

CE

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

**FRAUDE ET
DÉLINQUANCE
DANS LES TRANSPORTS
ROUTIERS DE
MARCHANDISES**



CONFÉRENCE EUROPÉENNE
DES MINISTRES DES TRANSPORTS

**FRAUDE ET
DÉLINQUANCE
DANS LES TRANSPORTS
ROUTIERS DE
MARCHANDISES**

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

Dans la situation actuelle, le rôle de la CEMT consiste surtout à :

- faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement et techniquement efficace, dont les performances relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement correspondent aux plus hautes exigences possibles et dont la dimension sociale occupe pleinement la place qu'elle mérite ;
- aider également à l'établissement d'un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne et les autres pays du continent européen.

Le Conseil de la Conférence réunit les Ministres des Transports des 41 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ERY Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Moldavie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République fédérale de Yougoslavie, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Six pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, États-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande et République de Corée) et deux, un statut de Membre observateur (Arménie et Maroc).

Les travaux du Conseil sont préparés par un Comité des Suppléants, composé de hauts fonctionnaires représentant les Ministres. Ce comité est assisté dans sa tâche par des groupes de travail auxquels sont confiés des mandats spécifiques.

Parmi les questions étudiées présentement au sujet desquelles les Ministres sont appelés à prendre des décisions, on peut citer l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique paneuropéenne des transports, l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans le marché européen des transports, les questions spécifiques liées aux transports par chemins de fer, par routes et par voies navigables, les transports combinés, les transports et l'environnement, le transport urbain durable, les coûts sociaux des transports, les tendances en matière de transports internationaux et les besoins en infrastructures, les transports pour les personnes à mobilité réduite, la sécurité routière, la gestion du trafic, l'information routière et les nouvelles technologies de communication.

Des analyses statistiques concernant l'évolution des trafics, des accidents de la route et des investissements sont publiées régulièrement et permettent de connaître sur une base trimestrielle ou annuelle la situation du secteur des transports dans les différents pays européens.

Dans le cadre de ses activités scientifiques, la CEMT organise régulièrement des Symposiums, des Séminaires et des Tables Rondes sur des sujets relevant de l'économie des transports. Les résultats de ces travaux servent de base à l'élaboration de propositions de décisions politiques à soumettre aux Ministres.

Le service de Documentation de la CEMT dispose de nombreuses informations sur le secteur des transports. Ces informations sont notamment accessibles sur le site Internet de la CEMT.

Le Secrétariat de la CEMT est rattaché administrativement au Secrétariat de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE).

Also available in English under the title:
Crime in Road Freight Transport

Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :
www.oecd.org/cem

© CEMT 2002 – Les publications de la CEMT sont diffusées par le Service des Publications de l'OCDE,
2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France

AVANT-PROPOS

La délinquance et la fraude dans les transports sont des problèmes de plus en plus préoccupants. Le Conseil des Ministres de la CEMT, lors de ses réunions à Berlin en 1997 et à Varsovie en 1999, a examiné ce problème et a approuvé des recommandations spécifiques pour combattre la fraude dans les transports. Ces recommandations sont incluses dans cette publication.

Afin d'assurer la mise en œuvre de ces recommandations, un Groupe d'orientation multidisciplinaire sur la lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports, réunissant des représentants de divers milieux (ministères des transports, des affaires économiques et de l'intérieur, Organisations internationales - UE, CEE/ONU, EUROPOL, INTERPOL, police, douanes, assurances, industrie, transporteurs, etc.) a été constitué à l'automne 1999 pour formuler des propositions sur la façon dont la CEMT pourrait efficacement contribuer à la lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports, proposer des priorités pour les travaux de la CEMT, et orienter les projets spécifiques qui doivent être entrepris.

Deux priorités immédiates ont été identifiées. D'abord réunir et rendre disponibles des informations comparables sur la délinquance et la fraude dans les transports, deuxièmement étudier la manière dont des dispositifs antivol et des systèmes de communication peuvent être introduits.

On trouvera dans la présente publication un résumé des travaux effectués à ce jour sur ces questions, ainsi que les conclusions adoptées par les ministres de la CEMT en mai 2001.

Les événements du 11 septembre 2001 ont ajouté une nouvelle dimension à ce sujet et inévitablement l'amélioration de la sécurité dans les transports sera un des composants parmi les activités de la CEMT dans l'avenir.

La CEMT remercie vivement le travail du Groupe directeur sur la lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports dans la préparation de ce rapport et souhaite remercier tout particulièrement Mme Elaine Hardy pour sa contribution dans la partie I sur le Vol de marchandises et de véhicules transportant des marchandises et également à M. Frank Heinrich-Jones (Dispositifs de prévention des vols pour le transport de marchandises par route), M. Jean-Pierre Paschal (Systèmes après vol) et M. Dietbert Kollbach (Systèmes à courte portée pour l'identification des véhicules) pour leurs contributions dans la Partie II de cette publication.

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS.....	3
Partie I. VOLS DE MARCHANDISES ET DE VEHICULES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES	9
1. SYNTHESE DES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	11
Recommandations.....	12
2. CADRE GENERAL DU RAPPORT	13
2.1 Champ	13
2.2 Objectifs	13
2.3 Historique.....	13
2.4 Méthode	15
2.5 Résumé du Rapport intérimaire	16
2.6 Organisations et représentants contactés.....	17
2.7 Réponses au questionnaire	19
3. ANALYSE COMPARATIVE DES METHODES UTILISEES EN EUROPE.....	21
3.1 Définitions.....	21
3.2 Méthodes de recensement des infractions.....	21
3.3 Lieux	28
3.4 Modalités de perpétration des vols.....	30
3.5 Conclusions	31
4. PROFILS NATIONAUX	34
Introduction.....	34
4.1 Autriche.....	35
4.2 Belgique	36
4.3 République tchèque.....	38
4.4 Danemark	39
4.5 Estonie.....	41
4.6 Finlande.....	43
4.7 France.....	45
4.8 Allemagne	46
4.9 Grèce	48
4.10 Hongrie	50
4.11 Irlande	51
4.12 Italie	52
4.13 Luxembourg	53
4.14 Pays-Bas.....	55
4.15 Norvège.....	58

4.16	Pologne	59
4.17	Russie.....	60
4.18	Espagne.....	62
4.19	Suède.....	63
4.20	Turquie.....	64
4.21	Royaume-Uni	65
	Conclusion	70
5.	ANALYSE STATISTIQUE ET VUE D'ENSEMBLE.....	71
5.1.	Introduction.....	71
5.2	Statistiques et fréquence des vols.....	72
5.3	Valeur des véhicules et remorques volés	78
5.4	Fréquence des vols de marchandises à bord de véhicules ou en même temps qu'eux et valeur de ces marchandises	80
5.5	Valeur des marchandises volées à bord de véhicules ou en même temps qu'eux.....	81
5.6	Types de marchandises volées à bord de véhicules ou en même temps qu'eux	83
5.7	Valeur des marchandises volées : Etude de cas sur 13 entreprises	86
6.	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	90
6.1	Conclusions.....	90
6.2	Recommandations.....	91
	Annexe 1. Organisations contactées.....	93
	Annexe 2. Collecte des données et coopération	94
	BIBLIOGRAPHIE	95
	Partie II. AMELIORATION DE LA SECURITE DES VEHICULES DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE.....	97
1.	SYNTHESE DES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	99
	Recommandations aux autorités responsables des transports.....	99
	Recommandations aux autres autorités et acteurs.....	100
2.	INTRODUCTION	101
3.	NATURE DU PROBLEME.....	101
4.	OBLIGATIONS LEGALES, DIRECTIVES ET NORMES.....	102
4.1	Réglementations relatives aux dispositifs de sécurité.....	102
4.2	Normalisation européenne des dispositifs après vol	104
4.3	Recommandations et codes de prescriptions techniques.....	105
4.4	Directives nationales	106
5.	DISPOSITIFS DE PREVENTION DES VOLS	106
	Dispositifs antivol.....	107

6. SYSTEMES APRES VOL.....	110
6.1 Rayon d'action.....	111
6.2 Systèmes à courte portée.....	111
6.3 Systèmes à longue portée.....	112
6.4 Particularités des systèmes après vol.....	113
6.5 Considérations économiques.....	114
7. MISE EN ŒUVRE, CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....	115
7.1 Conclusions générales.....	115
7.2 Rôle des ministères des transports et autres autorités intéressées.....	116
7.3 Rôle des autres intervenants.....	118
Annexe 1. Systèmes d'identification des véhicules.....	121
Annexe 2. Abréviations et sigles.....	126
BIBLIOGRAPHIE.....	127
Partie III. THEMES A L'ETUDE.....	129
1. IMMIGRATION CLANDESTINE.....	131
2. LA FRAUDE DANS LES SYSTEMES DE TRANSIT.....	132
2.1 Système TIR.....	132
2.2 Transit communautaire.....	133
2.3 Conclusions.....	134
Partie IV. CONCLUSIONS A L'INTENTION DES MINISTRES.....	137
Résolution n° 99/3 sur la délinquance et la fraude dans les transports.....	140
Résolution n° 97/2 sur la délinquance et la fraude dans les transports internationaux.....	143

Partie I.

**VOLS DE MARCHANDISES ET DE VEHICULES
TRANSPORTANT DES MARCHANDISES**

1. SYNTHÈSE DES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

L'objectif poursuivi était d'analyser les informations existantes relatives au vol de marchandises et de véhicules en Europe et de réfléchir à l'amélioration éventuelle tant des données que des méthodes utilisées.

Des contacts ont été pris par l'intermédiaire des Ministères des transports qui ont aiguillé les recherches vers d'autres administrations, telles que les Ministères de l'intérieur. La majorité des informations disponibles sont conservées par les autorités de police ou les services statistiques des Ministères de l'intérieur. Le rapport contient les données provenant de 23 pays.

Le rapport analyse les différentes méthodes utilisées en Europe et il démontre qu'il n'est pas simple de décrire de façon claire l'ampleur et la nature des vols de marchandises et de véhicules utilitaires commis en Europe parce que :

- Les informations recueillies au sujet du fait délictuel et du moment de sa survenance diffèrent d'un pays à l'autre et sont partant incomparables, étant donné que ces pays ont des lois ainsi que des pratiques et des traditions juridiques différentes et donnent à la notion de vol des sens différents.
- La diversité des systèmes nationaux de collecte des informations relatives au vol de véhicules et de marchandises ne facilite pas les études comparatives.
- Les informations ne sont pas toujours rassemblées au niveau national.
- La plupart des systèmes nationaux ont été conçus dans un but d'exploitation pratique et non d'analyse.
- La répartition des véhicules en catégorie n'est pas uniforme et n'opère pas toujours de distinction entre les poids lourds et les autres véhicules de transport de marchandises.
- Les données relatives aux vols de marchandises ne sont normalement pas rassemblées par les services qui collectent les données relatives aux vols de véhicules.

Les données disponibles révèlent malgré tout que les vols de marchandises et de véhicules constituent un problème dont le coût se chiffre en millions d'euros.

Dans certains pays, 1 % des véhicules en circulation sont volés chaque année, ce qui représente plusieurs dizaines de milliers de véhicules utilitaires. L'évolution des chiffres dans le temps révèle que le problème s'aggrave dans beaucoup de pays : entre 1995 et 1999, sur 11 pays analysés, les vols de véhicules ont diminué dans deux pays, mais dans les autres ils ont augmenté de 21 % en moyenne, avec des pointes allant jusqu'à 50 %. Les chiffres montrent également que les taux de récupération des véhicules volés sont extrêmement variables.

Les principales cibles des voleurs de marchandises sont les matériels électriques et électroniques, les vêtements et les chaussures, les articles ménagers, les denrées alimentaires, les cigarettes et l'alcool. Toutefois il n'existe pas de données connues concernant la valeur des marchandises volées

dans les véhicules au niveau européen. Les compagnies d'assurance et les associations professionnelles n'ont pas été en mesure de fournir des informations détaillées.

Il est clair que le vol de marchandises dans les transports fait perdre beaucoup d'argent au secteur privé. Ainsi, une initiative d'une association d'une vingtaine d'entreprises de haute technologie destinée à mesurer la valeur des marchandises volées a montré qu'entre septembre 1999 et décembre 2000 sur 150 affaires de vols, 25 % étaient des cas de piraterie. Toutes les marchandises volées étaient des produits de haute valeur, principalement des ordinateurs et des périphériques, ou des téléphones mobiles. La valeur totale des pertes connues a été chiffrée à 32 millions d'euros.

Les autorités qui recueillent des données sur les vols de véhicules sont confrontées à deux problèmes essentiels, d'une part le problème général du manque de comparabilité des statistiques des délits et d'autre part la question spécifique de la catégorisation des véhicules et des facteurs de risques. Le premier est actuellement examiné par des statisticiens sous les auspices du Conseil de l'Europe et le second par Europol, qui tentent d'établir, à l'intention des pays Membres, un protocole fondé en partie sur les résultats de cette étude et qui engloberait les informations mentionnées ci-dessous.

La coordination sur cette question entre les Ministères des transports et de l'intérieur reste peu développée.

Il existe d'autres sources d'information sur le vol de marchandises et de véhicules, qu'il n'a pas été possible de pleinement exploiter pour ces travaux. Il semble notamment que les compagnies d'assurance disposent de données, mais celles-ci ne sont ni agrégées ni largement disponibles.

Dans la plupart des pays, le vol de véhicules et de marchandises n'apparaît pas comme une question prioritaire et peu de ressources sont allouées à la collecte et à l'analyse des données à ce sujet. La même remarque vaut au niveau international.

Recommandations

1. La collecte et l'analyse d'informations sont indispensables pour lutter contre la délinquance et la fraude dans les transports. La compilation régulière et l'amélioration progressive des données sont nécessaires pour mieux comprendre l'ampleur et la nature du problème et élaborer des stratégies pour y faire face. Des ressources doivent être allouées à ces activités.
2. Il est nécessaire d'améliorer progressivement la comparabilité des données disponibles. A cet effet, deux "couches" d'information sont requises : la première concerne la catégorisation et l'identification des véhicules, et l'autre les catégories de marchandises volées et le lieu et les modalités du vol. Les définitions et catégories proposées dans la publication (voir section 6.2) devraient servir de base à un modèle normalisé de collecte de données pour l'enregistrement des vols de véhicules et vols de marchandises.
3. Dans chaque pays, des données utiles sont disponibles auprès de différentes sources (police, Ministère de l'intérieur, autorités chargées des transports, compagnies d'assurances) et il convient de resserrer les contacts et de renforcer la coordination entre ces sources au niveau national.
4. A l'échelon international, des organisations internationales comme Interpol et Europol sont les mieux à même de travailler à l'amélioration des données sur les vols de véhicules parce

qu'elles sont les points de référence des autorités de police nationales. A moyen terme, elles devraient examiner la façon dont elles pourraient se charger de cette tâche.

5. A court terme, la CEMT devrait poursuivre ses travaux sur cette question en coopération avec d'autres autorités. Les données à ce niveau devraient être mises à jour dans deux ans.
6. Entreprises privées, chargeurs, transporteurs et compagnies d'assurances sont tous directement intéressés par le problème, et ils peuvent par ailleurs contribuer à une meilleure compréhension de la nature de l'activité délictueuse et à la recherche de moyens pour la combattre.

2. CADRE GENERAL DU RAPPORT

2.1 Champ

La présente étude vise à déterminer l'étendue des données statistiques disponibles en Europe sur le vol de marchandises et de véhicules transportant des marchandises. Il s'agit aussi d'identifier les organisations et les groupes de recherche susceptibles de fournir des informations à ce sujet.

2.2 Objectifs

Les objectifs de l'étude sont les suivants :

- Analyser l'ensemble des données disponibles sur le vol de marchandises et de véhicules utilitaires en Europe.
- Préciser le statut de l'information existante à ce sujet.
- Permettre au Groupe de direction de la Conférence européenne des Ministres des transports de formuler des recommandations au Conseil des Ministres sur les moyens d'améliorer les bases de données concernant le vol de marchandises et de véhicules utilitaires.

2.3 Historique

Réunion du Conseil des Ministres, Berlin, avril 1997

Une résolution relative à la délinquance et la fraude dans les transports internationaux a été adoptée par les Ministres lors de cette réunion. Ceux-ci ont manifesté leur inquiétude face à la forte augmentation des faits délictueux ou criminels dans les transports internationaux, et en particulier de la fraude dans les régimes de transit, ainsi que des vols de véhicules ou de marchandises et des agressions contre les conducteurs.

Les Ministres ont demandé à être régulièrement informés de l'état d'avancement de la mise en œuvre des recommandations formulées à cette occasion. En ce qui concerne les informations et les statistiques sur l'étendue de la délinquance et la fraude, les Ministres ont recommandé aux instances compétentes d'«*examiner les sources de données nationales et internationales disponibles en vue d'obtenir des informations plus fiables sur l'étendue du problème*».

Séminaire sur la délinquance et la fraude dans les transports, Paris, janvier 1999

Les discussions du séminaire de janvier 1999 ont permis d'aborder plusieurs points importants qui n'avaient guère été pris en compte auparavant.

La Résolution d'avril 1997, dans un point qui concernait les deux domaines qu'elle couvrait, recommandait d'améliorer les informations relatives à la délinquance et à la fraude, car il avait été constaté que les informations existantes ne permettaient pas de prendre la mesure de ces phénomènes. Dans le domaine des vols et des agressions contre les conducteurs, le rapport CEMT/CM(97)7 ne fournissait que des informations partielles, non coordonnées et insuffisantes pour confirmer l'opinion très généralement répandue parmi les professionnels du transport et les autorités chargées de mener la lutte contre ces formes de délinquance selon laquelle ce problème s'aggravait.

De ce point de vue, la situation avait peu évolué et il n'était toujours pas possible d'apprécier l'ampleur des faits délictueux. Des efforts et plusieurs initiatives ont néanmoins été signalés.

Le séminaire de janvier 1999 a souligné l'intérêt qu'il y avait à développer des systèmes d'information. Il a mis en évidence la nécessité de distinguer clairement les bases de données «*opérationnelles*», ayant pour objet de faciliter les enquêtes, et les bases de données «*informationnelles*», permettant de mesurer l'ampleur des vols, d'étudier leurs caractéristiques et, par une analyse fine de ces caractéristiques (éventuellement sur des échantillons restreints se prêtant à une analyse plus approfondie), de mieux comprendre les facteurs et les mécanismes intervenant dans la délinquance. L'harmonisation des concepts et des définitions s'impose pour les deux catégories de bases de données, mais particulièrement pour la seconde.

Réunion du Conseil des Ministres, Varsovie, mai 1999

Lors de la réunion du Conseil des Ministres à Varsovie, un rapport analysant la situation actuelle en matière de vols de véhicules et de marchandises, d'agressions contre les conducteurs et de fraude dans les régimes de transit a été présenté aux Ministres. Ce rapport notait qu'en dépit de certains progrès, un grand nombre des questions abordées dans la Résolution de 1997 demeuraient préoccupantes et que des efforts plus importants devaient être déployés pour mettre en œuvre les dispositions de la Résolution. Le rapport proposait également l'ajout de plusieurs recommandations nouvelles à la Résolution. Ces dernières portaient sur des questions qui, au vu de l'évolution des deux dernières années (formes nouvelles de fraude et de délinquance, extension du phénomène à l'ensemble des modes de transport, augmentation de l'immigration illégale), semblaient particulièrement importantes.

Une nouvelle Résolution sur la délinquance et la fraude dans les transports visant à répondre à ces nouveaux objectifs a été approuvée par le Conseil des Ministres. En ce qui concerne la disponibilité des sources de données et de l'information sur le vol de marchandises et de véhicules, la nouvelle Résolution recommandait notamment :

- L'élargissement du système EUCARIS par l'accession de nouveaux pays.
- Le développement des banques internationales de données sur le vol de marchandises et de véhicules de transport.

Réunion du Groupe de direction de la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT), novembre 1999

Le Secrétariat de la CEMT a adressé un courrier aux participants du Séminaire de 1999 sur la délinquance et la fraude dans les transports, ainsi qu'à diverses instances et personnes travaillant dans ce domaine, afin de recueillir leur avis au sujet de la mise en œuvre de la Résolution et d'indiquer de nouvelles mesures concrètes à prendre à cet égard. A partir des réponses reçues, et pour donner suite à une proposition du Comité des Suppléants, il a été décidé de créer un Groupe de direction composé de représentants de différents horizons (services de police, ministères des transports, autorités douanières, compagnies d'assurance, professionnels, etc.) pour donner des orientations sur l'action à mener. Le Mandat général du Groupe de direction était le suivant :

- Formuler des propositions sur la façon dont la CEMT pourrait collaborer efficacement à la mise en œuvre des deux résolutions sur la délinquance et la fraude dans les transports.
- Emettre des avis sur les priorités qu'il conviendra d'accorder aux travaux de la CEMT, conformément aux décisions prises par les Ministres.
- Orienter les projets précis à entreprendre.

Un projet visant à déterminer la disponibilité des sources de données et de l'information sur le vol de marchandises et de véhicules utilitaires a été adopté par le Groupe de direction, qui a demandé à Mme Elaine Hardy de bien vouloir mener cette étude au nom de la CEMT.

