, les policiers doivent avoir acquis des connaissances de base en matière de vols de véhicules et d'identification des pièces, ce qui n'est pas toujours le cas. Par conséquent, de tels contrôles ne portent pas souvent fruit. De plus, l'ensemble des pièces revendues et non pas seulement les composantes majeures devraient faire l'objet d'une inscription obligatoire.

La formation des policiers qui procèdent aux visites doit être améliorée et la fréquence des contrôles doit être augmentée.

Action policière

De l'aveu même des autorités policières, compte tenu des ressources mises à la disposition des corps policiers et de l'ampleur du problème du vol, elles ne peuvent intervenir de façon significative contre les réseaux de vols d'automobiles qui, eux, sont bien structurés. D'ailleurs, les résultats de l'action policière sont clairement insuffisants.

De plus, il semble évident que les méthodes d'enquêtes traditionnelles ne réussissent pas à contrer le vol. Les autorités policières doivent innover dans leurs méthodes de façon à améliorer les taux de résolution et de recouvrement, et ce spécialement à Montréal. Il leur faut des ressources additionnelles et un partenariat avec tous les acteurs concernés. L'Industrie peut s'impliquer en :

- finançant des ressources allouées exclusivement au vol automobile;

- mettant en place des méthodes de travail ou des équipes d'enquête pour s'assurer d'une lutte efficace du phénomène sur plusieurs territoires environnants;
- sensibilisant la magistrature à l'importance de ce crime et à ses conséquences : le vol automobile, c'est plus qu'un crime contre la propriété, c'est un crime intimement relié à d'autres types de criminalité, tel le commerce de la drogue;
- réclamant une augmentation des mises en accusation et de la gravité des sentences (et qu'elles soient complètement purgées).

Les services policiers ont besoin d'aide pour être plus efficaces dans la répression du vol. À cet égard, l'Industrie peut jouer un rôle.

Banque de données du SACA

La banque des véhicules volés du SACA est-elle complète? Peut-elle être améliorée? L'étude des rapports annuels du SACA nous apprend qu'il semble y avoir des lacunes quant au nombre de rapports soumis par les assureurs. Il faut toutefois pondérer les résultats rapportés ci-bas car plusieurs véhicules volés sont retrouvés dans les 48 heures et plusieurs sont aussi déclarés pertes totales.

L'Industrie doit s'assurer de disposer d'une banque de données fiables.

**TABLEAU 4
BANQUE DE DONNÉES DU SACA**

Année	Nombre de véhicules volés au Canada	Nombre de rapports de vols enregistrés au SACA
1986	80 670	12 457
1987	87 670	14 551
1988	89 268	14 013
1989	100 203	16 592
1990	107 346	22 338
1991	135 505	27 017
1992	136 843	29 399
1993	134 527	32 976
1994	146 665	31 644
1995	160 447	33 075
1996	178 580	39 047

□ Des exemples de réussite

■ Programme de l'État de New-York

En 1986, la police de New-York devait élucider la disparition de 115 000 véhicules. Le programme mis en place (New York City's Combat Auto Theft (CAT) program) est celui des vignettes qui indiquent que le véhicule ne devrait pas être en circulation entre 1 h et 5 h du matin. Lorsqu'un patrouilleur localise un véhicule en circulation avec cette vignette durant ces heures, il va l'intercepter pour fins de vérification. Il a été évalué que ce programme a permis à ses adhérents de réduire de 40 % le risque de vol.

■ Michigan Auto Theft Prevention Authority

Fondé en 1986, la mission de cet organisme est d'initier des programmes de réduction du vol automobile. L'État américain du Michigan affichait alors le plus haut taux de vol de tous les États-Unis d'Amérique. Le financement de cette organisation est obtenu par la perception de 1 \$ par police d'assurance émise pour un véhicule de tourisme. Cela représente plus de 5 millions \$ U.S. par année (1994). Ils font surtout du financement (subvention) de mesures auprès des autorités policières ou judiciaires, ou d'initiatives locales (*neighborhood, community* ou *business organization*), et s'occupent également de prévention auprès des assurés, ainsi que de systèmes de protection (*theft prevention device, anti-theft device*). Entre le début de ce programme en 1986 et 1990, le vol automobile a chuté de 13,2 % au Michigan alors qu'au niveau national, il a augmenté de 48,9 %. Le taux est passé de 852 à 699 par 100 000 habitants au Michigan entre 1984 et 1990, alors que pour la même période, le taux national est passé de 437 à 661 par 100 000 habitants.

