

## COMPTE RENDU DU SYMPOSIUM SUR LE VOL D'AUTOMOBILE TENU À L'ÉCOLE DES HEC LES 15 ET 16 JUIN 1999

Rémi Moreau

Volume 67, numéro 2, 1999

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1105265ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1105265ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0004-6027 (imprimé)

2817-3465 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Moreau, R. (1999). COMPTE RENDU DU SYMPOSIUM SUR LE VOL D'AUTOMOBILE TENU À L'ÉCOLE DES HEC LES 15 ET 16 JUIN 1999. *Assurances*, 67(2), 275–278. <https://doi.org/10.7202/1105265ar>

# COMPTE RENDU DU SYMPOSIUM SUR LE VOL D'AUTOMOBILE TENU À L'ÉCOLE DES HEC LES 15 ET 16 JUIN 1999

par Rémi Moreau

Le Groupement des assureurs automobiles a tenu un important symposium à l'École des Hautes Études Commerciales les 15 et 16 juin 1999, réunissant plus de 200 participants dans tous les milieux : assureurs, manufacturiers, garagistes, corps policiers, organismes de contrôle ou de normalisation, universitaires et associations diverses. Dans son mot de bienvenue, M. Medza signala cette question fort simple dirigée aux assureurs : quel est votre seuil de tolérance ?

Sous le thème *Vol automobile : le défi de la concertation*, le symposium débuta par un exposé de la situation donné par Louis Morriseau, analyste en recherche et développement des politiques (GAA). Ce dernier ne manqua pas de rappeler l'ampleur du phénomène. En 1997, toute la criminalité reliée à l'automobile au Québec a totalisé plus de 589 millions de dollars, dont plus de 256 millions de dollars en indemnités étaient liés strictement au vol automobile, alors que le coût des indemnités pour le vol totalisait 115 millions de dollars en 1988. En d'autres termes, le coût moyen des indemnités était de 2 963 dollars en 1988 et il fut de 6 963 dollars en 1998.

Cet exposé fut suivi par une analyse stratégique du phénomène du vol d'autos par trois chercheurs du département de criminologie du Centre international de criminologie comparée de l'Université de Montréal, à savoir Marc Ouimet, Pierre Tremblay et Maurice Cusson.

Le professeur Ouimet passa d'abord en revue la situation actuelle et l'évolution de la criminalité reliée au vol d'autos. Il expliqua ensuite les facteurs qui expliquent les tendances, dans une triple perspective : la démographie, la justice, l'économie. Par voie de conséquence de cette conjoncture démographique, économique et judiciaire, le conférencier constate que les réseaux criminels se développent et que les nouvelles opportunités criminelles s'instaurent. Il conclut sur la nécessité d'agir sur différents fronts : sensibiliser les consommateurs, promulguer des peines plus sévères propres à

décourager les acteurs des réseaux, identifier les points de vente des marchandises d'origine douteuse et les commerces détenus par les partenaires du crime organisé.

Le professeur Tremblay dressa un diagnostic du marché des véhicules volés en commençant par quelques histoires de cas et il tenta de cerner le problème autour de quatre éléments : l'augmentation du volume annuel de véhicules volés depuis 10 ans, le constat d'un processus de diffusion géographique des vols de véhicules pour fins de revente, l'impact dissuasif des arrestations policières a cessé de s'exercer depuis le milieu des années 1970, enfin la succession de trois cohortes distinctes d'entrepreneurs délinquants qui ont mobilisé les réseaux criminels, de plus en plus sophistiqués. Il conclut sa présentation par un diagnostic éloquent sur toutes les classes de citoyens participant au festin des véhicules volés, qui n'est plus cuisiné dans les bas-fonds et les tavernes, mais dans les lieux les plus ouverts (ateliers de travail, bureaux, concessionnaires et autres) en bref dans toutes les classes de citoyens, « modérément imparfaits, bien intégrés socialement, qui disposent d'un savoir-faire évident » : une distribution en cloche avec une minorité de délinquants d'un côté, une minorité de non-délinquants d'un autre côté et entre les deux une proportion non négligeable d'entrepreneurs, de travailleurs, de cols bleus et de cols blancs bien informés.

Le professeur Cusson, le dernier conférencier de cette trilogie issue du département de criminologie de l'Université de Montréal, suggéra certaines pistes de solutions, notamment en bannissant les campagnes de sensibilisation, considérées inefficaces, pour consacrer l'argent ainsi épargné vers des actions rentables, d'abord par la prévention (antivols fiables, méthodes pour déceler les secondes victimisations, sécurisation accrue des parcs de stationnements, marquages systématiques, impact de la clause valeur à neuf et nécessité d'en conditionner l'application). Mais la prévention ne suffit pas ; elle doit nécessairement être accompagnée par la répression (action policière, judiciaire et correctionnelle).