2.4 Méthode

La méthode utilisée pour l'étude du vol de véhicules utilitaires et du vol de marchandises à bord de ces véhicules ou en même temps qu'eux était la suivante :

- Rédiger des lettres sollicitant la communication de données, d'informations sur les sources de données et les contacts existants (ces lettres ont été envoyées aux autorités des transports des pays Membres de la CEMT et à d'autres organisations susceptibles de disposer d'informations et/ou de contacts utiles).
- Fixer à la fin mars 2000 la date limite pour les réponses. Analyser ces réponses et en assurer le suivi.
- Collationner l'information issue des réponses au travail de suivi afin de présenter un schéma de rapport à la réunion du Groupe de la CEMT sur la délinquance et la fraude dans les transports le 11 mai 2000.
- Rédiger un rapport intérimaire pour la fin mars.
- Rédiger un rapport final devant être présenté à la réunion du Groupe de direction le 11 mai.

Activités

Des contacts ont été établis à différents niveaux entre janvier et mars 2000, notamment par l'intermédiaire des ministères des transports, des services de police, des ministères de la justice, des ministères de l'intérieur et d'autres autorités compétentes. La coopération et les réponses de ces organisations ont permis au groupe de travail de mener à bien l'étude sur le vol de marchandises et de véhicules utilitaires en Europe sur la base des statistiques et des informations fournies par les différentes autorités.

Étape 1 : La première tâche consistait en l'envoi d'un bref questionnaire aux organisations d'Europe de l'Ouest et de l'Est afin d'identifier des contacts et d'obtenir des informations. Les organisations contactées incluaient notamment les ministères des transports, de la justice et de l'intérieur, les services de police et les services de statistiques. Les réponses au premier questionnaire ont été encourageantes car elles ont montré qu'une certaine information était effectivement disponible, sans qu'il soit toutefois possible d'en mesurer l'étendue.

Étape 2 : Les tâches concernant l'envoi d'un second questionnaire ont été réparties entre les mêmes éléments du Groupe de direction qui s'étaient occupés de l'envoi du premier questionnaire. Ce deuxième questionnaire visait plus particulièrement les organisations sources d'information ou les contacts obtenus par l'intermédiaire de ces sources, afin de remplir le mandat défini par le Secrétariat de la CEMT.

Le second questionnaire, beaucoup plus détaillé que le premier, était divisé en deux parties. La première partie portait sur la définition des diverses données recensées et cherchait à obtenir des informations sur les méthodes utilisées pour le recensement des vols de véhicules, l'âge des véhicules volés, les définitions du vol et les services à contacter pour obtenir de plus amples informations en ce domaine. La seconde partie du questionnaire était consacrée aux données concernant le vol et la récupération ainsi que la valeur des véhicules de transport de marchandises, des remorques et des marchandises sur une période de 10 ans. Des questions portaient également sur les lieux et les modalités de perpétration des vols. Les membres du groupe de travail ont fait tout leur possible pour contrôler que les autorités contactées avaient bien reçu le questionnaire et s'efforçaient au moins d'y répondre.

Le deuxième questionnaire a été envoyé par le Secrétariat de la CEMT à 16 organisations réparties dans 10 pays. Europol a aussi fait parvenir ce questionnaire aux services de police de l'ensemble des Etats membres de l'Union européenne et Mme Hardy a envoyé des demandes d'information à 9 autres organisations de divers pays dont elle avait eu connaissance grâce au département de la recherche et des statistiques du ministère anglais de l'intérieur. Avant la troisième semaine d'avril un rapport avait été envoyé par Mme Hardy à tous les pays d'Europe centrale et orientale ainsi qu'à la Belgique, à l'Estonie, à l'Italie, au Danemark, à l'Espagne et à la Suède, et Europol avait vérifié que l'Autriche, la Grèce, le Portugal et la Finlande avaient bien reçu le questionnaire.

2.5 Résumé du Rapport intérimaire

En janvier 2000, un bref questionnaire visant à identifier des contacts et à recueillir des informations au sujet du vol de marchandises et de véhicules utilitaires a été envoyé à diverses organisations d'Europe de l'Ouest et de l'Est.

- 33 organisations représentant 25 pays ont répondu à ce questionnaire.

- 24 organisations représentant 21 pays ont répondu que des données et des informations étaient disponibles dans leur pays.
- 9 organisations représentant 7 pays ont répondu par la négative.
- 4 organisations représentant 4 pays n’ont pas répondu au questionnaire.

Le questionnaire a été adressé à cinq types d’organisations. Le nombre d’organisations ayant répondu est le suivant :

Transport	15
Justice	8
Statistiques	8
Police	3
Douanes	1

Onze questions réparties en quatre rubriques portaient sur le vol de véhicules et de marchandises. Le niveau moyen de disponibilité des données pour l’ensemble des organisations ayant répondu au questionnaire est de 67 % (voir plus loin « Réponses au questionnaire »), le chiffre le plus élevé (81 %) concernant les données de recensement des vols et les données historiques et le chiffre le plus bas (44 %) se rapportant à la valeur et aux catégories de marchandises et de véhicules volés, comme il apparaît ci-dessous :

Tableau 1. **Données sur les vols de véhicules et de marchandises**

		Niveau de disponibilité des données
1.	Recensement des vols et données historiques	81 %
2.	Valeur et catégories des marchandises et des véhicules volés	44 %
3.	Lieux des vols et des récupérations	80 %
4.	Modalités de perpétration des vols	64 %

Aucune initiative n’a été prise pour relancer les organisations contactées qui n’avaient pas répondu au questionnaire, en partie à cause du manque de temps et aussi parce que d’autres sources d’informations ont pu être identifiées.

2.6 Organisations et représentants contactés

M. Jiri Matejovic, du Secrétariat de la CEMT, MM. Hans Fallenegger et Dirk vande Ryse, d’Europol, et Mme Elaine Hardy ont participé directement à l’identification des sources d’information et à l’envoi de demandes d’information à des organisations réparties dans l’ensemble de l’Europe. Parmi les 33 organisations contactées, les organisations ci-dessous ont indiqué si elles étaient ou non en mesure de fournir des données.

Tableau 2. **Organisations contactées**

Pays	Organisation	Oui	Non
Autriche	Service national des statistiques		✓
Belarus	Ministère des transports	✓	
Belgique	Ministère des communications (transports)		✓
Belgique	Service des statistiques	✓	
République tchèque	Ministère des transports et des communications	✓	
Danemark	Ministère des transports	✓	
Danemark	Service national des statistiques		✓
Angleterre et Pays de Galles	Ministère de l'intérieur : Service de la recherche, du développement et des statistiques		✓
Angleterre et Pays de Galles	DETR (Ministère des transports)		✓
Estonie	Ministère des transports	✓	
Finlande	Service national des statistiques		✓
Finlande	Administration des douanes		✓
France	IHESI	✓	
France	Ministère de l'intérieur	✓	
Allemagne	Bundeskriminalamt	✓	
Hongrie	Ministère des transports	✓	
Hongrie	Services du ministère public	✓	
Pays-Bas	Ministère des transports	✓	
Pays-Bas	Police nationale	✓	
Irlande du Nord	Service des statistiques, RUC	✓	
Norvège	Services des statistiques	✓	
Pologne	Ministère des transports	✓	
Portugal	Ministère de la justice		✓
Roumanie	Ministère des transports	✓	
Russie	Assemblée fédérale de la Féd. de Russie	✓	
Ecosse	Administration judiciaire	✓	
Slovaquie	Ministère des transports	✓	
Slovénie	Ministère des transports	✓	
Suède	Interpol NCID	✓	
Suède	Conseil national pour la prévention de la criminalité	✓	
Suisse	Bureau fédéral des transports		✓
Turquie	Ministère des transports	✓	
Ukraine	Ministère des transports	✓	

2.7 Réponses au questionnaire

Le questionnaire avait aussi pour but d'établir l'existence ou non d'informations spécifiques au sujet du vol de marchandises et de véhicules utilitaires, afin de déterminer s'il était possible de poursuivre les recherches en ce domaine. Onze sous-questions soumises aux organisations portaient sur le recensement des vols commis et des données historiques. Leurs réponses ont été les suivantes :

Tableau 3. **Recensement des vols**

	Oui	Non	Pas de réponse
1. Vols de véhicules utilitaires	21	4	
2. Vols de remorques	18	7	
3. Vols de marchandises à bord de véhicules ou en même temps qu'eux	19	6	
4. Données historiques sur les vols ci-dessus (> 5 ans)	20	5	
5. Valeur des véhicules volés	10	14	1
6. Valeur des marchandises volées	11	12	2
7. Catégories de marchandises	12	12	1
8. Lieux où se sont produits les vols	22	3	
9. Lieux où sont récupérés les véhicules/remorques volés	17	8	
10. Modalités de perpétration des vols	13	11	1
11. Méthodes de recensement des vols de véhicules/remorques	17	7	1
Total	180	89	6

Les réponses par pays ont été les suivantes :

Tableau 4. Recensement des vols par pays

	Qu. 1		Qu. 2		Qu. 3		Qu. 4		Qu. 5		Qu. 6		Qu. 7		Qu. 8		Qu. 9		Qu. 10		Qu. 11		Total		
	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non									
Belarus	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		7	4	
Belgique	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		5	6	
République tchèque	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		11	0	
Danemark	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		10	1	
Angleterre et Pays de Galles	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		0	11	
Estonie	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		11	0	
Finlande	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		0	10	
France (IHESI)	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		8	1	
France (Min. intér.)	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		4	7	
Allemagne	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		9	1	
Hongrie (Transport)	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		4	7	
Hongrie (Just. pén.)	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		8	3	
Pays-Bas	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		9	2	
Irlande du Nord	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		6	3	
Norvège	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		7	4	
Pologne	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		11	0	
Roumanie	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		8	3	
Russie	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		10	1	
Slovaquie	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		9	2	
Slovénie	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		11	0	
Ecosse	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		2	9	
Suède	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		4	7	
Suède	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		10	1	
Turquie	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		5	6	
Ukraine	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		11	0	
Total	21	4	18	7	19	6	20	5	10	14	11	12	12	12	12	22	3	17	8	13	11	17	7	180	89

Note : Les réponses ont été amalgamées pour chaque pays, sauf dans les cas où plusieurs organisations nationales ont fourni des réponses différentes. Dans ce cas, les réponses sont présentées de manière distincte.

3. ANALYSE COMPARATIVE DES METHODES UTILISEES EN EUROPE

Le présent chapitre, ainsi que les sections 4 et 5, sont consacrés à l'évaluation de l'information et des données recueillies dans les réponses au deuxième questionnaire.

3.1 Définitions

La présente section porte sur la définition des données recensées. Bien que tout ait été fait pour garantir que les données présentées dans ce rapport soient conformes au recensement effectif des vols de marchandises et de véhicules utilitaires en Europe, il convient de noter que chaque pays dispose de méthodes particulières de collecte des statistiques relatives à la criminalité et que cette diversité de méthodes rend impossible la comparaison des données brutes. Le questionnaire avait pour but d'examiner ces différences et d'identifier les domaines de définition incertaine. C'est pourquoi il incluait des questions concernant notamment les catégories de poids total des véhicules, la définition du vol et les procédures de recensement des vols.

3.2 Méthodes de recensement des infractions

Il est important de disposer d'informations sur les méthodes de recensement utilisées pour comprendre comment s'effectue la collecte de l'information dans chaque pays. Cela permet également aux chercheurs d'avoir une idée claire de l'origine des statistiques en matière de criminalité, ainsi que du contexte dans lequel elles ont été collectées, en vue de l'analyse des données relatives aux vols et à la récupération de véhicules qui sont présentées plus loin dans le présent rapport.

Moment d'enregistrement des infractions

Il est important pour analyser les données relatives à la criminalité de prendre en compte le moment où celles-ci sont enregistrées car cela peut modifier très fortement les résultats de la comptabilisation des délits. Le Recueil européen de statistiques relatives à la criminalité et à la justice pénale, préparé par le Comité européen pour les problèmes criminels et publié en juillet 1999, mentionne de manière spécifique la méthode de comptabilisation :

“Le moment où les données sont enregistrées varie d'un pays à l'autre. (...) Savoir comment interpréter ces résultats est difficile, mais il est permis de supposer que les termes “immédiatement” et “ultérieurement” signifient que la qualification juridique de l'infraction est du ressort de la police (statistique des entrées) alors que le terme “après enquête” paraît indiquer que cette qualification incombe aux autorités de poursuite (statistique des sorties) une fois que la police a achevé son enquête.”¹

1. Recueil européen de statistiques relatives à la criminalité et à la justice pénale (Conseil de l'Europe), 1.A.2 Commentaires généraux, 1.A.2.1. Méthodologie, (21), juillet 1999, page 32.

L'objectif principal de la question était de déterminer le moment où sont recensés les délits : soit au moment de la déclaration à la police (statistique des entrées), soit plus tard, c'est-à-dire après que la police a terminé son enquête, ou encore ultérieurement (statistique de sortie). Les statistiques d'entrée sont en général moins précises et ont tendance à surestimer le nombre des délits car ceux-ci n'ont pas encore fait l'objet d'une enquête.² Lorsque les pays n'ont pas répondu de manière directe (en retournant le questionnaire), l'information correspondante a été tirée du Recueil européen de statistiques relatives à la criminalité et à la justice pénale ; c'est le cas notamment de l'Autriche, de l'Italie, du Portugal, de la Russie, de la Slovénie, de l'Espagne, de la Suisse et de la Turquie.

Tableau 5. **Moment d'enregistrement des infractions**

	Au moment de la déclaration	Après enquête ou plus tard
Autriche		✓
Belgique	✓	
République tchèque	✓	
Danemark	✓	
Angleterre / Pays de Galles	✓	
Estonie	✓	
Finlande	✓	
France		✓
Allemagne		✓
Grèce	✓	
Hongrie	✓	
Irlande	✓	
Italie		✓
Luxembourg	✓	
Pays-Bas	✓	
Norvège	✓	
Irlande du Nord	✓	
Pologne	✓	
Portugal		✓
Russie	✓	
Slovénie		✓
Espagne	✓	
Suède	✓	
Suisse		✓
Turquie		✓

2. Recueil européen de statistiques relatives à la criminalité et à la justice pénale (Conseil de l'Europe), Règles de comptabilisation, juin 1995, page 4.

Type et/ou marque des véhicules/remorques volés

Les données concernant le type ou la marque des véhicules/remorques volés sont utiles pour identifier les véhicules à risques. La fréquence des vols de ces véhicules peut s'expliquer par un défaut de leur système de sécurité ou par certaines préférences des voleurs. Une marque ou un type particulier de véhicule peuvent présenter, par exemple, un plus grand intérêt du point de vue de la revente du véhicule, que ce soit en l'état ou sous forme de pièces détachées. C'est pourquoi le questionnaire demandait aux organisations contactées si elles recensaient le type et/ou la marque des véhicules/remorques volés.

Tableau 6. **Recensement type/marque des véhicules/remorques volés**

	Oui	Non
Belgique	✓	
République tchèque	✓	
Danemark	✓	
Angleterre et Pays de Galles	✓	
Estonie	✓	
Finlande	✓	
France	✓	
Allemagne	✓	
Grèce	✓	
Hongrie	✓	
Irlande	✓	
Luxembourg	✓	
Pays-Bas	✓	
Norvège		✓
Irlande du Nord		✓
Pologne	✓	
Russie		✓
Suède	✓	

Age des véhicules/remorques volés

L'âge des véhicules ou remorques volés est une donnée utile dans l'établissement de statistiques sur les vols de véhicules. Les véhicules plus âgés peuvent présenter un plus grand intérêt pour les voleurs comme source de pièces détachées, ou ils peuvent être plus faciles à voler car ils ne sont pas équipés de systèmes de sécurité, alors que les véhicules plus récents peuvent avoir une plus grande valeur du point de vue de la revente. Connaître l'âge des véhicules volés peut permettre de calculer les probabilités de vol pour toute la durée de vie d'un véhicule.

Tableau 7. Recensement de l'âge du véhicule

	Oui	Non
Belgique		✓
République tchèque	✓	
Danemark	✓	
Angleterre et Pays de Galles	✓	
Estonie	✓	
Finlande		✓
France		✓
Allemagne		✓
Grèce	✓	
Hongrie		✓
Irlande	✓	
Luxembourg		✓
Pays-Bas		✓
Norvège		✓
Irlande du Nord		✓
Pologne		✓
Russie		✓
Suède	✓	

Définitions du vol

Selon la définition du Recueil européen de statistiques relatives à la criminalité et à la justice pénale du Conseil de l'Europe, il faut entendre par "vol" le fait de "priver une personne ou une organisation de sa propriété, sans recours à la force, dans l'intention de la conserver". Cette définition peut dans certains cas exclure ou non l'abus de confiance (appropriation frauduleuse). Le Recueil européen ne précise donc pas clairement les statistiques à inclure ou à exclure de ce point de vue. Dans la plupart des pays d'Europe continentale, par exemple, le vol commis par un employé est considéré comme un abus de confiance et le mode de comptabilisation de cette infraction varie selon les pays.

Tableau 8. **Définitions du vol**

Belgique	Détournement illicite de la propriété d'une autre personne.
République tchèque	Code de procédure pénale n° 140/61 Coll., §247 – vol.
Danemark	Le vol de véhicules est défini de manière spécifique comme “vol en vue d'une utilisation”.
Angleterre et Pays de Galles	Priver de manière permanente un propriétaire de l'objet/véhicule qui lui appartient.
Estonie	Code pénal : §139 : vol ; §140 : vol public ; §141 : vol avec violence ; §197 : vol à des fins d'utilisation temporaire.
Finlande	L'appropriation illicite de biens meubles appartenant à une autre personne est punie comme vol d'une amende ou d'une peine d'emprisonnement d'un maximum de dix-huit mois.
France	Code pénal – Aucune autre précision n'a été fournie.
Allemagne	Code pénal – Aucune autre précision n'a été fournie.
Grèce	Le détournement (total ou partiel) de biens meubles appartenant à une autre personne dans un but d'appropriation illégale. Art.372 du Code pénal grec.
Hongrie	L'appropriation confirmée est un vol (individu détournant un objet appartenant à une autre personne dans un but d'appropriation illicite).
Irlande	Toute personne qui s'approprie un objet sans le consentement du propriétaire, de manière frauduleuse et sans pouvoir prétendre avoir agi de bonne foi, ou qui détourne cet objet dans le but, au moment des faits, d'en priver de manière permanente son propriétaire.
Luxembourg	Défini par la législation et la jurisprudence conformément aux articles du code pénal.
Pays-Bas	Toute personne s'emparant d'un objet appartenant en totalité ou en partie à une autre personne, dans le but de s'approprier illégalement cet objet, sera reconnue coupable de vol.
Norvège	Vol simple et qualifié.
Irlande du Nord	Toute personne s'appropriant par des voies malhonnêtes la propriété d'une autre avec l'intention de l'en priver de manière permanente est coupable de vol.
Russie	L'acte dissimulé consistant à s'approprier le bien d'autrui - Art.158 du Code pénal de Russie.
Suède	Toute personne ayant l'intention de s'approprier par des moyens illicites un objet appartenant à une autre personne. Si l'acte entraîne une privation permanente de propriété, le coupable pourra être condamné pour vol à une peine d'emprisonnement d'un maximum de 2 ans.

Usage inapproprié

Dans certains pays d'Europe, le vol inclut également l'usage inapproprié ou la soustraction frauduleuse et il n'apparaît pas toujours clairement si cette dernière infraction peut aussi être considérée comme abus de confiance. L'Angleterre et le Pays de Galles, et peut-être aussi l'Irlande, y incluent aussi le vol de véhicule de location, cette infraction pouvant inclure l'usage de moyens frauduleux. Et dans certains pays, cette définition exclut le fait de "s'emparer de biens qui ne sont pas placés sous le contrôle de leur propriétaire". Ces diverses interprétations ont pour conséquence qu'une certaine proportion de véhicules n'est pas recensée dans beaucoup de pays.

Tableau 9. **Prise en compte de l'usage inapproprié**

	Oui	Non	Autre
Belgique	✓		
République tchèque	✓		
Danemark	✓		
Angleterre/Pays de Galles	✓		
Estonie			
Finlande	✓		
France	✓		
Allemagne	✓		
Grèce	✓		
Hongrie	✓		
Irlande			✓
Luxembourg	✓		
Pays-Bas	✓		
Norvège		✓	
Irlande du Nord		✓	
Pologne	✓		
Russie			✓
Suède	✓		

Utilisation temporaire

Le recensement des vols de véhicules qui sont retrouvés dans certains délais semble donner lieu à diverses interprétations. Chaque pays dispose apparemment d'une définition particulière de l'"utilisation temporaire" et, dans certains pays, cette définition a pour conséquence que l'"utilisation temporaire" n'est pas comptabilisée comme une infraction distincte. Les cas de "joyriding" sont sans doute aussi moins fréquents avec des véhicules utilitaires qu'avec des voitures particulières. Une définition impliquant apparemment l'"utilisation temporaire" peut être incluse ou non dans certains pays. Selon le Recueil de statistiques du Conseil de l'Europe, la Hongrie, l'Italie et les Pays-Bas excluent à la fois les cas de "joyriding" et d'"utilisation temporaire".

Tableau 10. **Prise en compte de l'utilisation temporaire**

	Oui	Non
Belgique		✓
République tchèque	✓	
Danemark	✓	
Angleterre / Pays de Galles	✓	
Estonie		
Finlande	✓	
France	✓	
Allemagne		✓
Grèce	✓	
Hongrie		✓
Irlande	✓	
Italie		✓
Luxembourg		✓
Pays-Bas	✓	
Norvège	✓	
Irlande du Nord	✓	
Pologne	✓	
Russie		✓
Suède		✓
Suisse	✓	

Note : Les réponses pour la Suisse, l'Italie et la Hongrie proviennent du Recueil européen de statistiques relatives à la criminalité et à la justice pénale de 1999 du Conseil de l'Europe.