En 1994, le MATPA a fait le constat suivant : « The return on the investment by motorists is a saving of about \$29 on their annual auto insurance premium. From 1984 to 1994, auto theft in Michigan dropped 20%. Nationally, thefts increased 40% for same period ».

Les bénéfices pour les assureurs durant cette période sont évalués à 1,2 milliard \$.

■ Anti-Car Theft Act

Entrée en vigueur en 1992 et amendée en 1995 par le président Clinton, cette loi requiert entre autres que les véhicules vendus aux États-Unis soient marqués en 14 endroits (pièces majeures) par les fabricants.

■ RECOMMANDATIONS

Après avoir traité de la question du vol automobile sous divers angles, et avoir formulé plusieurs constats, nous pouvons maintenant faire part de certaines recommandations quant aux mesures à prendre pour réduire l'importance et le coût du vol.

Nous sommes d'avis que, pour l'Industrie, la lutte contre le vol automobile devrait passer par les mesures suivantes :

Au niveau policier, il faut :

- 1) Donner des moyens aux pouvoirs publics pour qu'ils puissent être plus rigoureux dans le respect et l'application de la loi, notamment des moyens relatifs aux enquêtes et la poursuite des mises en accusation visant surtout le trafic illégal de pièces et l'exportation des véhicules. Il est impératif de retirer les récidivistes de la circulation.
- 2) Agir comme agent de coordination, à l'instar de l'expérience du Michigan, entre les autorités policières et les autres intervenants pour la mise sur pied de mesures sérieuses de prévention et de réduction du vol. Améliorer les résultats des enquêtes des services de polices et coordonner les travaux de tous les intervenants.

Au niveau des manufacturiers, il faut :

- 3) Faire en sorte d'améliorer l'identification des véhicules et de leurs pièces par du marquage plus systématique, chez les fabricants, pour qu'ils soient marqués dès leur mise en service. Il faudrait qu'un registre pan-canadien des véhicules marqués soit tenu (déclaration obligatoire avec émission d'un certificat). À titre d'incitatif, les assureurs pourraient réduire les primes des véhicules marqués à l'usine.
- 4) Rendre les véhicules plus sécuritaires par l'amélioration de l'efficacité des systèmes antivol ainsi que d'en accroître la présence sur les véhicules et leur utilisation par les propriétaires. Les récentes normes du CIVC constituent un pas dans cette direction.

Au niveau de l'industrie des assurances, il faut :

- 5) Promouvoir et favoriser les échanges et les discussions entre tous les intervenants concernés par le vol automobile de manière à établir des stratégies d'intervention concertées de lutte contre le vol.
- 6) Encourager les propriétaires de véhicules à acquérir des systèmes antivol qui soient efficaces par des mesures d'incitation plus « agressives », en durcissant le marché des véhicules non protégés dans les territoires les plus à risques

par l'imposition de primes qui reflètent les déboursés directement occasionnés par les pertes par vol.

- 7) Améliorer les méthodes et les enquêtes des assureurs pour mieux décourager les pertes frauduleuses. Les assureurs doivent aussi s'interroger sur leurs pratiques et leurs procédures de réclamation pour faire en sorte de faire tout ce qui est possible pour détecter, enquêter et refuser les réclamations frauduleuses.
- 8) Les assureurs peuvent réduire les incidences de «paper car» en obligeant des pré-inspections de véhicules, surtout pour les véhicules sans contrat d'achat (achat d'un particulier).
- 9) Interpeller le grand public dans des efforts de modification des comportements. Les voleurs profitent de chaque occasion. Il faut continuer à responsabiliser les assurés pour ainsi prévenir la négligence. On sait que les conséquences d'un vol de véhicule ne sont pas très lourdes pour un individu, lequel n'a qu'à se tourner vers son assureur. Alors pourquoi ferait-il preuve de prudence? Il faut poursuivre les campagnes de prévention et de sensibilisation.
- 10) Les assureurs doivent éviter les recycleurs non réputés pour leurs pratiques légitimes en contrôlant la provenance des pièces installées aux véhicules réparés.