Dans la seconde partie de la matinée et en après-midi, quatre ateliers ont réuni différents experts qui ont traité les thèmes suivants :

- atelier 1 : Les enquêtes et le contrôle au niveau policier et au niveau de l'appareil judiciaire ;
- atelier 2 : La protection des véhicules et la responsabilisation des consommateurs ;
- atelier 3 : Le contrôle du parc automobile ;
- atelier 4 : Les pratiques des assureurs en matière de souscription et de règlement des sinistres.

Le conférencier invité au déjeuner fut M. Valdis A. Vitols, directeur général du *Michigan's Automobile Theft Prevention Authority*. Son allocution porta sur un modèle en matière de prévention du vol d'automobile. Cet organisme est financé par une contribution de 1 dollar sur chaque police d'assurance émise. Pour en savoir plus, nous mentionnons ici son site Web : « [www.msp.state.mi.us](http://www.msp.state.mi.us) ».

En début d'après-midi, le criminologue Georges-André Parent traita du besoin d'une action concertée pour lutter efficacement contre le vol d'automobile. Le conférencier expliqua que le vol d'auto est un crime tridimensionnel (le délinquant, la cible et l'opportunité criminelle), qui exige la concertation de tous les intervenants. Il tenta de regrouper les intervenants et leurs actions en fonction de leur champ d'action et de compétence, de la nature de leurs interventions et selon qu'ils s'attaquent au délinquant, à la cible ou à l'occasion de rencontre des deux. On les regroupe en deux grandes catégories : la recherche d'une part, l'intervention, d'autre part, qu'elle soit préventive ou répressive. À l'intérieur de l'intervention, l'auteur aborda successivement le système pénal, les autres agents de contrôle social, la sécurité privée, les élus, le législateur et les administrations publiques, les concessionnaires, les réparateurs, les vendeurs, les assureurs et enfin les autres intervenants. Enfin, il termina son allocution en abordant deux thèmes : la banalisation du vol d'autos et son coût social.

Les ateliers ont repris jusqu'à la fin de l'après-midi.

Le programme de la journée du lendemain débuta par une réunion plénière sur les présentations des ateliers par les animateurs désignés et les recommandations et/ou consensus qui s'en dégagèrent.

Voici un aperçu.

#### **Atelier 1**

- Inefficacité policière
- Nécessaire concertation entre corps policiers
- Sensibilisation des patrouilleurs
- Budgets appropriés
- Formation des policiers à repenser
- Amendes judiciaires plus mordantes et plus médiatisées

#### **Atelier 2**

- Dispositifs d'alarmes dans les voitures très sophistiqués
- Prise en compte de la sophistication parallèle des voleurs

- Besoins de normes objectives quant à la panoplie de dispositifs mécaniques ou automatiques, incorporés par le manufacturier d'auto ou installés subséquentement par des entreprises spécialisées
- Nécessité de mieux responsabiliser les consommateurs

### **Atelier 3**

- Bon contrôle des automobiles
- Lacunes dans le contrôle des pièces importées
- Révision du statut des véhicules gravement accidentés (v.g.a.)
- Marquage systématique des pièces
- Fichier central et contrôle des véhicules
- Harmonisation des règles canadiennes d'immatriculation

### **Atelier 4**

- Leadership des assureurs
- Inquiétude sur l'effet de la clause «valeur à neuf»
- Harmonisation et concertation entre le service de souscription (marketing) et le service des sinistres des assureurs
- Inspection préalable des véhicules
- Miser sur un organisme déjà en place (GAA ou SACA) pour la prévention du vol au lieu d'en créer et financer un nouveau, en ayant pris soin de bien identifier son mandat et ses objectifs avant de refiler la note aux consommateurs
- Rendre les méthodes d'enquêtes plus rigoureuses, notamment par des rencontres personnelles plutôt que par des enquêtes téléphoniques

M. Medza, le directeur général du GAA clôtura les travaux des deux journées non seulement en félicitant les intervenants mais en les assurant que leurs recommandations et suggestions seraient suivies rapidement de mesures concrètes. Sur le plan de la concertation, il exprima le voeu que chaque groupe impliqué puisse s'auto-critiquer et revoir ses propre méthodes.

En ce qui concerne le GAA, le conseil d'administration examinera toutes les mesures en priorisant un certain nombre de solutions. Un rapport est à venir. Le vrai travail n'est pas terminé, il commence.