Définition de l'utilisation temporaire

En Angleterre et au Pays de Galles, par exemple, le fait d'«emprunter sans autorisation un véhicule à moteur» constitue une infraction. En 1960, la durée nécessaire à la récupération du véhicule, sur laquelle repose cette infraction, a été fixée à 30 jours. Toutefois, dans le cas où un véhicule est retrouvé avant ce délai et lorsqu'il apparaît que l'auteur de l'infraction s'est «arrogé les droits du propriétaire», l'infraction correspondante est aussi recensée comme vol. Ceci est également vrai de l'Irlande et il semblerait donc que la définition de l'«utilisation temporaire» comporte dans ces deux pays un élément subjectif. En Finlande, l'utilisation temporaire est définie comme une utilisation non autorisée, généralement d'une semaine, mais le Code pénal n'indique aucune durée spécifique. En Irlande, l'expression d'«appropriation non autorisée» s'applique aux vols de véhicules d'une durée de deux mois. Lorsque cette appropriation porte sur une durée supérieure à deux mois, l'infraction est recensée comme vol.

Tableau 11. Définition de l'utilisation temporaire

	< 24 heures	< 48 heures	< 1 semaine	Autre
Belgique				Pas de définition
République tchèque				Code pénal
Danemark				«Vol dans un but d'utilisation »
Angleterre/Pays de Galles				30 jours
Estonie				Aucune limite
Finlande			✓	
France				✓
Allemagne				✓
Grèce				Une très courte période
Hongrie				Pas de définition
Irlande				2 mois
Luxembourg				Pas de définition
Pays-Bas				Aucune limite
Norvège				✓
Irlande du Nord				Pas de définition
Pologne				Pas de définition
Russie				Pas de définition
Suède				Pas de définition

3.3 Lieux

Lieux où se sont produits les vols de véhicules/remorques

Cette question avait pour but d'établir si les lieux où se sont produits les vols de véhicules ou de remorques sont recensés par les autorités, ceci afin de permettre aux chercheurs d'identifier les zones ou les localités à risque.

Tableau 12. **Recensement du lieu des vols**

	Oui	Non
Belgique	✓	
République tchèque	✓	
Danemark	✓	
Angleterre et Pays de Galles	✓	
Estonie	✓	
Finlande		✓
France	✓	
Allemagne	✓	
Irlande	✓	
Luxembourg	✓	
Pays-Bas	✓	
Norvège	✓	
Irlande du Nord	✓	
Pologne	✓	
Russie	✓	
Suède	✓	

Lieux où sont récupérés les véhicules/remorques volés

L'identification des lieux où sont retrouvés les véhicules ou remorques volés permet d'évaluer la coopération entre diverses autorités, les pratiques exemplaires et les modalités de perpétration des vols.

Tableau 13. **Recensement du lieu de récupération des véhicules volés**

	Oui	Non
Belgique	✓	
République tchèque	✓	
Danemark	✓	
Angleterre et Pays de Galles		✓
Estonie		✓
Finlande	✓	
France	✓	
Allemagne		✓
Irlande	✓	
Luxembourg	✓	
Pays-Bas	✓	
Norvège		✓
Irlande du Nord		✓
Pologne		✓
Russie	✓	
Suède	✓	

3.4 Modalités de perpétration des vols

La différence fondamentale entre les vols de véhicules transportant des marchandises et les vols de voitures individuelles se situe au niveau de l'*intention*. Les véhicules utilitaires sont volés pour deux raisons spécifiques : pour les marchandises qu'ils transportent et pour le véhicule lui-même. Le questionnaire contenait 5 questions portant sur le nombre des voleurs ainsi que sur les autres moyens de transport, les moyens techniques et les modes d'agression utilisés. Ces questions n'ont reçu que très peu de réponses. On peut supposer qu'il n'existe pas de données agrégées permettant de déterminer le niveau des informations disponibles dans chaque pays sur ces questions. Les données communiquées par les organisations et autorités contactées à ce propos seront présentées dans le chapitre suivant "Profils nationaux".

Nombre de voleurs

Cette question avait pour but de déterminer le nombre de personnes (une ou plusieurs) participant aux infractions. Cette donnée permet d'établir si les vols présentent un caractère opportuniste ou professionnel (organisé).

L'Estonie et la Russie (Association des assureurs) ont répondu à cette question. La Russie ne fournit aucune donnée chiffrée.

Utilisation d'autres moyens de transport

Dans les cas de vols de remorques ou de marchandises, les voleurs ne se servent pas uniquement du véhicule qui transporte les marchandises ou auquel est attachée la remorque. Les données concernant la manière dont la remorque ou les marchandises sont séparées du véhicule sont utiles pour identifier certaines formes et modalités de commission des infractions et elles peuvent aussi indiquer si les vols sont prémédités.

L'Estonie et la Russie (Association des assureurs) ont répondu à cette question. La Russie ne fournit aucune donnée chiffrée.

Utilisation de moyens techniques

L'utilisation de moyens techniques peut indiquer la présence ou non de voleurs professionnels. Avec l'évolution des systèmes de sécurité des véhicules, la probabilité des vols de type opportuniste diminue. Déterminer le niveau de professionnalisme des voleurs peut aussi être utile pour aider les fabricants et les autorités à améliorer les systèmes de sécurité.

Les Pays-Bas et l'Estonie ont répondu et ont fourni des indications sur les cas d'utilisation de moyens techniques. La Russie (Association des assureurs) a répondu à cette question par l'affirmative mais ne fournit aucune donnée chiffrée.

Emploi de la violence

Certaines données circonstanciées semblent indiquer que l'emploi de la violence devient plus fréquent dans les affaires de vol de marchandises et de véhicules utilitaires. Ceci peut s'expliquer par l'amélioration des systèmes de sécurité ou par un accroissement du rôle de la criminalité organisée. L'information à ce sujet peut être utile pour évaluer les facteurs de risque du point de vue des conducteurs.

Les Pays-Bas, l'Angleterre et le Pays de Galles (Police de l'Essex), l'Estonie et la Russie (Association des assureurs) ont répondu et ont fourni des indications sur les cas d'emploi de la violence.

Cas de détournement

La définition exacte du terme de "détournement" semble assez incertaine. Il désigne ici les cas dans lesquels un conducteur est menacé au moyen d'armes à feu et kidnappé avec le véhicule. Toutefois, le terme de "détournement" utilisé à propos du vol de véhicules de toutes catégories, a pris un sens assez différent dans certains pays. Les autorités belges, par exemple, utilisent maintenant l'expression "détournement de véhicule" pour désigner les cas de "vol effectué sous la menace" lorsque cette dernière a pour objectif de permettre au voleur de s'emparer de la "clé" électronique ou du "transpondeur" pour pouvoir ouvrir et démarrer le véhicule.

Les Pays-Bas, l'Angleterre et le Pays de Galles (Police de l'Essex), ainsi que la Russie (Association des assureurs) ont répondu par l'affirmative et ont fourni des indications sur les cas de détournement. L'association d'entreprises de haute technologie TAPA-EMEA a également communiqué des données correspondant à 25 % des cas de détournement.

Cas de vol avec violence

La définition du vol avec violence retenue ici est celle du vol effectué sous la menace. Elle s'applique donc aux cas dans lesquels un voleur menace une victime au moyen ou non d'armes et s'empare de marchandises ou d'un véhicule en présence de la victime. Toutefois, le Recueil de statistiques du Conseil de l'Europe indique que la définition du vol avec violence peut varier en raison de l'absence de certains concepts juridiques dans divers pays.

Les Pays-Bas, l'Angleterre et le Pays de Galles (Police de l'Essex), l'Estonie et la Russie (Association des assureurs) ont répondu par l'affirmative et ont fourni des indications sur les cas de vol avec violence.

3.5 Conclusions

La collecte d'informations sur les définitions et les méthodes utilisées dans l'enregistrement et le recensement des vols de véhicules avait pour but de préciser l'ampleur des divergences existant à ce propos entre les différents pays. Il s'agissait de déterminer dans quelle mesure ces méthodes et définitions peuvent fausser le tableau offert par les statistiques présentées et analysées au chapitre suivant.

Moment d'enregistrement des infractions

Les données relatives à 25 pays ont été analysées à propos de cette question.

Tableau 14. **Enregistrement des infractions**

Au moment de la déclaration	Après enquête ou plus tard
17	8

Type ou marque des véhicules/remorques volés

Les données relatives à 18 pays ont été analysées à propos de cette question.

Tableau 15. **Recensement du type/marque des véhicules ou remorques volés**

	Oui	Non
Nombre de pays ayant répondu	15	3

Age des véhicules/remorques volés

Les données relatives à 18 pays ont été analysées à propos de cette question.

Tableau 16. **Recensement de l'âge des véhicules/remorques volés**

	Oui	Non
Nombre de pays ayant répondu	7	11

Définitions du vol

Les données relatives à 18 pays ont été analysées à propos de cette question. Dix-sept pays ont répondu à l'enquête.

Usage inapproprié

Les données relatives à 18 pays ont été analysées à propos de cette question.

Tableau 17. **Prise en compte de l'usage inapproprié**

	Oui	Non	Autre	n.d.
Nombre de pays ayant répondu	13	2	1	2

Utilisation temporaire

Les données relatives à 20 pays ont été analysées à propos de cette question.

Tableau 18. **Prise en compte de l'usage temporaire**

	Oui	Non
Nombre de pays ayant répondu	12	7

Définition de l'utilisation temporaire

Les données relatives à 18 pays ont été analysées à propos de cette question.

Tableau 19. **Définition de l'utilisation temporaire**

Nombre de pays ayant répondu	< 24 heures	< 48 heures	<1 semaine	Autre
			2	16

Lieux

a) *Lieux où se sont produits les vols de véhicules*

Les données relatives à 16 pays ont été analysées à propos de cette question.

Tableau 20. **Recensement du lieu des vols**

	Oui	Non
Nombre de pays ayant répondu	15	1

b) *Lieux où sont récupérés les véhicules/remorques volés*

Les données relatives à 16 pays ont été analysées à propos de cette question.

Tableau 21. **Recensement du lieu de récupération des véhicules volés**

	Oui	Non
Nombre de pays ayant répondu	10	6

Le Groupe de spécialistes qui a préparé le Recueil européen de statistiques relatives à la criminalité et à la justice pénale, publié une première fois en juin 1995 puis de nouveau en juillet 1999, a beaucoup travaillé à la collecte de données quantitatives, afin d'établir le degré de comparabilité des statistiques relatives à la criminalité et à la justice pénale en Europe. Ces spécialistes se sont aperçus qu'il existait de très grandes différences dans la comptabilisation des infractions, différences s'expliquant par la diversité des concepts juridiques en Europe et des modes de collecte et de présentation des statistiques utilisés par chaque pays. Ils remarquent à ce propos : "l'absence de définitions uniformes des infractions, de méthodologie et d'instruments de mesure communs rend extrêmement risquée la comparaison entre pays"³.

Les informations présentées dans ce chapitre confirment le point de vue exprimé dans le Recueil de statistiques du Conseil de l'Europe et montrent clairement que les statistiques incluses dans le présent rapport doivent être envisagées à la lumière de ces observations.

Le manque d'information au sujet des modalités de perpétration des vols est manifeste. Les rares informations recueillies sont présentées dans le chapitre consacré aux profils nationaux. Il ne semble exister en général aucun recueil de données agrégées et aucune analyse de ce type d'informations. Il n'apparaît pas non plus clairement si des organismes distincts s'occupent de recenser ces données. En tous cas, la coordination entre autorités à ce propos semble inexistante : cette information ou bien n'est pas collectée à l'échelon national à des fins statistiques, ou bien n'est pas considérée comme suffisamment importante pour être enregistrée.

4. PROFILS NATIONAUX

Introduction

Du fait de la diversité des sources et du caractère inégal de l'information au niveau national, les données reçues au sujet de la fréquence des vols de marchandises et de véhicules utilitaires ne correspondaient pas toujours au format du questionnaire. Dans certains cas, les données portant sur les catégories de marchandises et de véhicules volés ne représentent pas des totaux annuels mais se rapportent à plusieurs cas isolés. Dans d'autres cas, les informations sur les vols de véhicules et de marchandises ne sont tout simplement pas disponibles sous une forme permettant d'effectuer une analyse comparative ou de dégager des points de vue généraux.

3. Recueil européen de statistiques relatives à la criminalité et à la justice pénale (Conseil de l'Europe), 0.6 Comparabilité, juillet 1999, page 11.

Bien que nous nous soyons efforcés de présenter une vue d'ensemble de la situation en matière de vols de véhicules utilitaires en Europe et au niveau national, il est apparu nécessaire de présenter les données concernant chaque pays sous la forme dans laquelle elles ont été fournies plutôt que de tenter d'en donner une interprétation. Le présent chapitre montre le type d'informations qui ont été communiquées par les différentes autorités et organisations ayant répondu au questionnaire. Dans certains cas, notamment ceux de l'Espagne et pour une part ceux de la Belgique et des Pays-Bas, les données reçues d'Europol sur le vol et la récupération de véhicules utilitaires ont aussi été incluses.

Les pays inclus dans ce chapitre sont les suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Russie, Suède, Turquie.

4.1 Autriche

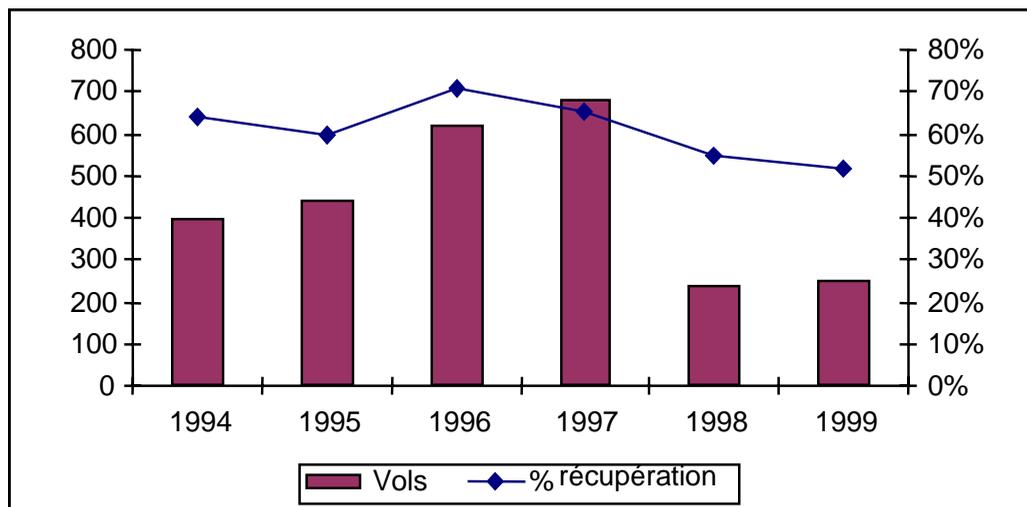
Mag. Rupert Sprinzl
Ministère de l'Intérieur
Interpol Vienne
Tel : 00 43 1 31345 85430
Email : Rupert.SPRINZL@bmi.gv.at

Les données ci-dessous concernant l'Autriche ont été reçues de la Police autrichienne et couvrent la période 1994 à 1999. Il n'est pas précisé si ces statistiques se rapportent aux véhicules utilitaires de toutes catégories ou seulement aux véhicules de plus de 3.5 tonnes.

Tableau 22. **Vols et récupération de véhicules utilitaires en Autriche**

	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Vols de véhicules utilitaires	402	444	623	683	242	253
Récupération de véhicules utilitaires	257	268	440	445	132	131
Taux de récupération de véhicules utilitaires	64 %	60 %	71 %	65 %	54.5 %	51.7 %

Figure 1.



4.2 Belgique

Les données de 1999 pour la Belgique ont été communiquées par :

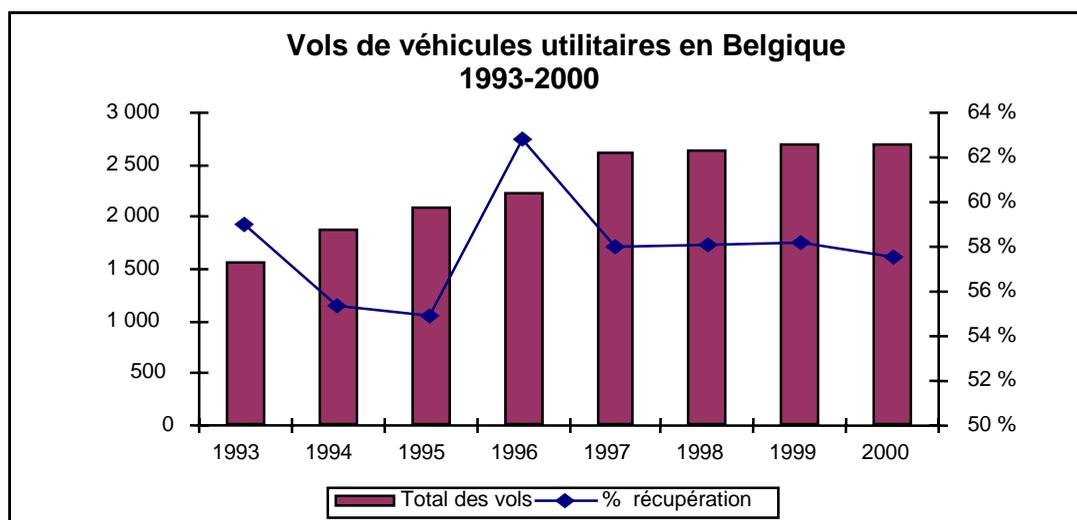
Gendarmerie-Bureau central de recherches
Av. de la Force aérienne 10
1040 Bruxelles
M. Claude Vandepitte et M Kurt Boudry
Tel : 0032 2 6427990
Fax : 0032 2 6427834

Les données pour 1993-2000 indiquent les cas de vol et de récupération ainsi que les tentatives de vol concernant les deux catégories de véhicules. Il n'existe pas de statistiques distinctes sur les vols de remorques ou de marchandises.

Tableau 23. Vols et récupération de véhicules utilitaires en Belgique

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Total des vols								
< 3.5 tonnes	1 287	1 509	1 659	1 854	2 086	2 075	2 298	2 268
> 3.5 tonnes	200	250	279	253	361	343	255	282
Semi-remorques	90	138	167	131	191	225	154	164
Total	1 577	1 897	2 105	2 238	2 638	2 643	2 707	2 714
Véhicules récupérés								
< 3.5 tonnes	783	837	925	1 176	1 211	1 238	1 347	1 296
> 3.5 tonnes	108	132	162	153	194	182	152	154
Semi-remorques	39	81	68	77	125	115	77	113
Total	930	1 050	1 155	1 406	1 530	1 535	1 576	1 563
Tentatives de vol								
< 3.5 tonnes	4	14	9	65	135	204	251	238
> 3.5 tonnes	4	5	2	17	22	52	59	49
Semi-remorques	0	0	1	0	6	10	29	25
Total	8	19	12	82	163	266	339	312
Pourcentage de véhicules récupérés	59 %	55 %	55 %	63 %	58 %	58 %	58 %	58 %

Figure 2.



4.3 République tchèque

Ministère des Transports et des Communications
 PO Box 9
 Nabrezi Ludvika Svobody 12/22
 Prague 1 CZ-11- 15
 Jana Rybenská
 Tel : 00420 2 514 31 223
 Fax : 00420 2 24 81 22 93
 Email : rybenska@mdcr.cz

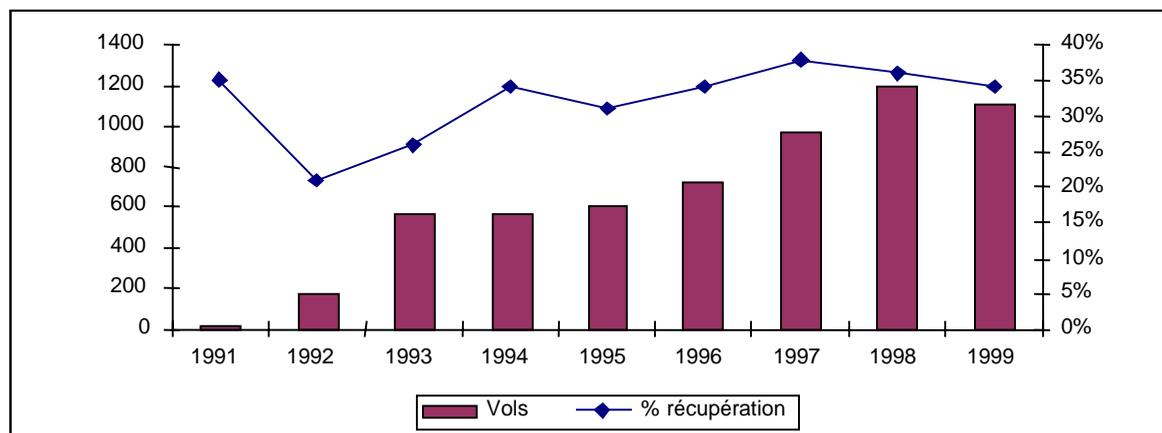
Les catégories de « camions » et « semi-remorques » semblent désigner toutes deux des poids lourds, peut-être de tonnage différent, mais aucune précision n'est donnée au sujet du poids des véhicules recensés.