Au niveau des instances réglementaires, il faut :

- 11) Promouvoir la mise sur pied de mesures obligatoires de contrôle du parc automobile. De façon à intercepter les véhicules qui circulent sur le territoire, un véhicule devrait faire l'objet d'au moins deux inspections sa vie durant : lors de l'immatriculation, d'une inspection statutaire, ainsi que lors de toute interception par les policiers. Les véhicules en provenance de l'extérieur de la province doivent faire l'objet d'une attention particulière.
- 12) Voir à l'harmonisation rapide des pratiques d'immatriculation et d'enregistrement des véhicules à travers le pays.
- 13) Obliger tous les assureurs à faire rapport à une banque de données pan canadienne qui devrait être celle déjà existante du SACA. Faciliter l'accès aux données de la SAAQ, notamment au niveau de l'immatriculation des véhicules fortement accidentés et ré-immatriculés en un court laps de temps pour qu'un suivi soit effectué.
- 14) Pour faire en sorte que seules des transactions légitimes et légales soient effectuées au niveau du marché du recyclage, il faut :

- Augmenter les ressources pour fins d'inspection et s'assurer qu'elles possèdent une formation adéquate.
- Uniformiser dans tout le Canada les règles relatives aux preuves documentaires sur la provenance de toute pièce ou véhicule, et non pas juste pour les composantes majeures.
- Appliquer de fortes sanctions aux contrevenants.

Au niveau judiciaire, il faut :

- 15) Plaider auprès des pouvoirs ministériels pour des mesures législatives favorables aux objectifs de réduction.
- 16) Exiger que les sentences judiciaires soient appliquées plus sévèrement par les tribunaux de manière à sanctionner plus sévèrement le crime du vol automobile.

Les experts s'accordent pour dire que la meilleure façon de réduire l'incidence des vols est la coordination des efforts en matière d'éducation, d'application de la loi et de la technologie. La présence d'un organisme dédié à cette fin est le meilleur moyen d'y parvenir.

Nous sommes d'avis qu'au Québec, si nous voulons être efficaces dans notre démarche de réduction du vol automobile, il nous faut un organisme de coordination, dans le genre du *Michigan Auto Theft Prevention Authority*, qui soit doté de budgets suffisants. Nous recommandons donc la mise sur pied d'un organisme entièrement dédié à la lutte contre le vol automobile, contrôlé par les assureurs, qui pourrait notamment être responsable de la mise en application des diverses recommandations du présent rapport, de même que de toutes autres mesures pouvant avoir un lien avec ce dossier. Le financement de cet organisme serait obtenu par la perception d'une certaine redevance sur la prime de chaque police d'assurance automobile émise au Québec.

□ Notes

1. Voir le Tableau A à l'Annexe.
2. Voir le Tableau A à l'Annexe.
3. Voir le Tableau B à l'Annexe.
4. *Assurance valeur à neuf et vol automobile : une étude statistique*. HEC-Montréal: Chaire de gestion des risques, février 1997.
5. Selon les données de 1992.
6. Voir le Tableau C à l'Annexe.
7. Voir les Tableaux B et D à l'Annexe.
8. Voir le Tableau E à l'Annexe.
9. Voir Tableau F à l'Annexe.

■ ANNEXE

TABLEAU A
RAPPORT STATISTIQUE SUR
L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

RÉSULTATS POUR LE VOL DE VÉHICULE DE TOURISME

Année	Nombre de véhicules acquis	Nombre de sinistres	Coût	Coût moyen	Fréquence
1988	2 617 929	38 933	115 382 505 \$	2 963 \$	1,49 %
1989	2 720 201	41 291	141 004 459 \$	3 415 \$	1,52 %
1990	2 808 890	47 203	186 612 277 \$	3 953 \$	1,68 %
1991	2 838 486	48 438	202 733 670 \$	4 185 \$	1,71 %
1992	2 862 511	43 608	184 972 875 \$	4 241 \$	1,52 %
1993	2 878 764	40 266	177 998 832 \$	4 420 \$	1,40 %
1994	2 891 225	34 579	172 233 374 \$	4 980 \$	1,20 %
1995	2 926 196	34 816	178 650 723 \$	5 131 \$	1,19 %
1996	2 956 666	40 242	215 864 083 \$	5 364 \$	1,36 %
1997	2 987 473	41 006	238 291 718 \$	5 811 \$	1,37 %

VOL D'UNE PARTIE DU VÉHICULE

Année	Nombre de véhicules acquis	Nombre de sinistres	Coût total	Coût moyen	Fréquence
1995	2 926 098	14 658	20 756 739 \$	1 416 \$	0,50 %
1996	2 956 666	15 570	19 471 070 \$	1 250 \$	0,53 %
1997	2 987 473	14 768	19 766 393 \$	1 338 \$	0,49 %