Tableau 24. Vols et récupération de véhicules utilitaires en République tchèque

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Camions									
Vols	16	119	359	365	411	507	703	903	813
Récupérations	7	31	112	137	121	183	262	302	251
Taux de récupération	44 %	26 %	31 %	38 %	29 %	36 %	37 %	33 %	31 %
Remorques de camions									
Vols	4	59	151	126	119	137	132	143	154
Récupérations	0	5	21	27	31	23	34	52	40
Taux de récupération	0 %	8 %	14 %	21 %	26 %	17 %	26 %	36 %	26 %
Semi-remorques									
Vols		4	33	37	44	43	63	71	62
Récupérations		2	9	15	21	19	31	37	41
Taux de récupération		50 %	27 %	41 %	48 %	44 %	49 %	52 %	66 %
Remorques de semi-remorques									
Vols		1	31	47	45	47	68	78	81
Récupérations		0	9	14	21	22	41	38	49
Taux de récupération		0 %	29 %	30 %	47 %	47 %	60 %	49 %	61 %
Véhicules utilitaires									
Total des vols	20	183	574	575	619	734	966	1 195	1 110
Récupérations	7	38	151	193	194	247	368	429	381
Taux de récupération	35 %	21 %	26 %	34 %	31 %	34 %	38 %	36 %	34 %

Le graphique ci-dessous montre les vols de véhicules utilitaires en République tchèque et le pourcentage de récupération de ces véhicules.

Figure 3.



4.4 Danemark

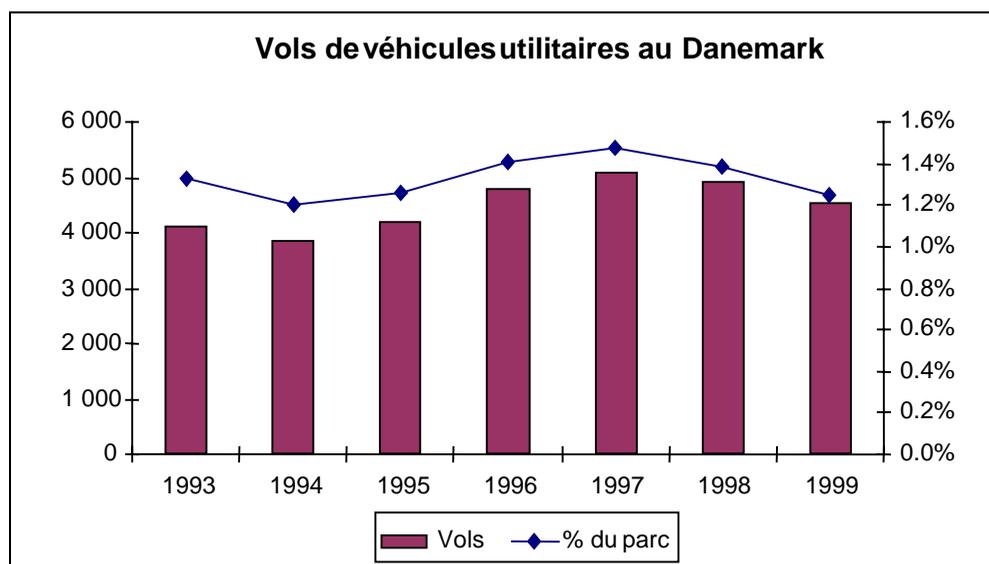
Rigspolitechefens Afd. A Polititorvet 14
 DK-1780 Copenhague
 Danemark
 International Relations Interpol Copenhagen
 Det. Chief Inspector Hans Ellehaug
 Tel : 0045 33 14 88 88
 Fax : 0045 33 32 2771

Tableau 25. Vols de véhicules utilitaires au Danemark

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Vols de véhicules utilitaires	4 133	3 861	4 224	4 793	5 118	4 946	4 566

Le taux de récupération des véhicules utilitaires volés n'est pas connu. Le graphique ci-dessous montre le nombre total de véhicules utilitaires volés chaque année et le pourcentage que représentent ces véhicules par rapport au parc de véhicules de ce type immatriculés dans le pays.

Figure 4.



L'Association des assureurs danois rapporte 24 cas de vol de véhicules utilitaires en divers lieux sur une période de trois ans.

Association des assureurs danois
 Amaliegade 10
 DK-1256 Copenhague K
 Tel : +45 3343 5500
 Fax : +45 3343 5501
 Email : fp@ForsikringensHus.dk

Toutefois, il n'apparaît pas clairement si ces vols ont eu lieu sur le territoire danois ou à l'étranger. La valeur totale des demandes d'indemnités correspondant à ces vols s'est élevé à 56 millions d'euros.

Tableau 26. Valeur des marchandises volées (en euros)

	1996 (millions)	1997 (millions)	1998 (millions)	1999 (millions)
Valeur totale	4.5	18.8	20.6	11.9
Valeur moyenne	1.5	1.9	2.6	4
Nombre de cas	3	10	8	3

Tableau 27. Types de marchandises volées (nombre de cas)

	1996	1997	1998	1999
Denrées alimentaires	2	2		1
Appareillage électrique		1		
Produits ménagers				
Matériel électronique		2	2	
Boissons alcoolisées				
Métaux				
Vêtements		3	1	
Chaussures				
Divers		1	2	
Cigarettes	1	1	3	2

4.5 Estonie

Les informations concernant l'Estonie ont été reçues de l'Association des transporteurs routiers internationaux d'Estonie, en coopération avec la Police estonienne.

Association des transporteurs internationaux routiers estoniens
 Narva mut 91
 10127 Tallinn Estonie
 M. Lauri Lusti
 00 372 627 3750
 00 372 627 3741

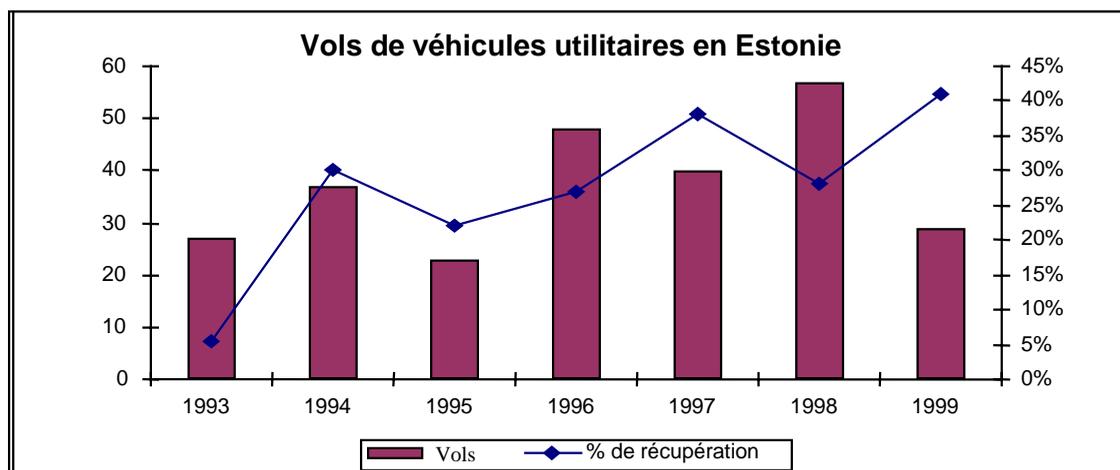
Police estonienne
 1 Pagari Street
 Tallinn Estonie
 Tel: 00 372 612 33 17
 Fax: 00 372 627 3741

Les données fournies sont très détaillées et donnent une très bonne indication de la fréquence des vols et de la valeur des marchandises et véhicules volés. Toutefois, les catégories de véhicules utilitaires volés n'apparaissent pas clairement. Ces données montrent que la valeur des marchandises volées dans des véhicules de transport sur une période de 7 ans atteint dans ce pays 17.5 millions d'euros. D'autres données détaillées expliquent la préoccupation actuelle des autorités au sujet, en particulier, du nombre de vols de marchandises à bord de véhicules de transport dans un pays de si petite taille et du nombre de cas de violence et de vols avec violence contre les conducteurs.

Tableau 28. Vols et récupération de véhicules utilitaires et de marchandises en Estonie

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Vol de véhicules utilitaires	27	37	23	48	40	57	29
Récupération de véhicules utilitaires volés	2	11	5	13	15	16	12
Taux de récupération	5.4 %	30 %	22 %	27 %	38 %	28 %	41 %
Marchandises volées en même temps que des véhicules de transport	1	1	1	2		7	
Marchandises volées à bord de véhicules de transport	3 887	4 354	5 667	5 413	6 012	7 958	9 341
Marchandises volées à bord de véhicules de transport et récupérées par la suite	404	467	671	783	979	882	1 001
Valeur des véhicules (en milliers d'euros)							
Valeur totale	40	63	39	54	35	289	237
Nombre de cas	11	12	9	20	14	18	11
Valeur moyenne	4	5	4	3	2	16	22
Valeur des marchandises volées (en euros)							
Valeur totale (en millions)	1.4	1.5	2	2	2.8	3	4.8
Valeur moyenne	361	348	367	362	344	355	515
Nombre de cas	3 887	4 354	5 667	5 413	6 012	7 958	9 341
Type de marchandises volées							
Denrées alimentaires	50	46	70	62	61	61	69
Appareillage électrique	17	21	18	21	31	34	39
Produits ménagers							
Matériel électronique	54	59	62	28	43	57	75
Boissons alcoolisées	28	19	26	19	28	31	27
Métaux	2	3	3	4		2	2
Vêtements	220	221	254	240	285	472	560
Chaussures	60	41	60	45	42	58	36
Divers	1 354	1 869	2 106	2 297	2 614	4 013	5 026
Cigarettes	16	24	28	17	30	29	43

Figure 5.



Modalités de perpétration des vols

1. Nombre de voleurs supérieur à un.
2. Utilisation d'autres moyens de transport pour enlever le véhicule.
3. Utilisation de moyens techniques pour pénétrer dans/enlever le véhicule (système radar, moyens de désarmement, d'immobilisation des personnes).
4. Emploi de la violence pour voler le véhicule/les marchandises.
5. Cas de détournement (enlèvement du conducteur en même temps que du véhicule).
6. Cas de vol avec violence (vol avec menaces).

Tableau 29. Modalités de perpétration des vols

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1.	148	199	201	200	202	252	217
2.							
3.							
4.	17	35	32	16	16	13	23
5.							
6.	24	40	30	21	11	21	10

4.6 Finlande

Les données concernant les vols de véhicules utilitaires de 1993 à 1997 ont été fournies par Europol. Il n'est pas précisé si ces données se rapportent à l'ensemble des véhicules utilitaires ou

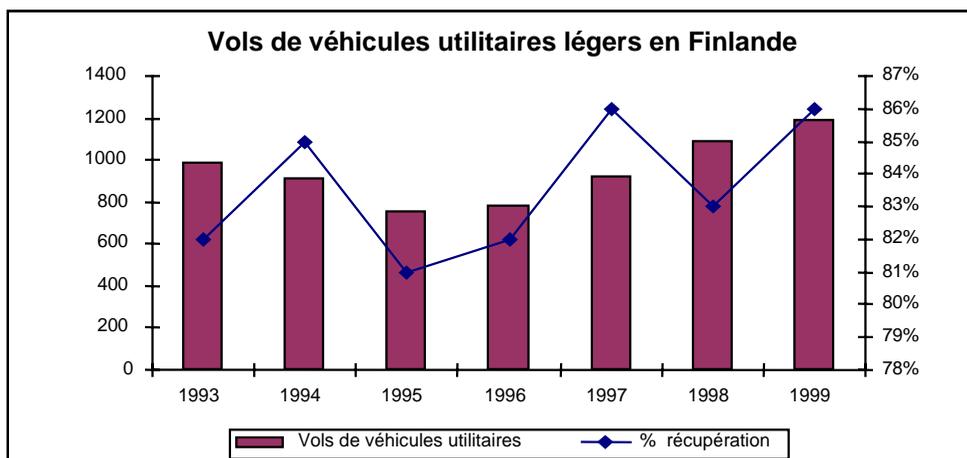
seulement à la catégorie des véhicules de plus de 3.5 tonnes. Les données pour 1997 (> 3.5 tonnes) et 1998-99 proviennent du Bureau national d'enquête.

Bureau national d'enquête
 Service du renseignement
 Box 285, 01301 Vantaa
 Jari Nyström Detective Superintendent
 Tel : 00358 9 8388 661
 Fax : 00 358 9 8388 6284

Tableau 30. **Vols et récupération de véhicules utilitaires en Finlande**

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Vols de véhicules							
< 3.5 tonnes	989	919	758	789	925	1 092	1 193
> 3.5 tonnes	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	12	86	75
Remorques	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	719	703
Total	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1 917	1 971
Véhicules récupérés							
< 3.5 tonnes	811	781	613	644	791	910	1 018
> 3.5 tonnes	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	72	67
Remorques	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	372	342
Total	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1 354	1 427
Taux de récupération	82 %	85 %	81 %	82 %	86 %	83 %	86 %

Figure 6.



4.7 France

Les données reçues de la CILDI et d'ARGOS portent sur le vol et la récupération de véhicules utilitaires en France.

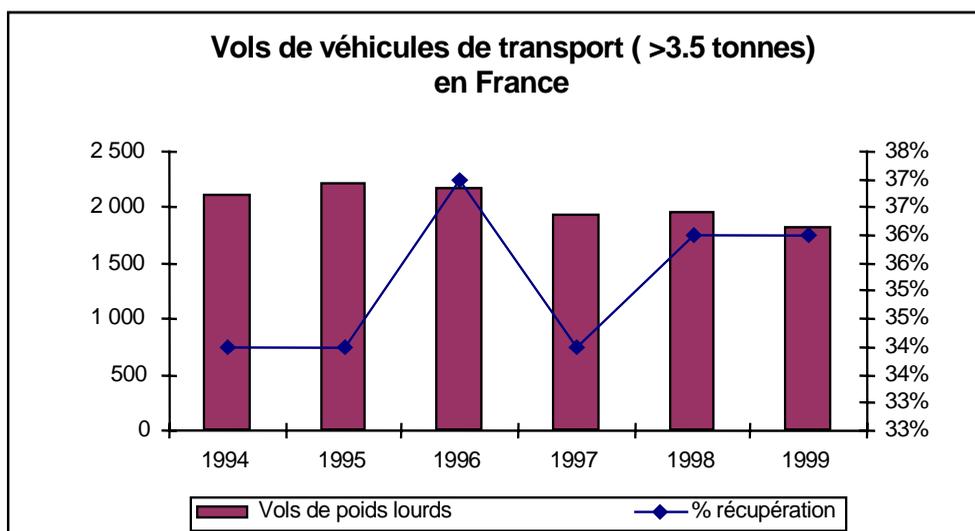
<p>CILDI (Cellule interministérielle de liaison sur la délinquance itinérante) 1 boulevard Théophile Sœur 93111 ROSNY SOUS BOIS Sous la direction du Colonel MOREL Téléphone : 00 33 1 53 65 45 22 Fax : 00 33 1 53 65 45 28</p>	<p>ARGOS Avenue du Corps Franc Pommies 64110 Jurançon Jean-Pierre Cassan Téléphone : 00 33 5 5906 9804 Fax : 00 33 5 59 06 0006</p>
---	--

Aucune donnée statistique n'a été fournie au sujet des vols de marchandises. Les données relatives à la récupération de véhicules ne portent apparemment que sur les véhicules de plus de 3.5 tonnes.

Tableau 31. Vols et récupération de véhicules utilitaires en France

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Vols de véhicules									
<3.5 tonnes	n.d.	n.d.	n.d.	32 927	n.d.	32 814	n.d.	n.d.	n.d.
>3.5 tonnes	628	788	1 346	2 131	2 229	2 193	1 957	1 973	1 831
Récupération de véhicules volés									
>3.5 tonnes	n.d.	n.d.	n.d.	746	734	732	677	702	659
Taux de récupération									
>3.5 tonnes	n.d.	n.d.	n.d.	34 %	34 %	37 %	34 %	36 %	36 %

Figure 7.



4.8 Allemagne

Les données concernant l'Allemagne ont été reçues de :

Interpol Wiesbaden
 Bundeskriminalamt OA 32-33-KP-101
 D-65173 Wiesbaden
 Allemagne
 Frau Preisler, LKW-Diebstahl (hgv)
 Herr Stillger, Ladungsdiebstahl (cargo)
 0049 611 55 15805
 0049 611 55 15919

Les données ci-dessous, qui sont les seules statistiques disponibles pour ce pays, portent sur l'ensemble des vols de véhicules utilitaires et ne sont pas ventilées par catégories. Les chiffres élevés semblent indiquer que les véhicules utilitaires légers de moins de 3.5 tonnes sont inclus dans ces données.

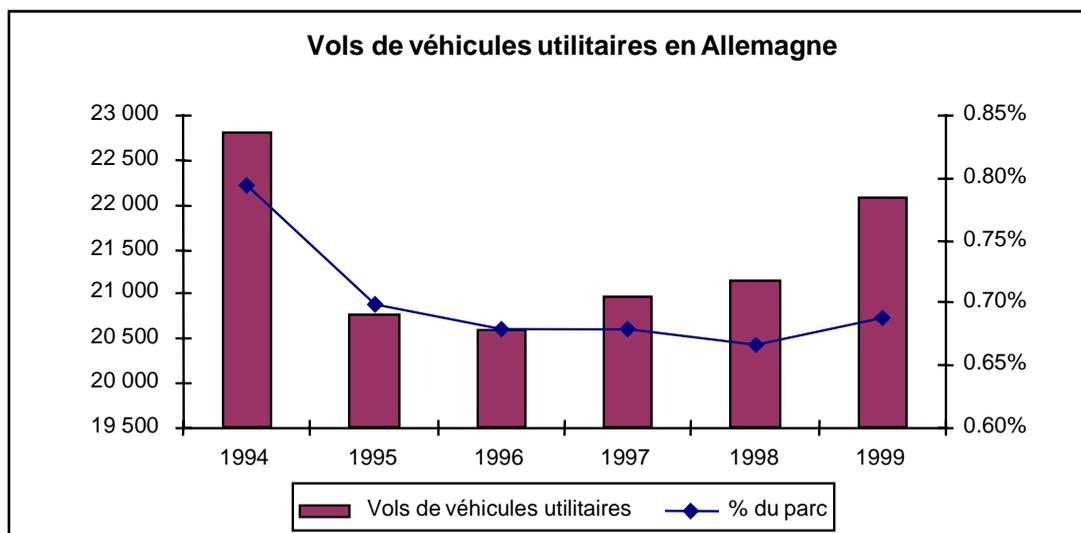
Tableau 32. Vols de véhicules utilitaires en Allemagne

	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Vol de tous véhicules utilitaires	22 813	20 788	20 613	20 993	21 161	22 085

Les autorités allemandes estiment que le taux de récupération des véhicules volés se situe autour de 90 % mais il n'existe aucune donnée statistique à ce sujet. Le graphique ci-dessous montre le

nombre total de véhicules utilitaires volés chaque année et le pourcentage que représentent ces véhicules par rapport au parc de véhicules de ce type immatriculés dans le pays.

Figure 8.



Les chiffres ci-dessous sur les vols de marchandises ne semblent pas constituer une indication du chiffre total annuel en Allemagne.

Tableau 33. Vols de marchandises en Allemagne

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Vols de marchandises	44	42	100	54	54	48	21

Les données qui suivent semblent désigner les types de marchandises volées pour un nombre total de cas égal à 105 en 1998 et à 87 en 1999. Elles ne sont pas considérées comme représentatives de l'ensemble des vols de marchandises à bord de véhicules utilitaires en Allemagne.

Tableau 34. Type de marchandises volées

	1998	1999
Denrées alimentaires	5	5
Appareillage électrique	11	6
Produits ménagers	4	5
Matériel électronique	17	7
Boissons alcoolisées	6	4
Métaux	3	7
Vêtements	7	8
Chaussures	1	1
Divers	40	40
Cigarettes	11	4
Total	105	87

4.9 Grèce

Les données disponibles pour la Grèce ont été communiquées par :

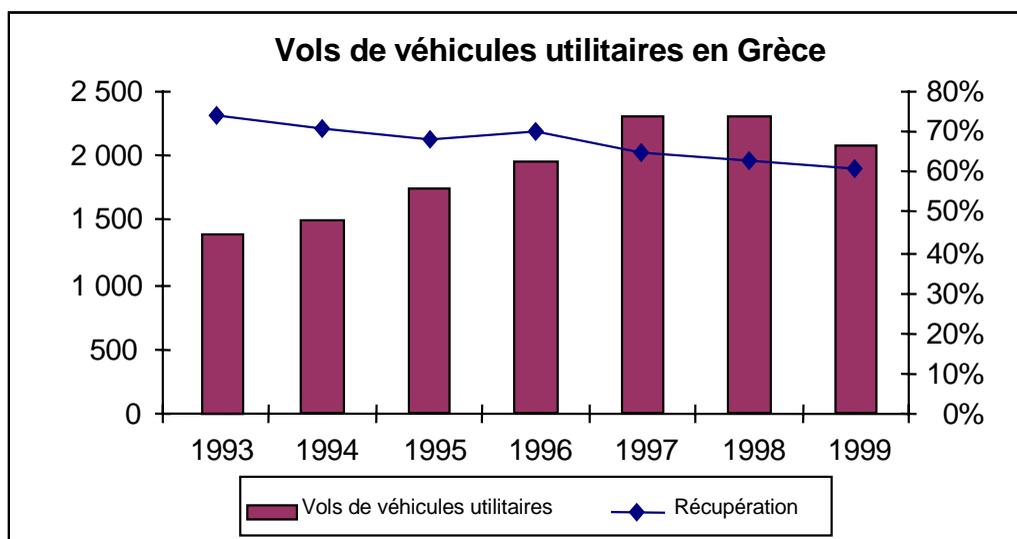
Service de la sécurité publique du ministère de l'intérieur
 Major KASSAPAKIS Konstantinos
 Tel : 003 01 6927793
 Fax : 003 01 6925140

Aucune indication n'étant fournie sur les catégories de véhicules, les chiffres suivants sont considérés comme désignant l'ensemble des vols et des cas de récupération de véhicules utilitaires. Toutefois, les données concernant le vol de marchandises sont ventilées selon le poids des véhicules.

Tableau 35. Vols et récupération de véhicules utilitaires en Grèce

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Vols de véhicules utilitaires	1 407	1 514	1 755	1 953	2 323	2 317	2 080
Véhicules récupérés	1 036	1 069	1 253	1 390	1 672	1 471	1 275
Taux de récupération	74 %	71 %	68 %	70 %	65 %	63 %	61 %
Vols de marchandises en même temps que les véhicules							
> 3.5 tonnes	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	46	59	43
< 3.5 tonnes	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	97	79	65
Total	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	143	138	108
Récupération des marchandises avec les véhicules volés							
> 3.5 tonnes et < 3.5 tonnes	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	14	13	13

Figure 9.



Le tableau ci-dessous montre la valeur en euros des marchandises volées à bord de véhicules utilitaires ou en même temps qu'eux, ventilée par catégories sur une période de trois ans.

Tableau 36. Type de marchandises volées

	1997	1998	1999	Total
Denrées alimentaires	445 511	114 969	10 712	571 192
App. électrique et produits ménagers	296 405	79 237	n.d.	375 642
Matériel électronique	447 982	21 943	188 720	658 645
Boissons alcoolisées	70 433	33 506	7 131	111 070
Métaux	316 654	43 140	n.d.	359 795
Vêtements et chaussures	224 505	65 429	n.d.	289 934
Divers	1 772 536	1 448 369	1 643 786	4 864 691
Cigarettes	7 043	n.d.	186 746	193 790
Total	3 581 070	1 730 796	2 037 095	7 348 961

4.10 Hongrie

Les données concernant la Hongrie ont été reçues du :

Quartier général de la police hongroise
 Lt.-Col. Pausz Ferenc, Chef de service
 Tel : 0036 1 443 56 52
 Fax : 0036 1 443 56 52

La police hongroise a pu fournir des statistiques sur les vols de véhicules utilitaires sur une période de neuf ans mais ces données ne prennent pas en compte le poids des véhicules volés.

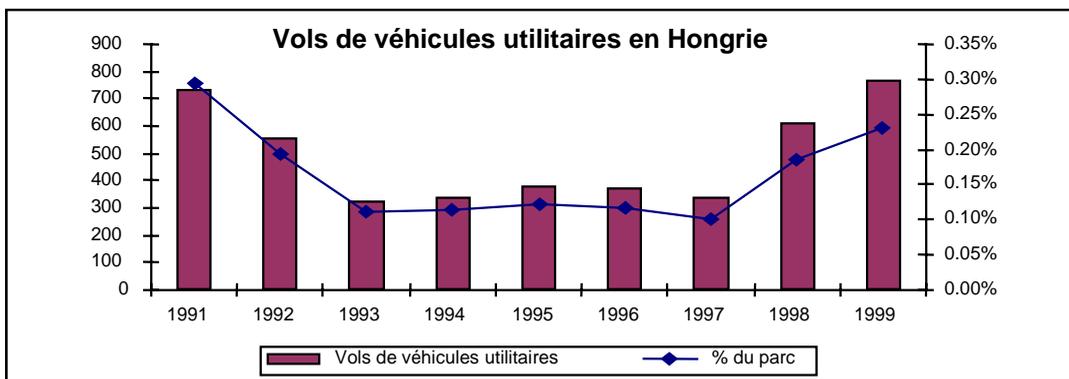
Tableau 37. Vols et récupération de véhicules utilitaires en Hongrie

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Vols de véhicules utilitaires	739	562	326	339	384	374	338	612	769
Récupération des véhicules utilitaires volés	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	162	134	139
Taux de récupération	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	48 %	22 %	18 %
Valeur des marchandises volées en euros	3 965	12 503	3 965	6 566	8 816	11 856	8 555	37 003	44 663

Il n'existe aucune donnée statistique sur la récupération des véhicules pour la période de 1991 à 1996. Le graphique suivant montre le nombre total de véhicules utilitaires volés chaque année et le pourcentage que représentent ces véhicules par rapport au parc de véhicules de ce type immatriculés dans le pays.

Les données agrégées ci-dessous portent sur la valeur des marchandises volées à bord de véhicules ou de remorques ou en même temps qu'eux mais aucune indication n'est fournie sur le nombre de cas auxquelles elles se rapportent. Il n'apparaît pas non plus clairement si les valeurs indiquées concernent uniquement les marchandises volées à bord de véhicules.

Figure 10.



4.11 Irlande

Les données concernant l'Irlande ont été communiquées par :

An Garda Siochana
 Crime Administration, Garda Headquarters
 Phoenix Park Dublin
 Contact: V McGuire for Assistant Commissioner
 Tel : 00-353-1-6661951
 Fax : 00-353-1-6661958

Figure 11.

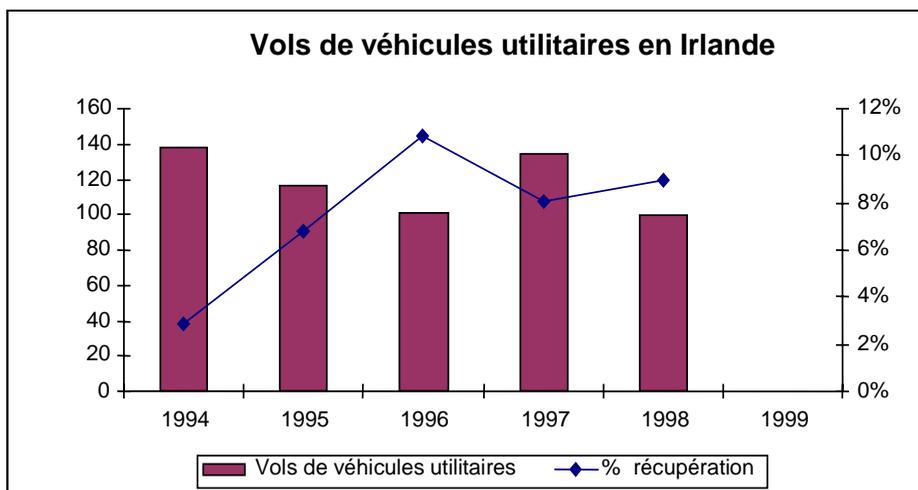


Tableau 38. Vols et récupération de véhicules utilitaires en Irlande

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Vols de véhicules										
<3.5 tonnes	110	121	160	131	145	120	103	84	118	90
>7.5 tonnes	14	12	13	18	23	18	14	18	17	10
Total	124	133	173	149	168	138	117	102	135	100
Récupération de véhicules volés										
<3.5 tonnes	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	3	7	11	11	9
>7.5 tonnes	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1	1			
Total	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	4	8	11	11	9
Taux de récupération	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	2.9 %	6.8 %	10.8 %	8.1 %	9 %

Tableau 39. Valeur des véhicules volés (en milliers d'euros)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Valeur totale	822	632	597	630	905	670
Valeur moyenne	4.8	4.6	5.1	6.2	6.7	7
Nombre de véhicules	168	138	117	102	135	100

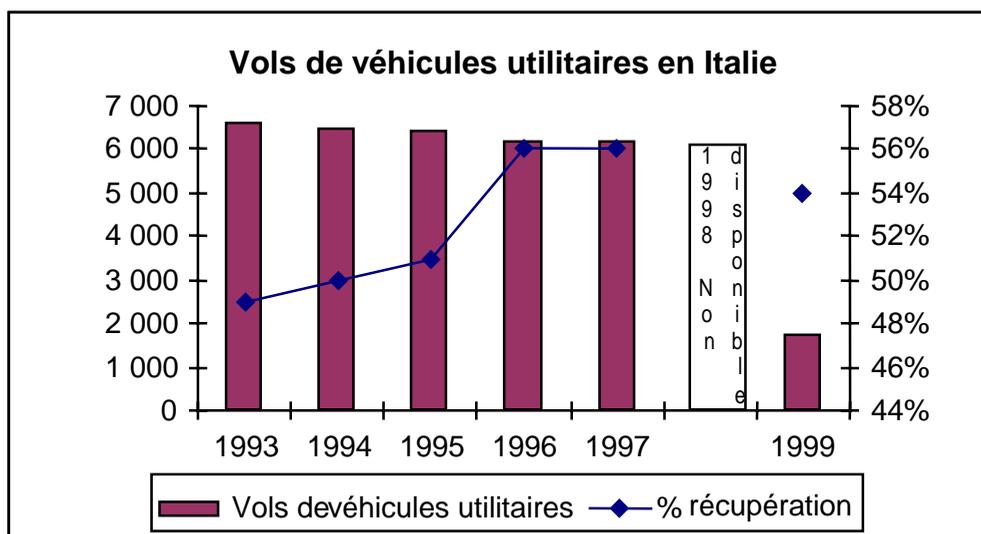
4.12 Italie

Les données disponibles pour l'Italie ont été fournies par les Carabinieri et la Polizia Stradale. Les chiffres ci-dessous concernent les véhicules de transport de plus de 3.5 tonnes.

Tableau 40. Vols et récupération de véhicules utilitaires en Italie

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Vols de véhicules utilitaires	6 655	6 502	6 469	6 191	6 204	n.d.	1 736
Récupération de véhicules volés	3 275	3 267	3 482	3 458	3 317	n.d.	935
Taux de récupération	49 %	50 %	51 %	56 %	56 %	n.d.	54 %

Figure 12.



4.13 Luxembourg

Les données relatives au Luxembourg ont été reçues de la :

Direction Générale de la Police Grand-Ducale
 Direction de l'Information
 1, rue Curie
 L-2957 Luxembourg
 Contact: François KRIES
 Tel : 00352 4997 2510
 Fax : 00352 4997 2599

Les autorités du Luxembourg, ne pouvant analyser les données spécifiques contenues dans leur base de données, n'ont pu répondre en détail aux questions.

Les données ci-dessous portent sur les véhicules utilitaires (aucune indication de poids n'est donnée) immatriculés au Luxembourg qui ont été volés entre 1989 et 1999. Les chiffres peu élevés semblent toutefois indiquer qu'il s'agit des véhicules de plus de 3.5 tonnes.

Tableau 41. Vols de véhicules utilitaires au Luxembourg

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Vols de véhicules utilitaires	1	2	2	28	51	56	44	62	54	54

Les données suivantes relatives au vol et à la récupération de véhicules utilitaires au Luxembourg ont été fournies par Europol et elles diffèrent de la série précédente, sauf pour l'année 1997.

Tableau 42. **Vols et récupération de véhicules utilitaires au Luxembourg**

	1993	1994	1995	1996	1997
Vols de véhicules utilitaires	10	9	71	36	62
Récupération de véhicules utilitaires volés	6	6	38	10	10
Taux de récupération	21 %	12 %	68 %	23 %	16 %

La valeur du véhicule volé n'est mentionnée que dans un seul cas.

Tableau 43. **Valeur des véhicules volés**

	1994
Valeur totale des véhicules en euros	2.5 millions

Quatre cas seulement sur une période de quatre ans sont mentionnés en réponse au questionnaire. Les valeurs élevées dont il est fait état semblent porter sur plusieurs cas ou même sur une année entière.

Tableau 44. **Nombre de cas et valeur des marchandises volées**

	1989	1994	1997	1998
Valeur totale des marchandises volées (en euros)	8 millions	1.2 million	24 millions	21 millions
Nombre de cas	1	1	1	1

1989 : vêtements ; 1994: boissons alcoolisées ; 1997: matériel Hi-Fi/appareils photographiques ; 1998 : denrées alimentaires.

Tableau 45. Type de marchandises volées

	1989	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Denrées alimentaires							1
Matériel électrique/électronique						1	
Boissons alcoolisées		1					
Vêtements	1			1			
Divers						1	1
Cigarettes					1		

Au total, huit cas sont cités à propos des types de marchandises volées à bord de véhicules ou en même temps qu'eux. Il s'agit de cas isolés qui se rapportent aux vols de marchandises mentionnés dans la réponse au questionnaire.

4.14 Pays-Bas

Les données concernant les Pays-Bas ont été reçues de :

Police Nationale	Fondation Avc
Postbus 3016	De Klencke 12
2700 KX Zoetermeer	NL-1070
	BS Amsterdam
M. Cees Feenstra	M. Ton van der Lee
0031 79 345 92 50	0031 20 549 79 33
0031 79 345 92 02	0031 20 549 79 35

Les données relatives aux vols de véhicules utilitaires pour 1993 et les données sur la récupération de véhicules volés de 1993 à 1997 ont été communiquées par Europol. Les données restantes sur les vols de 1995 à 1999, qui sont ventilées par poids des véhicules pour 1998/99 et précisent le nombre de remorques volées de 1996 à 1999, ont été fournies par la Police nationale et la Fondation AVc, un organisme créé conjointement par les secteurs public et privé pour lutter contre les vols de véhicules aux Pays-Bas. La Police a également fourni des données ventilées sur les vols de marchandises à bord de véhicules de transport de plus de 3.5 tonnes, ainsi que des indications sur les différents types de marchandises volées à bord de ces véhicules ou en même temps qu'eux sur une période de quatre ans. Ces données comprennent en outre des indications sur les cas d'emploi de la violence et de détournement pendant la même période.

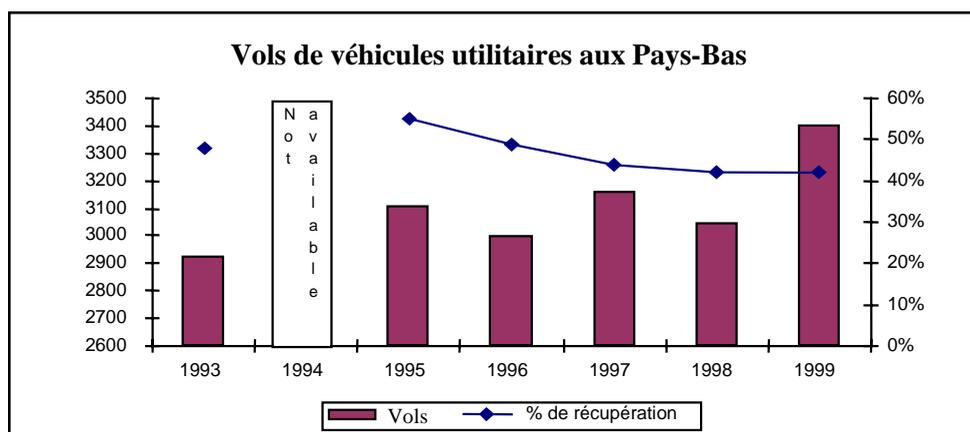
Tableau 46. Vols et récupération de véhicules utilitaires aux Pays-Bas

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Vols de véhicules utilitaires							
<3.5 tonnes ¹	2 927		3 108	3 000	3 167	3 047	3 404
>3.5 tonnes ¹						390	352
Remorques				201	170	173	166
Récupération							
<3.5 tonnes	1 405		1 764	1 498	1 459	1 456	1 409
>3.5 tonnes							163
Remorques						53	61
Taux de récupération	48 %		55 %	49 %	44 %	42 % ²	42 % ²
Marchandises volées dans des véhicules							
>3.5 tonnes				96	59	107	122

1. Les chiffres de 1993 à 1997 portent sur toutes les catégories de véhicules. Ces données n'ont pas été ventilées selon les catégories >3.5 et 7.5 tonnes pour l'ensemble de cette période.

2. Ces données portent sur l'ensemble des véhicules utilitaires (les véhicules >3.5 tonnes ne sont pas pris en compte en 1998).

Figure 13.



Il n'est pas précisé si ces cas de vols de marchandises se rapportent à l'ensemble des infractions concernant le vol de marchandises à bord de véhicules ou en même temps qu'eux mentionnées ci-dessous.

Tableau 47. Type de marchandises volées

	1996	1997	1998	1999
Denrées alimentaires	11	15	15	9
Appareillage électrique	35	40	37	44
Produits ménagers	2	9	4	3
Matériel électronique	15	9	22	53
Boissons alcoolisées	5	4	6	5
Métaux	13	10	9	2
Vêtements	20	10	21	20
Chaussures	5	6	5	4
Divers	132	86	90	124
Cigarettes	6	3	5	4
Total	2 240	2 189	2 212	2 267

Modalités de perpétration des vols

1. Nombre de voleurs supérieur à un.
2. Utilisation d'autres moyens de transport pour enlever le véhicule.
3. Utilisation de moyens techniques pour pénétrer dans/enlever le véhicule (système radar, moyens de désarmement, d'immobilisation des personnes).
4. Emploi de la violence pour voler le véhicule/les marchandises.
5. Cas de détournement (enlèvement du conducteur en même temps que du véhicule).
6. Cas de vol avec violence (vol avec menaces).

Tableau 48. Modalités de perpétration des vols

	1996	1997	1998	1999
1.				
2.				
3.	3	2	2	3
4.		1	3	16
5.	1	2	4	1
6.				3

4.15 Norvège

Les données concernant la Norvège ont été reçues de :

Statistisk Sentralbyrå Norway

M. Reid J. Stene

Tel : 00 45 22 86 46 46

Email : rjs@ssb.no

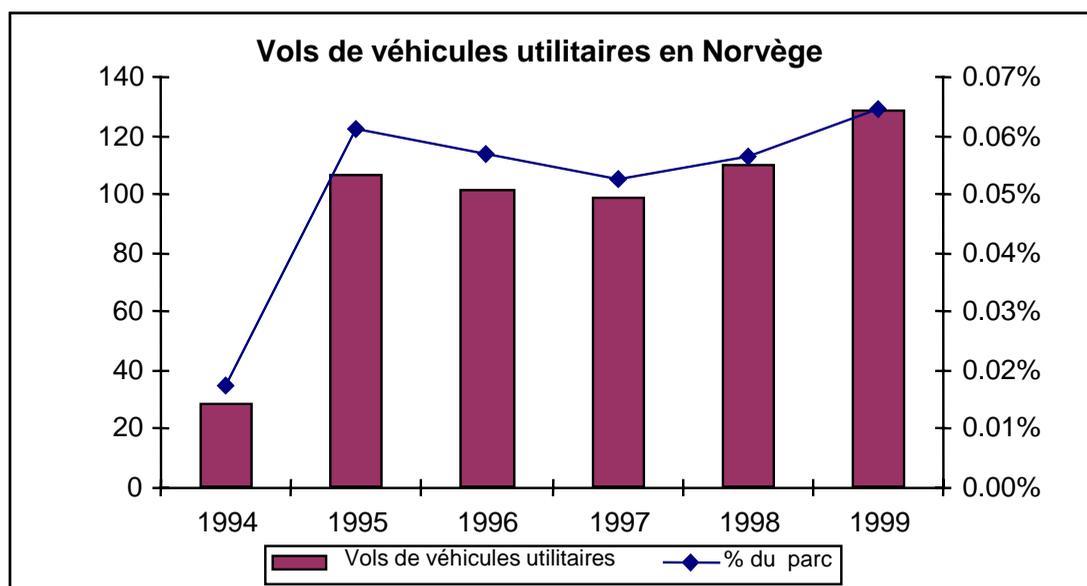
Les seules données disponibles pour la Norvège portent sur les vols de véhicules utilitaires et de remorques et elles ne sont pas ventilées par catégories de poids des véhicules. Aucune information n'est fournie au sujet de la récupération de ces véhicules. Aucune donnée n'est non plus disponible au sujet du vol de marchandises.

Tableau 49. Vols de véhicules utilitaires en Norvège

	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Vol de véhicules utilitaires	29	107	102	99	110	129
Remorques	10	21	37	19	29	21

Il n'existe pas de statistiques sur la récupération des véhicules utilitaires volés en Norvège. Le graphique suivant montre le nombre total de véhicules utilitaires volés chaque année et le pourcentage que représentent ces véhicules par rapport au parc de véhicules de ce type immatriculés dans le pays.

Figure 14.



4.16 Pologne

La réponse concernant la Pologne a été reçue de :

Département international du quartier général de la police polonaise
Zbigniew Chwalinski (Directeur)
Ul. Wisniowa 58,
02 520 Warsaw
Tel : 0048 22 60 135 41
Fax : 0048 22 60 142 61
Zbigniew Chwalinski dyrbi@kgp.waw.pl

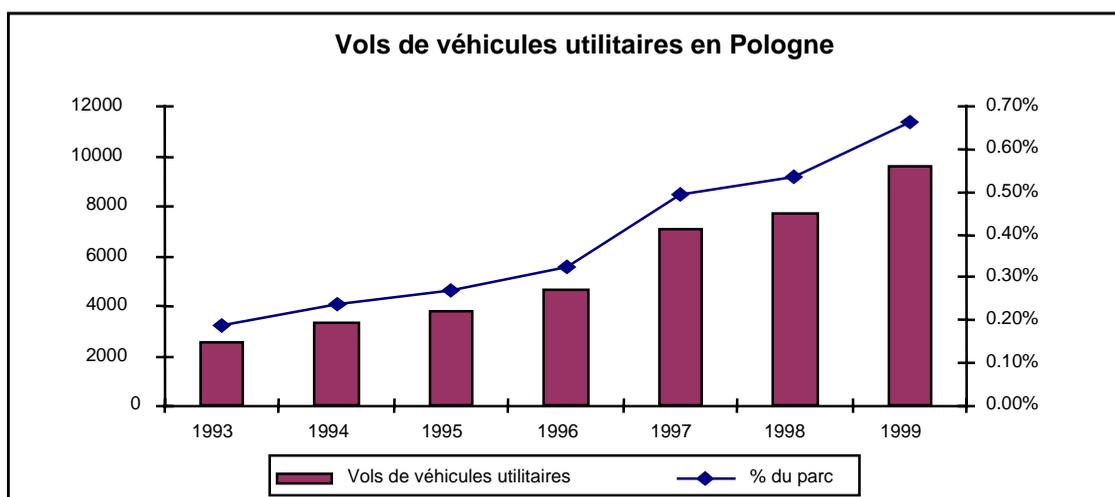
Les données qui suivent sont les seules statistiques disponibles. Elles portent sur les vols de véhicules utilitaires et sur les cas de récupération des véhicules volés. Les catégories utilisées sont celles de véhicules utilitaires légers de moins de 3.5 tonnes et de véhicules de transport de plus de 3.5 tonnes.