VOL DU VÉHICULE ENTIER

1995	2 926 098	20 157	157 893 983 \$	7 833 \$	0,69 %
1996	2 956 666	24 672	196 393 013 \$	7 960 \$	0,83 %
1997	2 987 473	26 238	218 525 326 \$	8 328 \$	0,88 %

TABLEAU B
MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE – STATISTIQUES 1997

ÉVOLUTION DES INFRACTIONS VOL DE VÉHICULES MOTEURS

Année	Nombre réel	Taux par 1000 habitants	% d'infraction solutionnée
1989	33 922	5,20	15,8 %
1990	40 158	5,83	14,9 %
1991	48 174	6,99	13,5 %
1992	49 335	7,16	12,9 %
1993	47 652	6,91	14,4 %
1994	43 399	6,03	13,6 %
1995	44 009	6,12	12,4 %
1996	50 341	7,00	12,0 %
1997	51 518	7,21	10,17 %

TABLEAU C
STATISTIQUE CANADA – RAPPORT JURISTAT
SUR LE VOL DE VÉHICULE MOTEUR AU CANADA (1996)

	Nombre de vols en 1996	Taux par 100 000 véhicules
Québec	48 071	1 258
Ontario	58 419	919
Colombie-Britannique	35 747	1 627
Manitoba	10 231	1 518
Canada	178 580	1 043

TABLEAU D
VOL AUTOMOBILE

**ÉVOLUTION DU TAUX DE SOLUTION ET
DU TAUX DE MISE EN ACCUSATION AU QUÉBEC DE 1985 À 1996**

Année	Nombre d'infractions	Infractions classées avec mise en accusation	Infractions classées sans mise en accusation	Taux de solution ⁽¹⁾	Taux de mise en accusation ⁽²⁾
1985	26 501	3 181	904	15,4 %	12,0 %
1986	26 978	3 460	821	15,9 %	12,8 %
1987	27 532	3 308	816	15,0 %	11,5 %
1988	27 754	3 496	986	16,1 %	12,1 %
1989	33 979	4 021	1 356	15,8 %	11,8 %
1990	39 686	4 141	1 670	14,6 %	10,4 %
1991	47 715	5 065	1 401	13,5 %	10,6 %
1992	49 374	4 952	1 569	13,2 %	10,0 %
1993	47 965	4 758	2 030	14,1 %	9,9 %
1994	43 854	4 250	1 713	13,6 %	9,7 %
1995	42 977	3 832	1 339	12,0 %	8,9 %
1996	48 071	4 253	1 385	11,7 %	8,8 %

(1) Infractions classées / nombre d'infractions.

(2) Infractions classées avec mise en accusation / nombre d'infractions.

Source: Centre de la statistique juridique, Statistiques Canada – Rapport annuel de 1985 à 1996.

TABLEAU E
COMMISSION PRÉVOST : LES VOLS AUTOMOBILES, 1968

	Année	Nombre de véhicules volés	Taux par 100 000 véhicules	Taux de recouvrement
CANADA	1963	37 700	620,6	92,6 %
	1964	40 325	631,9	91,7 %
	1965	37 419	558,3	91,7 %
	1966	39 023	554,7	94,9 %
QUÉBEC	1963	14 752	1 067,6	84,1 %
	1964	14 342	995,1	81,3 %
	1965	12 469	842,1	79,8 %
	1966	12 530	805,1	89,8 %
ONTARIO	1963	11 911	525,1	98,4 %
	1964	14 099	592,1	97,9 %
	1965	13 491	536,1	97,9 %
	1966	14 001	529,6	96,6 %

On peut remarquer à l'étude de ces statistiques que déjà à l'époque, le taux québécois de vols par 100 000 véhicules était supérieur à ceux de l'Ontario et du Canada et que le taux de recouvrement est plus bas.