Tableau 50. Vols et récupération de véhicules utilitaires en Pologne

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Vols de véhicules utilitaires							
< 3.5 tonnes	2 212	2 847	3 200	3 746	5 477	6 128	7 520
> 3.5 tonnes	407	514	631	921	1 639	1 654	2 099
Total	2 619	3 361	3 831	4 667	7 116	7 782	9 619
Récupération							
< 3.5 tonnes	1 091	1 159	1 344	1 530	1 928	2 512	3 172
> 3.5 tonnes	175	222	281	376	479	572	860
Total	1 266	1 381	1 625	1 906	2 407	3 084	4 032

Le graphique suivant montre le nombre total de véhicules utilitaires volés de 1993 à 1999 en Pologne et le pourcentage que représentent ces véhicules par rapport au parc de véhicules de ce type immatriculés dans le pays.

Figure 15.



4.17 Russie

Les autorités policières russes ont été dans l'incapacité de fournir des données. Le Département des assurances Ingosstrakh a fait parvenir les données ci-dessous. Deux services du Département des assurances Ingosstrakh ont répondu :

1. Le Service des assurances responsabilité civile des transporteurs non maritimes.
2. Le Service des assurances sur facultés.

Département des assurances Ingosstrakh

M. Vadim G Dorofeev

Tel : 007 095 234 36 17/14

Fax : 007 095 234 36 02/00

Email : atchern@ingos.msk.ru

Aucune indication n'est fournie sur les catégories de poids des véhicules. Les données reçues semblent porter uniquement sur des cas de vols de véhicules utilitaires en Russie et non sur le nombre total de vols. Les cas de vols de marchandises rapportés par les deux services pour la période 1997 à 1999 font apparaître une valeur totale de 1.6 million d'euros. Le Service des assurances responsabilité civile fait état d'un montant de 339 000 euros pour 25 cas de vol.

Les deux services indiquent le type de marchandises volées mais ne précisent pas le nombre de cas correspondants. En ce qui concerne les « Modalités de perpétration des vols », des cas d'emploi de la violence, de détournement et de vols avec violence sont mentionnés mais le nombre exact de ces cas n'est pas précisé.

Tableau 51. Vols de véhicules utilitaires et de marchandises en Russie

	1995	1996	1997	1998	1999
Vols de véhicules (a)	31	22	11	37	16
Vols de marchandises en même temps que les véhicules (a)			3	3	
Vols de marchandises en même temps que les véhicules (b)	5	3	1	14	6
Vols de marchandises à bord de véhicules (a)			26	50	25
Vols de marchandises à bord de véhicules (b)	19	13	7	26	8
Valeur des marchandises volées en euros (a)					
Valeur totale (000)			251 400	246 150	339 000
Valeur moyenne			967	492	1 356
Nombre de cas			26	50	25
Valeur totale des marchandises volées en euros (b)	57 400	79 300	161 700	486 000	147 000
Type de marchandises volées					
Denrées alimentaires	✓	✓		✓	✓
Appareillage électrique	✓		✓	✓	
Produits ménagers	✓	✓		✓	✓
Matériel électronique			✓	✓	✓
Boissons alcoolisées		✓		✓	
Métaux					
Vêtements	✓	✓	✓		
Chaussure					
Divers		✓	✓	✓	

Modalités de perpétration des vols

1. Nombre de voleurs supérieur à un.
2. Utilisation d'autres moyens de transport pour enlever le véhicule.
3. Utilisation de moyens techniques pour pénétrer dans/enlever le véhicule (système radar, moyens de désarmement, d'immobilisation des personnes).
4. Emploi de la violence pour voler le véhicule/les marchandises.
5. Cas de détournement (enlèvement du conducteur en même temps que du véhicule).
6. Cas de vol avec violence (vol avec menaces).

Tableau 52. Modalités de perpétration des vols

	1995	1996	1997	1998	1999
Modalités (a)					
5.		✓	✓	✓	
6.		✓	✓	✓	
Modalités (b)					
1.	✓				
2.	✓				
3.		✓			✓
4.				✓	✓
5.			✓	✓	✓
6.		✓	✓		

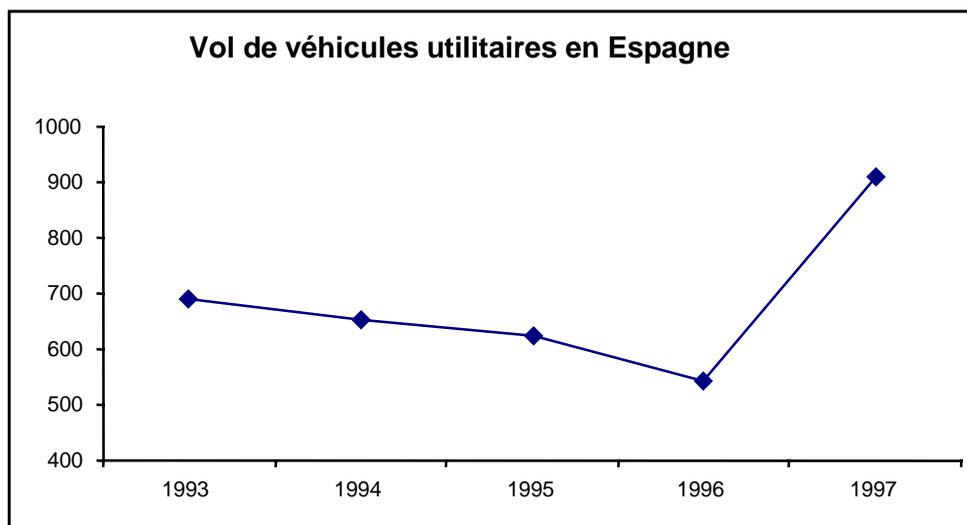
4.18 Espagne

Les données relatives au vol de véhicules utilitaires et à la récupération de véhicules volés ont été fournies par Europol. Elles ne comportent aucune indication sur les catégories de poids total des véhicules.

Tableau 53. Vols et récupération de véhicules utilitaires en Espagne

	1993	1994	1995	1996	1997
Vol de véhicules utilitaires < 3.5 tonnes et > 3.5 tonnes	692	654	623	543	910
Récupération de véhicules utilitaires volés < 3.5 tonnes et > 3.5 tonnes				335	610
Taux de récupération				62 %	67 %

Figure 16.



4.19 Suède

Les données ont été fournies par :

National Criminal Investigation Dept. Interpol
 PO Box 12256
 S-10226 Stockholm
 Hans Horgren
 0046 8401 3714
 0046 8651 4203

Les catégories de poids total des véhicules ne sont pas prises en compte dans les données disponibles sur les vols de véhicules utilitaires en Suède.

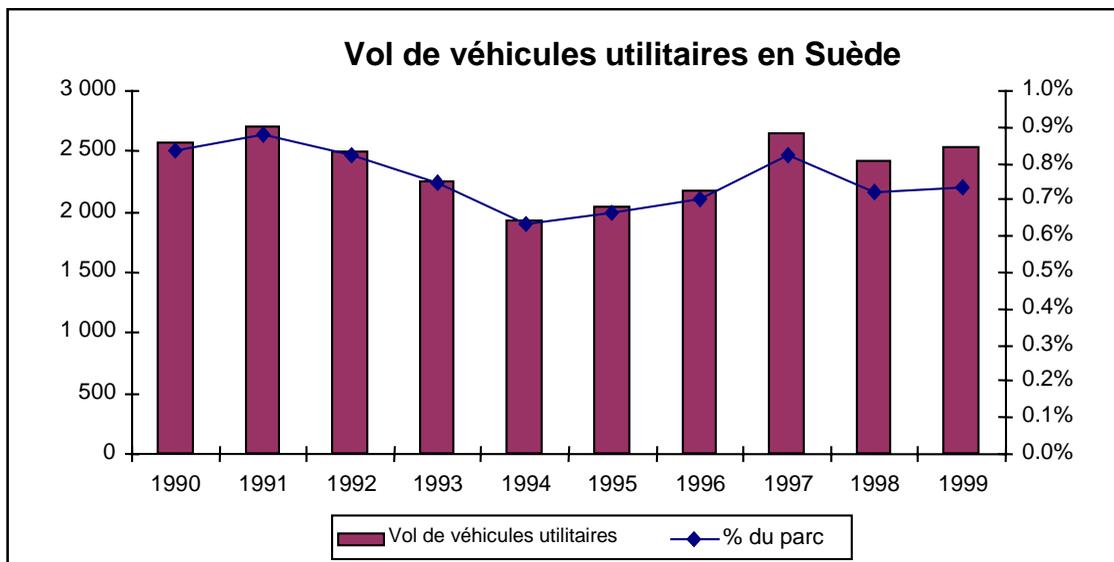
Tableau 54. Vols et récupération de véhicules utilitaires en Suède

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Vols de véhicules utilitaires	2 591	2 724	2 511	2 263	1 930	2 046	2 184	2 652	2 432	2 543
Récupération des véhicules volés				2 026	1 703	1 844	1 928	2 324		
Taux de récupération				90 %	88 %	90 %	88 %	88 %		

Les données relatives à la récupération des véhicules volés proviennent d'Europol. La réponse de la police suédoise faisait état de taux de récupération des véhicules utilitaires de 88 à 91 % pour les dix années considérées.

Le graphique ci-dessous montre le nombre total de véhicules utilitaires volés de 1990 à 1999 en Suède et le pourcentage que représentent ces véhicules par rapport au parc de véhicules de ce type immatriculés dans le pays.

Figure 17.



4.20 Turquie

Les données ont été fournies par :

M. Oya Koken, Chef de Service
 Ministère des Transports
 Département des relations internationales
 Tél : 0090312 212 4366
 Fax : 0090312 212 7937

Les statistiques fournies par le ministère turc des Transports sont des données agrégées pour les cinq années de 1994 à 1999.

Les données sur le vol de véhicules utilitaires en Turquie ne tiennent pas compte des catégories de poids total des véhicules. Toutefois, les catégories utilisées (camionnettes, poids lourds et véhicules articulés) semblent pouvoir être distinguées de la manière suivante :

Tableau 55. Vols et récupération de véhicules utilitaires en Turquie

	Total 1994-1999
Vols de véhicules utilitaires	
Camionnettes (< 3.5 tonnes)	4 506
Poids lourds (> 3.5 tonnes)	2 142
Véhicules articulés (> 3.5 tonnes)	40
Total	6 688
Récupération	
Camionnettes (< 3.5 tonnes)	3 338
Poids lourds (> 3.5 tonnes)	1 497
Véhicules articulés (> 3.5 tonnes)	40
Total	4 875

4.21 Royaume-Uni

Angleterre et Pays de Galles

Les données ont été fournies par :

Policing and Reducing Crime Unit, Home Office
 Research Development & Statistics Directorate
 Clive House, Petty France
 London SW1H 9HD

Joanne Sallybanks
 Tel : 0044 207271 8205
 Fax : 0044 207271 8918

Essex Police National Lorry Load Desk
 Central Intelligence Bureau
 PO Box N°2 Headquarters
 Springfield, Chelmsford
 Essex CM2 6DA
 Iain McKinnon
 Tel : 0044 1245 452 555
 Fax : 0044 1245 452 255

Les statistiques des vols de véhicules en Angleterre et au Pays de Galles ne sont pas ventilées annuellement par catégories de véhicules. L'analyse des vols de véhicules utilitaires dans ce pays a été effectuée à deux occasions seulement. En 1994, une première étude sur le vol des véhicules de transport de plus de 3.5 tonnes a fait état de 3 047 vols de véhicules⁴ et en 1995, une étude consacrée au vol de véhicules utilitaires légers (< 3.5 tonnes) a cité le chiffre de 47 181 vols⁵. Ces deux études prenaient en compte à la fois le type et l'âge des véhicules, ainsi que le lieu et la date de leur vol et de leur récupération. Le *Scottish Executive* (qui remplit le rôle d'un ministère de l'Intérieur) indique également ne disposer d'aucune statistique annuelle ventilée par catégories de véhicules. Il n'est donc

4. Police Research Group : Crime Detection and Prevention Series. Paper 66, The Nature and Extent of Heavy Goods Vehicle Theft : R. Brown (juillet 1995).

5. Police Research Group : Crime Detection and Prevention Series. Paper 88, The Nature and Extent of Light Commercial Vehicle Theft : R. Brown, J. Saliba (février 1998).

pas possible de déterminer la fréquence des vols de véhicules utilitaires au Royaume-Uni pendant la période 1989-1999.

1) Les données qui suivent, présentées telles qu'elles ont été communiquées par le *Home Office*, portent sur le vol et la récupération de poids lourds dans l'ensemble de l'Angleterre et du Pays de Galles en 1994 et sur le vol et la récupération de véhicules utilitaires légers en 1995. Ces données comprennent également la valeur des véhicules volés et la valeur des marchandises volés en même temps que ces véhicules :

Tableau 56. **Vols de véhicules utilitaires et valeur des marchandises volées en Angleterre et au Pays de Galles**

	1994	1995
Vol de véhicules		
< 3.5 tonnes		47 181
> 3.5 tonnes	3 047	
Véhicules non récupérés		
< 3.5 tonnes		27 836
> 3.5 tonnes	2 647	
Valeur des véhicules volés en euros		
Valeur totale	56 millions	340 millions
Valeur moyenne	18 400	10 180
Valeur des marchandises volées en euros		
Valeur totale	5.4 millions	52 millions
Valeur moyenne	11 100	2 900

2) Il n'existe pas de statistique nationale annuelle sur les vols de marchandises à bord de véhicules utilitaires ou en même temps qu'eux, non plus que sur le type de marchandises volées, mais, le Bureau spécialisé de la police de l'Essex sur les vols de poids lourds, un organisme autofinancé, centralise l'information sur les vols de véhicules de transport en provenance de 43 commissariats d'Angleterre et du Pays de Galles. Cette information ne fait pas normalement l'objet d'une analyse statistique mais en 1998, ces données ont été analysées par l'auteur du présent rapport et présentées au Séminaire sur la délinquance et la fraude dans les transports de la Conférence européenne des Ministres des Transports. Ces données ont été analysées de nouveau en 1999 mais pour les 9 premiers mois de l'année seulement. Bien qu'elles ne soient pas représentatives de l'ensemble de l'Angleterre et du Pays de Galles, ces données indiquent bien le type et la valeur des véhicules utilitaires volés.

Tableau 57. **Vols de véhicules utilitaires et valeur des marchandises volées en Angleterre et au Pays de Galles**

	1998	1999
Vol de véhicules		
> 3.5 tonnes	264	529
Remorques	197	101
Véhicules récupérés		
> 3.5 tonnes		135
Remorques		40
Vols de marchandises en même temps que les véhicules		
> 3.5 tonnes/ remorques	302	579
Vols de marchandises à bord de véhicules		
> 3.5 tonnes/ remorques	218	575
Valeur des véhicules volés (en euros)		
Valeur totale		2.9 millions
Valeur moyenne		37 000
Nombre de véhicules/ remorques		78
Valeur des marchandises volées (en euros)		
Valeur totale	29.4 millions	65.6 millions
Valeur moyenne	67 000	58 000
Nombre de cas	439	1 133

Nombre de cas pour lesquels le type de marchandises volées est précisé :

Tableau 58. **Type de marchandises volées**

	1998	1999
Denrées alimentaires	12	91
Appareillage électrique/électronique	61	162
Produits ménagers	48	108
Boissons alcoolisées	41	84
Vêtements/chaussures	71	130
Divers	117	420
Cigarettes	5	6
Total	356	1 001

Nombre de cas pour lesquels les modalités de perpétration des vols sont précisées :

Tableau 59. **Modalités de perpétration des vols**

	1998	1999
Emploi de la violence	14	
Détournement	25	24
Vol avec violence		4

Irlande du Nord

The Royal Ulster Constabulary Central Statistics Unit
Lisnasharragh, 42 Montgomery Road Belfast BT6 9LD
Gillian Hunter Assistant Statistician
Tel : 0044 01232 650222
Fax : 0044 01232 700998

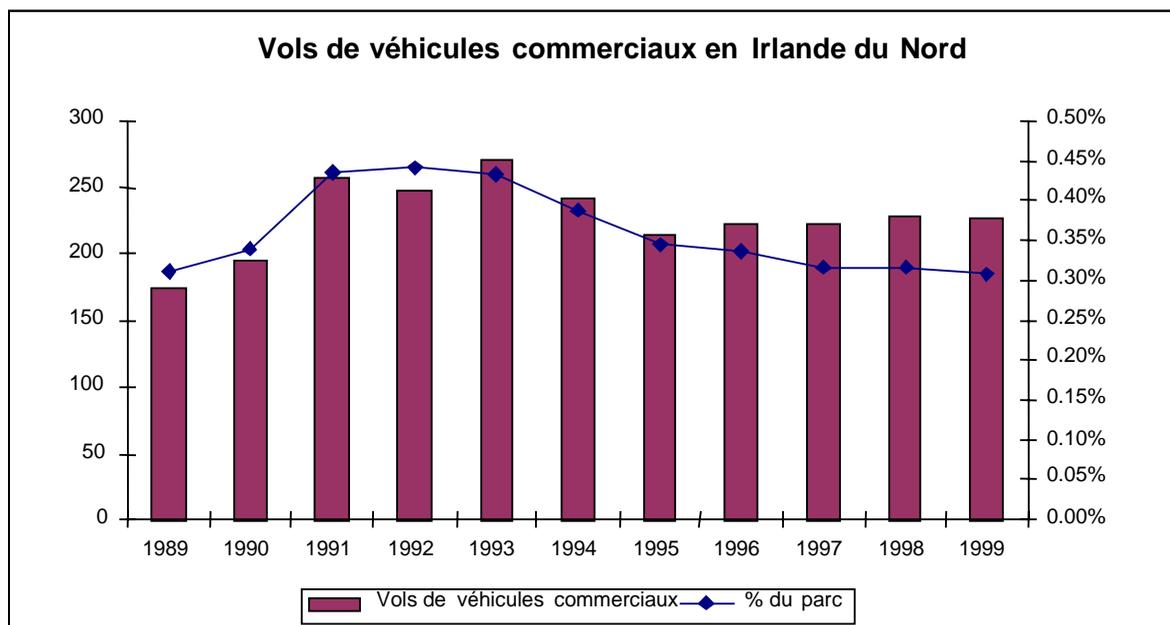
Les données fournies par le Service des statistiques de la police d'Irlande du Nord couvrent une période de 11 années, de 1989 à 1999. Il s'agit du seul pays dans cette étude dont les données couvrent cette période. Les catégories de poids total des véhicules volés ne sont pas prises en compte. Les statistiques relatives à la valeur des véhicules et des marchandises volées sont relativement détaillées et elles portent sur la même période de 11 ans. La valeur totale des véhicules volés pendant cette période s'est élevée à 19 millions d'euros : plus de 2 millions d'euros pour l'année 1999 (227 véhicules). La valeur totale des marchandises volées pendant cette période s'est élevée à 4.9 millions d'euros, dont 1 million d'euros pour 740 incidents en 1999.⁶

6. Dans ces deux tableaux, les chiffres pour 1998 et 1999 couvrent les années budgétaires 1997/98 et 1998/99. Il n'existe pas de données annuelles pour 1998 et 1999.

Tableau 60. Vols de véhicules utilitaires et valeur des marchandises volées en Irlande du Nord

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Vols de véhicules utilitaires	174	195	257	247	271	243	215	223	223	228	227
Vols de marchandises à bord de véhicules	285	320	365	420	510	392	343	500	455	472	740
Valeur des véhicules (en euros)											
Valeur totale (en milliers d'euros)	946	1 234	1 733	1 510	1 791	2 199	1 609	2 102	1 766	1 928	2 088
Valeur moyenne	5 435	6 330	6 743	6 115	6 607	9 047	7 484	9 426	7 921	8 456	9 196
Nombre de cas	174	195	257	247	271	243	215	223	223	228	227
Valeur des marchandises volées (en euros)											
Valeur totale (en milliers d'euros)	179	189	269	424	372	432	331	665	525	496	990
Valeur moyenne	627	591	738	1 009	730	1 101	844	1 329	1 154	1 050	1 337
Nombre de cas	285	320	365	420	510	392	343	500	465	472	740

Figure 18.

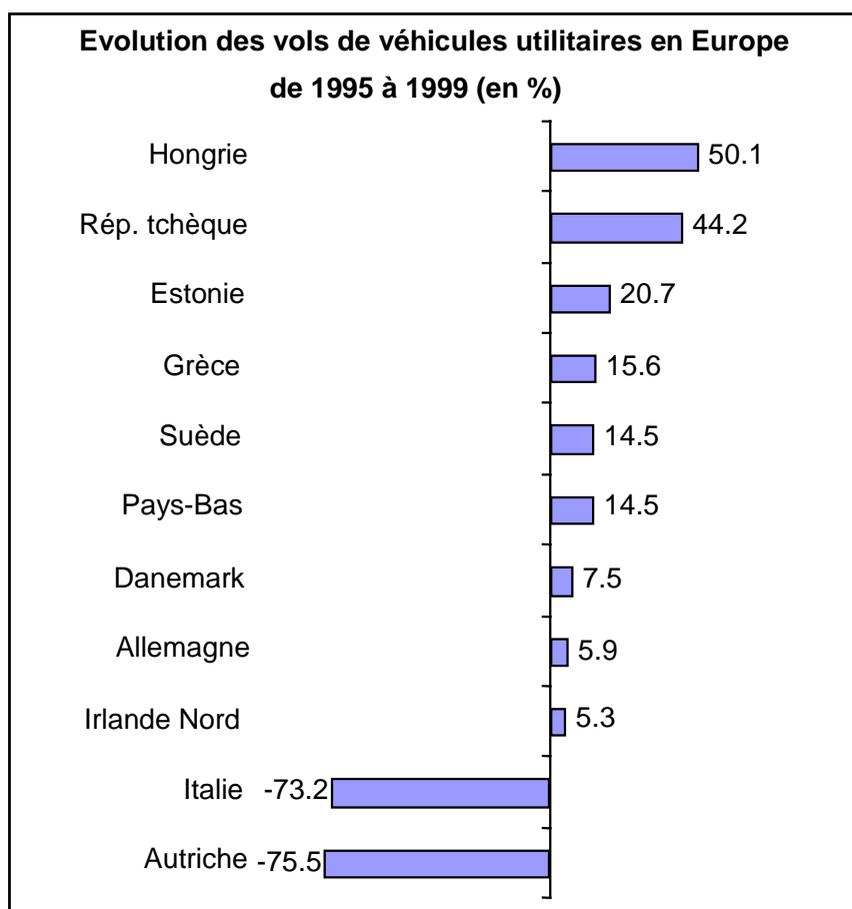


Conclusion

Des données relatives aux vols de véhicules utilitaires ont été fournies par 22 pays et 9 pays ont pu communiquer des informations sur les marchandises volées à bord ou en même temps que ces véhicules. La valeur des véhicules et des marchandises volées a été précisée par 7 pays. L'Estonie et l'Irlande du Nord ont fourni les informations les plus détaillées, portant sur une durée significative (7 et 11 années), sur les marchandises volées et la valeur de ces marchandises.

Le graphique ci-dessous montre l'évolution en pourcentage des vols de véhicules utilitaires dans 11 pays, sur une période de 5 ans, de 1995 à 1999 : dans 9 de ces pays, on observe une augmentation des vols mais dans 2 pays, le nombre de véhicules volés a baissé (en Autriche, une augmentation de 27 % est intervenue en 1999 par rapport à l'année précédente). Dans les 9 premiers pays, l'augmentation moyenne générale a été de 20 % sur cinq ans.

Figure 19.



5. ANALYSE STATISTIQUE ET VUE D'ENSEMBLE

5.1. Introduction

Le présent chapitre vise à donner une vue d'ensemble des informations recueillies en Europe. En raison du manque d'harmonisation de ces données, les données présentées ont été agrégées à partir de l'ensemble des statistiques nationales. Le problème des statistiques de police a fait l'objet de discussions détaillées dans le contexte de la justice pénale en Europe. Il est donc essentiel, avant de porter un quelconque jugement sur la validité des statistiques présentées dans le présent chapitre, compte tenu notamment du fait que les catégories de véhicules (< 3.5 tonnes et/ou > 3.5 tonnes) varient d'un pays à l'autre, de lire l'avertissement ci-dessous.

Les statistiques de police

Un problème important, lorsque l'on examine les statistiques concernant les vols de véhicules, est celui du pourcentage des infractions enregistrées. "Les statistiques de police (...) ne constituent pas en tant que telles un bon indicateur de la criminalité, cela, pour plusieurs raisons⁷. La première en est que les victimes peuvent ne pas vouloir dénoncer l'infraction à la police ou ne même pas être conscientes qu'elles en sont victimes. Elles peuvent avoir des raisons de s'en abstenir : le faire peut équivaloir à témoigner contre soi-même (...); ou encore, la victime peut penser qu'elle n'a rien à y gagner (par exemple, quand elle pense que la police n'est pas capable d'élucider le cambriolage ou de restituer les biens volés). Quelle que soit la raison, si la victime ne met pas la police au courant et que celle-ci n'en est pas avisée par une autre voie, l'infraction ne sera pas constatée par elle et ne figurera donc pas dans les statistiques".

Même une infraction signalée à la police peut ne pas être prise en compte dans les statistiques policières, et ce, pour de nombreuses raisons, la principale étant que la police estime, après une première enquête que l'événement en question ne constituait pas réellement une infraction.

La position de la police dans l'appareil de justice répressive n'est pas seulement pertinente pour savoir si les infractions constatées au niveau de la police peuvent être considérées comme un indicateur du volume d'entrée des affaires traitées par cet appareil ; elle peut également exercer une influence directe sur le nombre d'infractions constatées et leur classification. Primo, la police peut exercer dans certains pays son activité avec beaucoup d'indépendance, alors qu'elle travaille dans d'autres sous l'étroite surveillance du procureur ou du tribunal. Secundo, elle peut avoir le pouvoir de qualifier d'infractions précises les incidents sur lesquels elle enquête ou doit laisser au procureur cette fonction.

7. Recueil européen de statistiques relatives à la criminalité et à la justice pénale (Conseil de l'Europe), juillet 1999, chap. 1 1.A.1.1 Les statistiques de police comme mesure de la criminalité : paragraphes 2, 3, 4 et 8 ; chap. 1.A.1.3 Comptage des infractions et de leurs auteurs : paragraphe 10 ; pages 29, 30 et 31.

Il existe aussi le problème “des dites infractions multiples” : une infraction peut consister en plusieurs infractions. Il importe de savoir si les infractions commises ont été comptées séparément ou si c’est la règle de l’infraction principale qui a été appliquée (c’est-à-dire uniquement la prise en compte de l’infraction la plus grave).

5.2 Statistiques et fréquence des vols

Les questions ont été réparties en cinq domaines d’intérêt spécifiques :

- Fréquence des vols et récupération des véhicules et/ou des remorques.
- Fréquence des vols de marchandises et récupération des marchandises volées à bord de véhicules et/ou de remorques ou en même temps qu’eux.
- Valeur des véhicules et/ou remorques volés.
- Valeur des marchandises volées à bord de véhicules et/ou de remorques ou en même temps qu’eux.
- Catégories de marchandises volées à bord de véhicules et/ou de remorques ou en même temps qu’eux.

Recensement des vols de véhicules et de remorques

Vols de véhicules

Afin d’identifier les types de véhicules volés, plusieurs catégories de véhicules correspondant à leur poids total en charge ont été retenues. La taille des véhicules volés peut en effet constituer une indication utile pour déterminer la nature du vol ou la nationalité des voleurs. Les véhicules utilitaires légers comme les camionnettes, par exemple, ont plus de chances de rester à l’intérieur d’un pays à cause du volume maximum de marchandises que permet de transporter ce type de véhicules. On peut raisonnablement supposer que les véhicules de moins de 7.5 tonnes sont peu fréquemment utilisés pour le transport international.

Véhicules de moins de 3.5 tonnes (utilitaires légers, camionnettes)

Sept pays seulement ont été en mesure de fournir des données sur les vols de véhicules de moins de 3.5 tonnes. Cette catégorie est importante car elle permet de distinguer les véhicules utilitaires légers des voitures de tourisme (qui ont normalement un poids total équivalent), d’une part, et des véhicules de transport de plus de 3.5 tonnes, d’autre part. Les véhicules utilitaires légers représentent globalement 10 % du parc de véhicules légers qui comprend les voitures de tourisme, les camionnettes, les véhicules à usages multiples, les pick-up, les véhicules à quatre roues motrices et les véhicules loisir travail.

Tableau 61. Vols de véhicules (moins de 3.5 tonnes)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Belgique*					1 287	1 509	1 659	1 854	2 086	2 075	2 298
Angleterre/ Pays de Galles							47 181				
Finlande									925	1 092	1 193
France						32 927		32 814			
Irlande	110	121	160	131	145	120	103	84	118	90	
Pays-Bas										3 047	3 404
Pologne					2 212	2 847	3 200	3 746	5 477	6 128	7 250

* En principe < 3.5 tonnes pour les années 1993/94/95 seulement.

Véhicules de plus de 3.5 tonnes

Aucun des pays étudiés n'était en mesure de distinguer les véhicules de plus de 7.5 tonnes dans la catégorie des véhicules d'un poids total supérieur à 3.5 tonnes. Les deux catégories ont donc été regroupées afin de permettre l'analyse des données disponibles.

Tableau 62. Vols de véhicules (plus de 3.5 tonnes)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Belgique				200	250	279	253	361	343	255
Angleterre/ Pays de Galles					3 047					
Finlande								12	86	75
France		628	788	1 346	2 131	2 229	2 193	1 957	1 973	1 831
Irlande	12	13	18	23	18	14	18	17	10	
Luxembourg	1	2	2	28	51	56	44	62	54	54
Pays-Bas									390	352
Norvège						29	107	102	99	110
Portugal						42		39		
Pologne				407	514	631	921	1 639	1 654	2 099
Russie*						31	22	11	37	16

* Ces données sont considérées comme portant sur les véhicules de transport de plus de 3.5 tonnes.

Total des vols de véhicules utilitaires

Dans le cas de dix pays, les données fournies n'étaient pas ventilées par catégories de véhicules. Les chiffres présentés ci-dessous correspondent donc au total des vols de véhicules utilitaires lorsque aucune autre information n'a été communiquée. Dans quatre cas (Belgique : une année ; Finlande : 3 années ; Pays-Bas : 2 années ; Pologne : 7 années), les chiffres se rapportant aux deux catégories de poids mentionnés dans les tableaux précédents ont été additionnés.

Tableau 63. Total des vols de véhicules utilitaires

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Autriche						402	444	623	683	242	253
Belgique					1 577	1 897	2 105	2 238	2 638	2 643	2 707
République tchèque			20	183	574	575	619	734	966	1 195	1 110
Danemark					4 133	3 861	4 224	4 793	5 118	4 946	4 566
Estonie					27	37	23	48	40	57	29
Finlande									937	1 178	1 268
Allemagne						22 813	20 788	20 613	20 993	21 161	22 085
Grèce					1 407	1 514	1 755	1 953	2 323	2 317	2 080
Hongrie			739	562	326	339	384	374	338	612	769
Irlande	124	133	173	149	168	138	117	102	135	100	
Italie					6 655	6 502	6 469	6 191	6 204		1 736
Pays-Bas					2 927		3 108	3 000	3 167	3 437	3 756
Irlande du Nord	174	195	257	247	271	243	215	223	223	228	227
Pologne					2 619	3 361	3 831	4 667	7 116	7 782	9 619
Espagne					692	654	623	543	910		
Suède		2 591	2 724	2 511	2 263	1 930	2 046	2 184	2 652	2 432	2 543

Total des vols de véhicules exprimé en pourcentage du parc de véhicules utilitaires

Dans les statistiques précédentes fournies par tous les pays, les vols recensés portent sur l'ensemble des véhicules utilitaires. Ces statistiques portent sur une seule catégorie de poids ou sont présentées comme se rapportant aux "camionnettes", aux "camions" ou aux "véhicules utilitaires". Présenter ces chiffres sous forme de pourcentage du parc de véhicules utilitaires devrait donc théoriquement fournir une indication au sujet des risques de vol. Les pourcentages ainsi obtenus pour la Belgique, le Danemark, la Finlande, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Pologne et la Suède semblent pouvoir être considérés comme des représentations réalistes de la fréquence des vol de véhicules utilitaires dans ces pays, compte tenu des réserves mentionnées au chapitre 3. Dans le cas des autres pays, les statistiques ne semblent porter que sur l'une des catégories de véhicules.

Tableau 64. Total des vols de véhicules (en pourcentage du parc de véhicules utilitaires)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Autriche						0.12	0.13	0.18	0.19	0.07	0.07
Belgique					0.38	0.44	0.47	0.49	0.55	0.53	0.53
République Tchèque			0.004	0.04	0.16	0.19	0.19	0.20	0.24	0.27	0.23
Danemark					1.33	1.20	1.26	1.41	1.48	1.38	1.25
Finlande									0.32	0.40	0.42
Allemagne						0.79	0.70	0.68	0.68	0.67	0.69
Grèce					0.17	0.18	0.21	0.23	0.26	0.32	0.27
Hongrie			0.29	0.19	0.11	0.11	0.12	0.12	0.10	0.18	0.23
Italie					0.25	0.24	0.23	0.22	0.21		0.056
Pays-Bas										0.49	0.53
Irlande du Nord	0.31	0.34	0.43	0.44	0.43	0.39	0.35	0.34	0.32	0.32	0.31
Pologne					0.19	0.24	0.27	0.33	0.49	0.54	0.66
Espagne					0.03	0.02	0.02	0.02	0.03		
Suède		0.84	0.88	0.82	0.75	0.64	0.66	0.70	0.82	0.72	0.74

Parc de véhicules utilitaires

Il est utile de disposer de chiffres sur le parc de véhicules en circulation. Les véhicules utilitaires légers représentent 10 % de l'ensemble des véhicules alors que les véhicules de transport de plus de 7.5 tonnes n'en représentent que 1 à 1.5 %. Ces données permettent d'identifier et d'analyser les risques de vols. Exprimer les données relatives aux vols de véhicules en pourcentage du parc de chaque pays permet de déterminer le facteur de risque par pays et de commencer à établir des comparaisons en matière de risque.

Tableau 65. Parc de véhicules utilitaires, par pays

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Autriche	277 473	285 567	295 408	308 747	317 883	328 108	338 040	343 615	353 187	364 734	369 000
Belgique	367 306	386 341	402 746	413 862	419 657	430 172	445 755	459 541	476 755	501 967	507 000
Rép.	327 528	335 000	501 899	460 691	354 690	308 914	329 414	376 022	402 353	443 939	475 000
Tchèque***											
Danemark	293 523	292 719	297 780	304 984	311 756	321 492	334 593	340 750	346 701	357 772	365 000
Angleterre/ Pays de Galles*	3 101 870	3 134 714	3 066 068	3 046 266	3 013 540	3 019 039	3 047 707	3 075 987	3 142 758	3 211 249	3 250 000
Estonie									83 100	86 900	
Finlande	262 255	284 876	286 558	285 506	274 821	270 308	272 301	278 237	285 742	295 827	301 000
France	4 680 000	4 840 000	4 941 000	4 959 000	4 989 000	5 062 000	5 116 000	5 173 000	5 298 000	5 418 000	5 610 000
Allemagne	1 843 636	1 919 150	2 643 911	2 585 457	2 753 381	2 872 913	2 976 440	3 036 902	3 090 335	3 178 438	3 211 000
Grèce	697 857	700 000	750 000	784 284	811 687	855 102	847 538	850 000	893 101	729 000	760 000
Hongrie	181 062	289 210	251 999	289 926	296 212	297 000	311 981	322 085	334 242	331 269	333 000
Irlande	130 020	143 166	148 331	144 798	135 225	135 809	141 785	146 601	158 158	170 866	177 000
Italie	2 234 469	2 416 772	2 519 621	2 605 948	2 643 737	2 713 448	2 788 432	2 840 000	2 920 000	3 020 000	3 100 000
Luxembourg	16 776	17 000	19 535	22 895	22 425	26 069	27 144	28 017	28 454	29 673	30 200
Pays-Bas	544 897	570 007	592 172	632 588	666 981	675 348	646 336	643 607	684 000	697 399	707 000
Irlande du Nord	56 000	57 669	59 148	56 155	62 906	62 746	62 272	66 421	70 534	72 210	73 500
Norvège	300 212	308 299	311 063	314 882	323 387	335 779	349 504	358 128	377 012	390 829	401 000
Pologne					1 406 920	1 400 000	1 410 000	1 430 000	1 440 000	1 448 000	1 452 000
Russie**								8 400 000	8 500 000	8 595 000	
Espagne	2 162 421	2 332 928	2 495 226	2 649 596	2 735 144	2 825 747	3 024 246	3 151 904	3 310 095	3 509 751	3 640 000
Suède	294 901	309 520	309 807	304 630	301 867	303 541	307 709	311 751	321 749	338 320	345 000

* Comprend aussi l'Ecosse. ** Comprend le Belarus et l'Ukraine ; Source: Motorparc, publication de la Society of Manufacturers and Motor Traders, Royaume-Uni, 1989-1998 ; Journal Automobile, France 1999 ; données pour 1999 de Pemberton Associates. *** avant 1995 : inclut la Slovaquie.

Vols de remorques

Les données recueillies sur les vols de remorques sont présentées ci-dessous. Seuls quatre pays incluent les remorques dans les statistiques nationales. Les données citées pour l'Angleterre et le Pays de Galles n'ont pas une valeur nationale, non plus que les chiffres concernant la Russie qui ont été communiqués par l'Association des assureurs russes.

Tableau 66. Vols de remorques par pays

	1994	1995	1996	1997	1998	1999
République tchèque	47	45	47	68	78	81
Angleterre et Pays de Galles*					197	101
Estonie						
Finlande					719	703
Norvège	10	21	37	19	29	21
Pays-Bas			201	170	173	166
Russie		21	17	7	23	5

* Police de l'Essex, 1999 = seulement 9 mois.

Récupération des véhicules volés par catégories de poids

Les tableaux ci-dessous présentent la totalité des informations recueillies sur la récupération des véhicules et remorques volés à partir des réponses des différents pays.

Tableau 67. Récupération des véhicules volés par catégories de poids

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
< 3.5 tonnes							
Belgique	783	837	925	1 176	1 211	1 238	1 347
Angleterre et Pays de Galles			19 344				
Finlande					791	910	1 018
Pays-Bas	1 405		1 764	1 498	1 459	1 456	1 409
Pologne	1 091	1 159	1 344	1 530	1 928	2 512	3 172
>3.5 tonnes							
Belgique	108	132	162	153	194	182	152
Angleterre et Pays de Galles*		365					135
Finlande						72	67
Pays-Bas							163
Pologne	175	222	281	376	479	572	860

* Données du Bureau spécialisé sur les vols de poids lourds de la Police de l'Essex.

Tableau 68. Récupération de tous les véhicules utilitaires par pays

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Autriche		257	268	440	445	132	131
Belgique	930	1 050	1 155	1 406	1 530	1 535	1 576
République tchèque	151	193	194	247	368	429	381
Estonie	2	11	5	13	15	16	12
Finlande					791	982	1 085
Allemagne*		20 500	18 700	18 600	19 000	19 000	20 000
Grèce	1 036	1 069	1 253	1 390	1 672	1 471	1 275
Hongrie					162	134	139
Irlande		4	8	11	11	9	
Italie	3 275	3 267	3 482	3 458	3 317		935
Luxembourg	6	6	38	10	10		
Pays-Bas							1 572
Pologne	1 266	1 381	1 625	1 906	2 407	3 084	4 032
Espagne				335	610		
Suède**	2 026	1 703	1 844	1 928	2 324		

* Estimation ; ** D'après Europol.

Récupération des remorques

Seuls quatre pays ont été en mesure de fournir des données sur la récupération des remorques volées.

Tableau 69. Récupération des remorques par pays

	1994	1995	1996	1997	1998	1999
République Tchèque	14	21	22	41	38	49
Angleterre et Pays de Galles*						40
Finlande					372	342
Pays-Bas					53	61

* Données du Bureau spécialisé sur les vols de poids lourds de la Police de l'Essex.

5.3 Valeur des véhicules et remorques volés

Seuls 5 pays ont communiqué des données sur la valeur des véhicules volés. Toutefois, la qualité et la quantité de ces informations varient énormément d'un pays à l'autre. Les chiffres les plus détaillés ont été fournis par l'Estonie et l'Irlande du Nord. L'Estonie a transmis 7 années de données portant sur 95 véhicules : ces données montrent que la valeur totale des véhicules volés pendant cette

période s'élève à 757 000 euros, c'est-à-dire une moyenne de 8 000 euros par véhicule. Dans le cas de l'Irlande du Nord, la valeur totale des véhicules volés pendant une période de 11 ans atteint 19 millions d'euros. Ce chiffre porte sur 2 503 véhicules et la valeur moyenne par véhicule est donc très proche de celle constatée en Estonie : 7 500 euros. Ceci montre l'importance des données concernant les catégories et l'âge des véhicules : le fait de disposer de ces données peut permettre de déterminer le facteur de risque ainsi que le type de véhicules les plus visés par les voleurs. La valeur moyenne des véhicules de transport de plus de 3.5 tonnes volés en Angleterre et au Pays de Galles en 1994 s'est élevée à 18 400 euros, tandis que la valeur moyenne des véhicules utilitaires légers était de 10 180 euros.

Tableau 70. **Valeur des véhicules et remorques volés en Angleterre et Pays de Galles**

	1994	1995
Valeur globale	56 millions	340 millions
Valeur moyenne	18 400	10 180

Tableau 71. **Valeur des véhicules et remorques volés (Police de l'Essex)**

	1999
Valeur globale	2.9 millions
Valeur moyenne	37 000
Nombre de véhicules/ remorques	78

Tableau 72. **Valeur des véhicules et remorques volés en Estonie**

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Valeur globale (000)	40	63	39	54	35	289	237
Valeur moyenne (000)	4	5	4	3	2	16	22
Nombre de cas	11	12	9	20	14	18	11

Tableau 73. **Valeur des véhicules et remorques volés au Luxembourg**

	1994
Valeur globale	2.5 millions

Tableau 74. Valeur des véhicules et remorques volés en Irlande du Nord

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Valeur globale (000)	946	1 234	1 733	1 510	1 791	2 199	1 609	2 102	1 766	1 928	2 088
Valeur moyenne	5 435	6 330	6 743	6 115	6 607	9 047	7 484	9 426	7 921	8 456	9 196
Nombre de cas	174	195	257	247	271	243	215	223	223	228	227

5.4 Fréquence des vols de marchandises à bord de véhicules ou en même temps qu'eux et valeur de ces marchandises

Les informations qui suivent ont été communiquées par 7 pays : le Danemark, l'Angleterre et le Pays de Galles, l'Estonie, la Hongrie, le Luxembourg, l'Irlande du Nord et la Russie. Elles donnent une vue d'ensemble de toutes les données reçues de ces pays au sujet des vols de marchandises à bord de véhicules ou en même temps qu'eux et de la valeur des marchandises volées.