TABLEAU F
PROTECTION «DE SÉRIE» DES VÉHICULES

Année Modèle	Nombre de modèles	Systèmes d'alarme				Antidémarrreur				Gravure				Clé de sécurité		Aucune protection	
		Actifs		Passifs		Actifs		Passifs		Vitres		Pièces		#	%	#	%
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%				
1992	888	38	4,3	15	1,7	0	0	93	10,5	0	0	48	5,4	64	7,2	700	78,8
1993	880	77	8,7	20	2,3	0	0	124	14,1	2	0,2	34	4,6	65	7,4	666	75,7
1994	812	85	10,5	31	3,8	0	0	127	15,6	2	0,2	34	4,2	51	6,3	578	71,2
1995	815	73	8,9	66	8,1	0	0	168	20,6	11	1,3	38	4,7	66	8,1	512	62,8
1996	758	1	0,1	149	19,6	0	0	219	28,9	3	0,3	64	8,4	128	16,9	390	51,4
1997	735	1	0,1	160	21,8	0	0	234	31,8	1	0,1	77	10,5	138	18,8	344	46,8
1998	689	4	0,6	160	23,2	0	0	347	50,4	0	0	46	6,7	284	41,2	164	23,8
1999 ⁽¹⁾	279	1	0,4	75	26,9	0	0	219	78,5	0	0	8	2,9	200	71,7	21	7,5

(1) Les données recueillies pour l'année 1999 ne sont pas complètes.

TABLEAU G

Année	Total Sinistres	Fréquence	COÛT Vol total + Vol partie! (millions \$)	ACTIONS ENTREPRISES/MESURES PRISES POUR CONTRENER LE VOL AUTO EN FONCTION DES DIVERS VOILETS RELIÉS AU PHÉNOMÈNE						
				Prévention Sensibilisation	Opération policière	Pratique des assureurs	Protection véhicules (MANUFACTURIERS)	Contrôle du parc automobile (RECYCLEURS)	Système judiciaire	
1988	38 933	1,49 %	115 382 505	<ul style="list-style-type: none"> • Lancement Opération AUTOgraphe • Campagne publicitaire (TV, radio, imprimé) • Diffusion d'un premier dossier sur vol auto 		<ul style="list-style-type: none"> • Révision pratiques (souscription, enquête & règlement) 				
1989	41 291	1,52 %	141 004 459	<ul style="list-style-type: none"> • Support aux partenaires AUTOgraphe • Diffusion 2^e dossier sur vol automobile 	<ul style="list-style-type: none"> • Marquage des véhicules par : corps de police, organismes prévention, entreprises 					
1990	47 203	1,68 %	186 612 277	<ul style="list-style-type: none"> • Étude sur les systèmes antivol • Support aux partenaires AUTOgraphe 	<ul style="list-style-type: none"> • Marquage de véhicules 					
1991	48 438	1,71 %	202 733 670	<ul style="list-style-type: none"> • Colloque sur le vol automobile • Création Comité d'action sur vol automobile • Protocole d'engagement des assureurs • Production d'un vidéo sur vol automobile • Diffusion 3^e dossier sur vol automobile : résultats de l'étude sur les systèmes antivol 	<ul style="list-style-type: none"> • Marquage de véhicules 	<ul style="list-style-type: none"> • Début programmes incitatifs individuels • Début des vérifications par les contrôleurs du GAA sur l'apposition des statuts sur les pertes totales 		<ul style="list-style-type: none"> • Code sécurité routière : <ul style="list-style-type: none"> - déclaration obligatoire véhicules pertes totales - inspection obligatoire des VGA par garagiste - obligation de tenir registre indiquant provenance des pièces acquises 		

TABLEAU G (suite)

Année	Total Sinistres	Fréquence	COÛT Vol total + Vol partiel (millions \$)	ACTIONS ENTREPRISES / MESURES PRISES POUR CONTRENER LE VOL AUTO EN FONCTION DES DIVERS VOLETS RELIÉS AU PHÉNOMÈNE					
				Prévention Sensibilisation	Opération policière	Pratique des assureurs	Protection véhicules (MANUFACTURIERS)	Contrôle du parc automobile (RECYCLEURS)	Système judiciaire
1992	43 608	1,52 %	184 972 875	<ul style="list-style-type: none"> • Support aux partenaires AUTOgraphe • Étude sur le programme AUTOgraphe 	<ul style="list-style-type: none"> • Marquage de véhicules 	<ul style="list-style-type: none"> • Assistance aux policiers par les contrôleurs du GAA dans l'identification des véhicules récupérés • Vérification de la provenance des pièces majeures usagées accordées par les firmes d'estimation agréées ou accréditées par les contrôleurs du GAA 	<ul style="list-style-type: none"> • Marquage voitures Volkswagen 		
1993	40 266	1,40 %	177 998 832	<ul style="list-style-type: none"> • Campagne d'affichage à Montréal et Québec (trois thématiques : clé, portes, vitres) • Participation Congrès ADPPQ • Tournée de sensibilisation centres commerciaux • Collaboration au programme AUTOdéfense • Production d'outils pour partenaires policiers (billets de courtoisie, affiches, dépliants) • Diffusion 4^e dossier sur vol automobile 	<ul style="list-style-type: none"> • Application vigoureuse article 381 du Code sécurité (contravention / clé ds contact) • Programme AUTO-défense du service de police de Laval • Distribution des billets de courtoisie • Marquage de véhicules 				

TABLEAU G (suite)

Année	Total Sinistres	Fréquence	COÛT Vol total + Vol partiel (millions \$)	ACTIONS ENTREPRISES / MESURES PRISES POUR CONTRE LE VOL AUTO EN FONCTION DES DIVERS VOLETS RELIÉS AU PHÉNOMÈNE					
				Prévention Sensibilisation	Opération policière	Pratique des assureurs	Protection véhicules (MANUFACTURIERS)	Contrôle du parc automobile (RECYCLEURS)	Système judiciaire
1994	34 579	1,20 %	172 233 374	<ul style="list-style-type: none"> • Campagne « Voyez-y » : capsules radio communiqués/prévention du vol automobile • Participation au congrès ADPPQ • Bilan vol automobile 1989-1993 : conférence presse • Formation aux estimateurs : cours DAM (détection des véhicules maquillés) • Support financier projet CERVO • Collaboration campagne d'affichage SPCUM • Support aux partenaires AUTOgraphe 	<ul style="list-style-type: none"> • Projet conjoint CERVO visant récupération véhicules volés pour exportation 				
1995	34 816	1,19 %	178 650 723	<ul style="list-style-type: none"> • Continuation « Voyez-y » • Programme subvention : invitation partenaires AUTOgraphe à instaurer projet préventif 	<ul style="list-style-type: none"> • Continuation CERVO 				

TABLEAU G (suite)

Année	Total Sinistres	Fréquence	COÛT Vol total + Vol partiel (millions \$)	ACTIONS ENTREPRISES / MESURES PRISES POUR CONTRENER LE VOL AUTO EN FONCTION DES DIVERS VOLETS RELIÉS AU PHÉNOMÈNE					
				Prévention Sensibilisation	Opération policière	Pratique des assureurs	Protection véhicules (MANUFACTURIERS)	Contrôle du parc automobile (RECYCLEURS)	Système judiciaire
1996	40 242	1,36 %	215 864 083	<ul style="list-style-type: none"> • Réédition de l'opération AUTOgraphe • Productions nouvelles affiches préventives : vol automobile et vol d'objets de valeur • Collaboration programmes SPCUM et Laval • Collaboration au projet CIBLE • Continuation « Voyez-y » 	<ul style="list-style-type: none"> • Campagnes d'affichage SPCUM et Laval (terrains centres commerciaux, hôpitaux, entreprises) • Projet CIBLE (répression) : opération plusieurs partenaires 				
1997	41 006	1,37 %	238 291 718		• Poursuite projet CIBLE				
1998				<ul style="list-style-type: none"> • Début du programme de connaissance en assurance automobile : message de prévention sur le vol automobile 	<ul style="list-style-type: none"> • Centre d'expertise véhicules volés retrouvés / SPCUM 		<ul style="list-style-type: none"> • Norme canadienne systèmes antivol 	<ul style="list-style-type: none"> • Début du programme ontarien sur les statuts des pertes totales 	

TABLEAU H
COMPARAISON DES COÛTS DE 1988 À 1997

En dollars (\$) de 1998			
Année	Coût total	Coût moyen	Fréquence
1988	115 382 505 \$	2 963 \$	1,49 %
1989	135 191 236 \$	3 274 \$	1,52 %
1990	171 518 637 \$	3 633 \$	1,68 %
1991	173 573 348 \$	3 583 \$	1,71 %
1992	115 570 122 \$	3 566 \$	1,52 %
1993	147 594 388 \$	3 665 \$	1,40 %
1994	144 855 655 \$	4 188 \$	1,20 %
1995	147 645 226 \$	4 240 \$	1,19 %
1996	175 642 053 \$	4 364 \$	1,36 %
1997	191 091 995 \$	4 660 \$	1,37 %