L'Estonie fait état d'un nombre important de vols de marchandises à bord de véhicules (42 632 sur 7 ans) mais la valeur moyenne des marchandises volées pendant cette période est relativement peu élevée : 442 euros. En Irlande du Nord, par contre, la valeur moyenne des marchandises volées à bord de véhicules sur une période de 11 ans est beaucoup plus élevée et atteint 955 euros.

La Grèce indique les types de vols et les valeurs agrégées correspondantes pour les années 1997 à 1999 mais ne précise pas si ces vols ont été commis à bord de véhicules ou en même temps qu'eux. La valeur totale des marchandises volées pendant ces trois années s'élève à 7.3 millions d'euros.

Les données fournies par le Danemark et le Luxembourg ne font pas apparaître clairement si les marchandises ont été volées à bord de véhicules ou en même temps qu'eux et celles du Luxembourg ne précisent pas si les valeurs mentionnées se rapportent à un cas isolé ou à plusieurs. Le Danemark fait état de pertes d'un montant de 2.5 millions d'euros pour 24 cas. Les données relatives au Danemark et à la Russie ont été fournies par les compagnies d'assurance.

En Angleterre et au Pays de Galles, la valeur des marchandises volées à bord de véhicules ou en même temps qu'eux est estimée par les services de police à 5.4 millions d'euros en 1994 ; ce chiffre porte spécifiquement sur les vols de marchandises à bord de véhicules de transport de plus de 3.5 tonnes ou en même temps qu'eux, tandis que le chiffre pour 1995 (52 millions d'euros) concerne les véhicules utilitaires légers. Ces données sont importantes car elles confirment que la moyenne correspondant aux vols à bord de poids lourds ou en même temps qu'eux est beaucoup plus élevée (11 100 euros) que celle qui concerne les vols à bord de véhicules légers (2 900 euros). Les données fournies par la Police de l'Essex, qui portent uniquement sur les poids lourds, sont beaucoup plus détaillées et elles montrent qu'en 1998 et pendant les 9 premiers mois de 1999, la valeur globale des marchandises volées a atteint 95 millions d'euros. La valeur moyenne est de 62 500 euros pour un total de 1 572 cas. Ces données couvrent les vols à bord de véhicules ou en même temps qu'eux, ainsi que les cas de détournement et de vols avec violence.

Les données reçues de la Hongrie et de la Russie ne sont pas très détaillées et les cas recensés semblent se rapporter à des vols à bord de véhicules. La valeur totale des marchandises volées en Hongrie sur une période de 9 ans s'élève à 137 000 euros, avec une moyenne de 15 300 euros par an.

Dans le cas de la Russie, la valeur moyenne des marchandises volées, lorsqu'il existe des données à ce propos, semble être très proche (938 euros) de celle de l'Irlande du Nord. Toutefois, ce chiffre reste hypothétique.

La valeur de ce type d'information est en soi évidente. Pouvoir disposer pour tous les pays de données d'un niveau comparable à celles fournies par l'Estonie, la Police de l'Essex en Angleterre et l'Irlande du Nord constituerait un avantage considérable et permettrait aux autorités de saisir l'ampleur de ce type de criminalité à l'échelon tant national qu'euro péen.

5.5 Valeur des marchandises volées à bord de véhicules ou en même temps qu'eux

Seuls 8 pays ont été en mesure de fournir des informations sur la valeur des marchandises volées et, dans le cas de 2 pays, ces informations ont été fournies par les compagnies d'assurance. Toutes les valeurs ont été converties en euros. On suppose que, dans tous les cas, les marchandises ont été volées à bord de véhicules ou en même temps qu'eux. Les tableaux ci-dessous indiquent la valeur globale des marchandises volées pour le nombre de cas recensés. La valeur moyenne est obtenue en divisant la valeur globale par le nombre de cas.

Tableau 75. Valeur des marchandises volées à bord de véhicules au Danemark (Assureurs)

	1996 (millions)	1997 (millions)	1998 (millions)	1999 (millions)
Valeur globale	4.5	18.8	20.6	11.9
Valeur moyenne	1.5	1.9	2.6	4
Nombre de cas	3	10	8	3

Tableau 76. Valeur des marchandises volées à bord de véhicules en Angleterre et Pays de Galles

	1994	1995
Valeur globale	5.4 millions	52 millions
Valeur moyenne	11 100	2 900

Tableau 77. Valeur des marchandises volées à bord de véhicules (Police de l'Essex)

	1998	1999
Valeur globale	29.4 millions	65.6 millions
Valeur moyenne	67 000	58 000
Nombre de cas	439	1 133

Tableau 78. Valeur des marchandises volées à bord de véhicules en Estonie

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Valeur globale (en millions)	1.4	1.5	2	2	2.8	3	4.8
Valeur moyenne	361	348	367	362	344	355	515
Nombre de cas	3 887	4 354	5 667	5 413	6 012	7 958	9 341

Tableau 79. Valeur des marchandises volées à bord de véhicules en Grèce (1997-1999)

	Valeur en euros
Alimentation	571 192
Appareils électriques et produits ménagers	375 642
Matériel électronique	658 645
Boissons alcoolisées	111 070
Métaux	359 795
Vêtements et chaussures	289 934
Divers	4 864 691
Cigarettes	193 790
Total	7 348 961

Tableau 80. Valeur des marchandises volées à bord de véhicules en Hongrie

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Valeur globale	3 965	12 503	3 965	6 566	8 816	11 856	8 555	37 003	44 663

Tableau 81. Valeur des marchandises volées à bord de véhicules au Luxembourg

	1989	1994	1997	1998
Valeur globale	8 millions	1.2 million	24 millions	21 millions
Nombre de cas	1	1	1	1

Tableau 82. Valeur des marchandises volées à bord de véhicules en Irlande du Nord

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Valeur globale (en milliers)	179	189	269	424	372	432	331	665	525	496	990
Valeur moyenne	627	591	738	1 009	730	1 101	844	1 329	1 154	1 050	1 337
Nombre de cas	285	320	365	420	510	392	343	500	465	472	740

Tableau 83. Valeur des marchandises volées à bord de véhicules en Russie

	1995	1996	1997	1998	1999
Russie (Assurances responsabilité civile)					
Valeur globale (en milliers)			251 400	246 150	339 000
Valeur moyenne			967	492	1 356
Nombre de cas			26	50	25
Russie (Assurances sur facultés)					
Valeur globale	57 400	79 300	161 700	486 000	147 000

5.6 Types de marchandises volées à bord de véhicules ou en même temps qu'eux

Sept pays ont communiqué des informations sur les vols de marchandises à bord de véhicules ou en même temps qu'eux : le Danemark, l'Angleterre et le Pays de Galles (Police de l'Essex), l'Estonie, l'Allemagne, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Russie. Toutefois, trois de ces pays seulement (Estonie, Allemagne et Pays-Bas) disposaient d'informations suffisantes pour identifier les préférences des voleurs en matière de marchandises. Les données correspondant à l'Angleterre et au Pays de Galles ont été fournies par la Police de l'Essex et ne sont donc pas représentatives de l'ensemble du pays ; en outre, les données pour 1999 ne portent que sur 9 mois.

Les données présentées dans les quatre graphiques ci-dessous indiquent que les marchandises volées à bord de véhicules ou en même temps qu'eux qui sont les plus recherchées sont : le matériel électrique ou électronique, les vêtements et les chaussures. Les boissons alcoolisées et les cigarettes ne semblent pas constituer une priorité.

Figure 20.

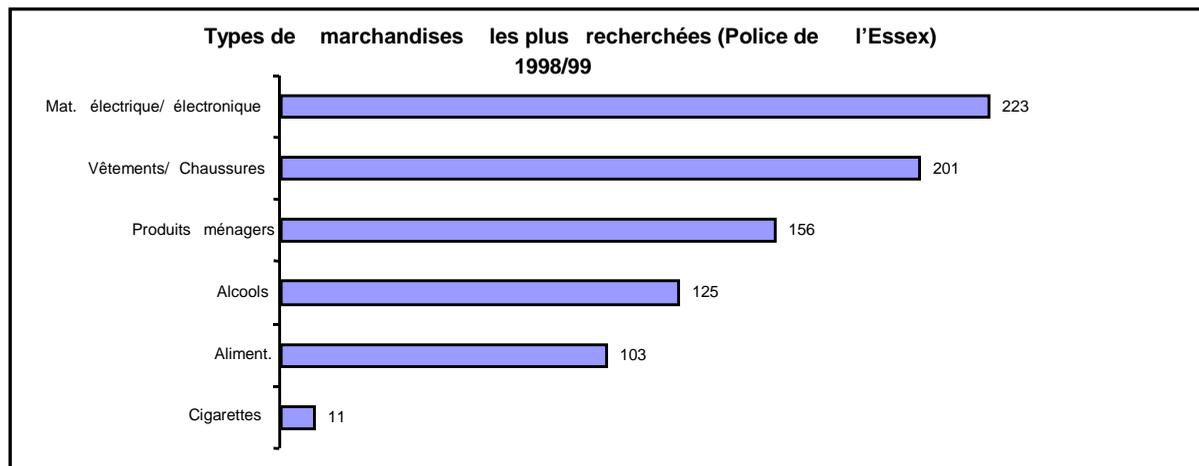


Figure 21.

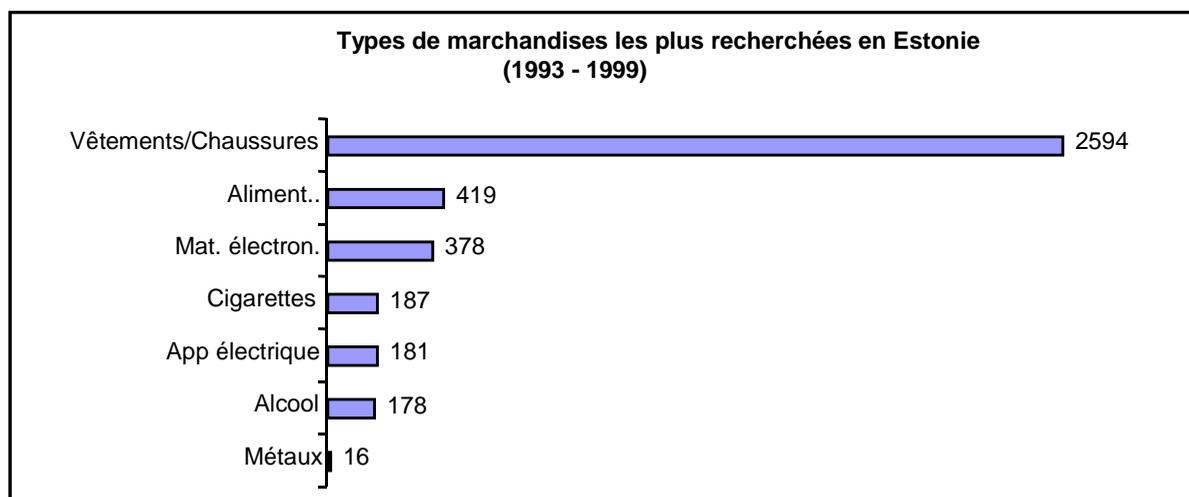


Figure 22.

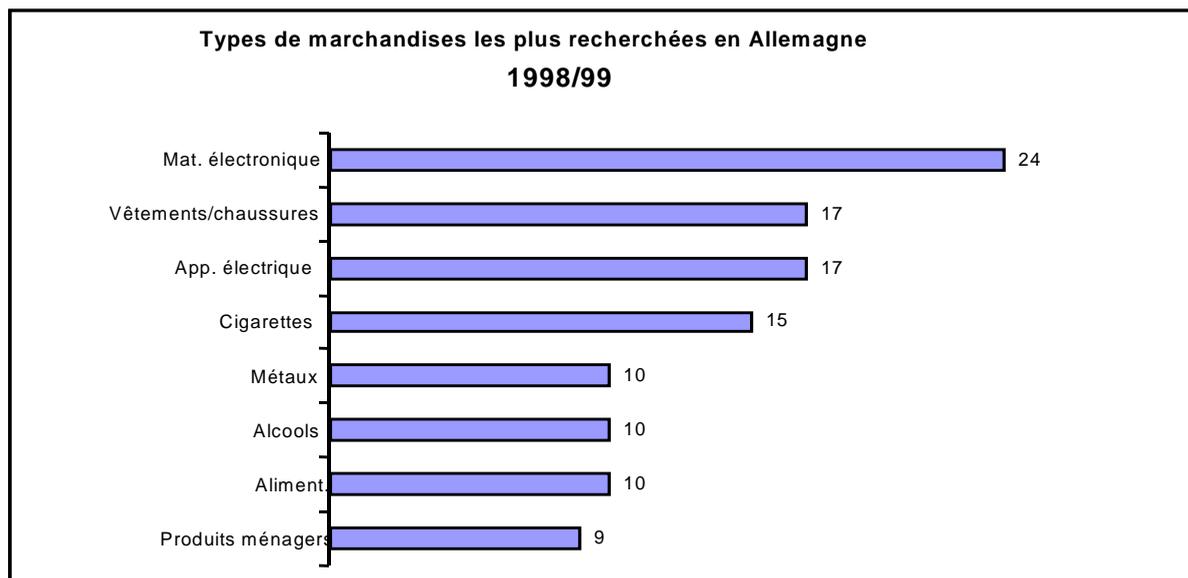
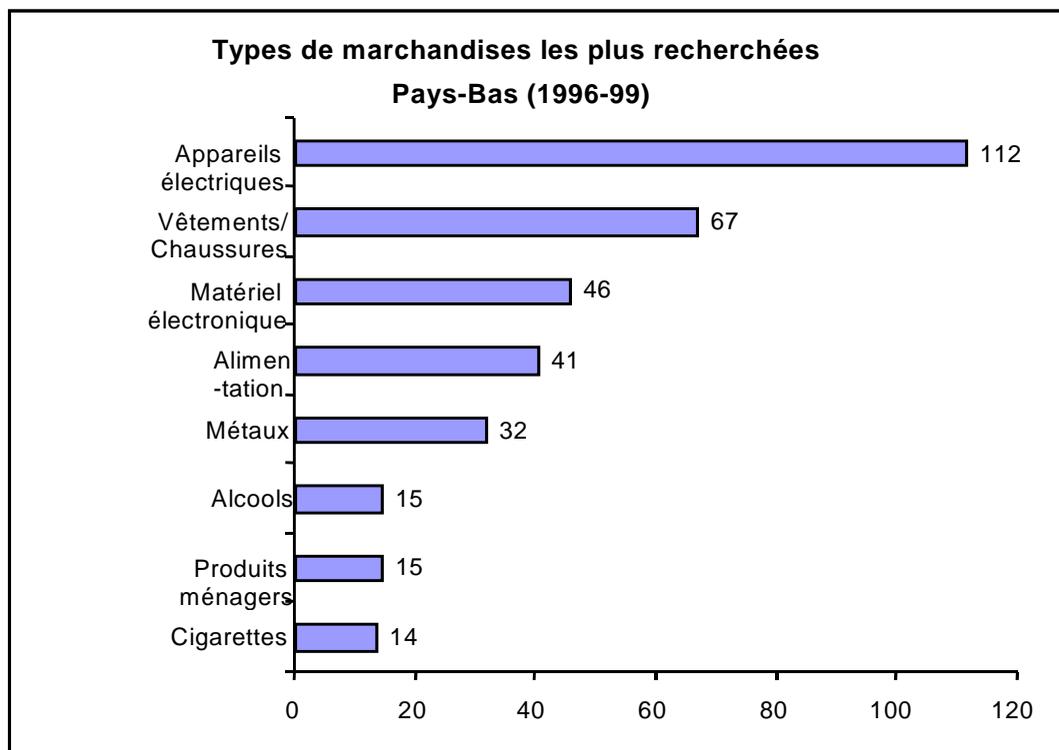


Figure 23.



5.7 Valeur des marchandises volées : Etude de cas sur 13 entreprises

Il a été très difficile d'établir la valeur des marchandises volées à bord de véhicules pour chaque pays d'Europe et les résultats obtenus ne permettent pas de dresser un tableau réaliste de la situation. Cela s'explique surtout par le fait que les autorités recueillant les informations sur les vols de véhicules ne conservent pas nécessairement des données sur le contenu des véhicules. Le recensement de ce type de données nécessiterait la coordination d'informations en provenance d'un très grand nombre de sources du secteur privé. Il est évident que les autorités concernées ne disposent ni des ressources humaines, ni de moyens financiers suffisants pour mener à bien une tâche aussi énorme.

La question, par conséquent, se pose : comment établir la valeur des marchandises volées à bord de véhicules utilitaires ou en même temps qu'eux ? Et aussi : quelles sont les conséquences de ce type de criminalité pour le transport routier ?

En temps normal, les entreprises du secteur privé conservent jalousement les informations relatives aux pertes qu'elles subissent par peur de la publicité négative qui pourrait en résulter pour elles. Aucune entreprise, en effet, ne souhaite faire connaître à ses concurrents qu'elle perd de l'argent. Les assureurs, d'autre part, ne publient pas non plus normalement de statistiques sur les vols de marchandises. On est donc généralement contraint, pour obtenir ce type d'information, de faire appel à la bonne volonté d'entreprises ou d'associations particulières.

Au cours des dernières années, cependant, les conséquences au plan financier des vols de marchandises, et notamment des vols à bord de véhicules de transport ou en même temps qu'eux, ont atteint un tel degré de gravité pour les entreprises de haute technologie que ces dernières se sont regroupées au sein d'une association appelée TAPA-EMEA⁸. Mécontentes du manque apparent de soutien des services de police et inquiètes des pertes qu'elles subissaient, ces entreprises ont décidé de se protéger elles-mêmes du risque persistant et croissant de vol de leurs marchandises à bord de véhicules de transport en Europe.

L'association, afin d'évaluer l'ampleur du phénomène et ses conséquences, a commencé à recueillir des statistiques. Le graphique et les tableaux ci-dessous couvrent une période de 14 mois et portent sur 13 entreprises. Toutefois, la majorité des pertes concernent essentiellement 5 de ces 13 entreprises. Le total des pertes subies par ces 5 entreprises s'est élevé à 23 millions d'euros (ce montant représentant 72 % de la valeur totale des pertes subies par les 13 entreprises) pour 96 cas de vol (64 % du nombre total de vols). Cet écart s'explique sans doute par le fait que les 5 entreprises en question semblent avoir adopté une attitude plus conséquente dans la communication des informations. Il est clair en tous cas que ces données fournissent une possibilité d'évaluer, dans

8. L'Association TAPA-EMEA (*Technical Asset Protection Association* [Association pour la protection des biens techniques]-EMEA) a été créée l'an dernier par un groupe d'entreprises de haute technologie qui s'est réuni pour la première fois à la fin 1999. TAPA-EMEA est une organisation apparentée à TAPA-US (voir le site Internet : www.tapa3.org). La création de l'association répondait au besoin des entreprises concernées de protéger leurs marchandises au long des réseaux d'approvisionnement en Europe (elles subissent en effet toutes des pertes et cherchent conjointement à les réduire). L'association compte actuellement 20 membres, essentiellement des entreprises américaines, et elle a notamment pour projets : 1) l'introduction de normes communes minimales de sécurité pour les transporteurs de fret s'occupant du transport de leurs produits, normes à l'élaboration desquelles ces entreprises ont beaucoup contribué ; 2) l'amélioration de la liaison et des échanges d'informations sur les vols de marchandises entre les entreprises, d'une part, et avec les services de répression, d'autre part. Ce dernier projet concerne uniquement l'Europe.

certaines limites, l'ampleur du problème que constitue le vol de marchandises à bord de véhicules de transport en Europe.

Les chiffres présentés dans les tableaux ci-dessous représentent une exploitation statistique des données relatives aux vols pour la période allant de septembre 1999 à décembre 2000. Les types de produits volés étaient des marchandises de grande valeur : principalement du matériel et des accessoires informatiques ou des téléphones mobiles. En tout, 150 cas de vol ont été recensés pendant cette période, dont 38 % (ou 25) de cas de détournements. La valeur totale des pertes connues (le montant de certains vols n'a pas encore été établi) s'est élevé à \$US 34 millions ou 32 millions d'euros.

N.B. : La qualité et la fiabilité des données dépendent du caractère systématique de la collecte des statistiques dans chaque entreprise et celles-ci ne doivent donc pas être utilisées à des fins de comparaison. Il s'agit d'établir si l'on dispose d'informations suffisantes pour soulever le problème du vol de marchandises dans les transports en Europe. (Les entreprises membres de l'association n'ont pas fourni des données de manière régulière et certaines d'entre elles n'en ont même fourni aucune. Une étude distincte a été réalisée afin d'établir la valeur totale des vols ayant affecté les entreprises de l'association TAPA à l'aéroport de Schiphol entre janvier et juin 2000. Le montant total pour ces 6 mois a atteint au moins \$3.8 millions pour ce seul lieu de transit.)

Figure 24. Nombre de cas entre septembre 1999 et décembre 2000

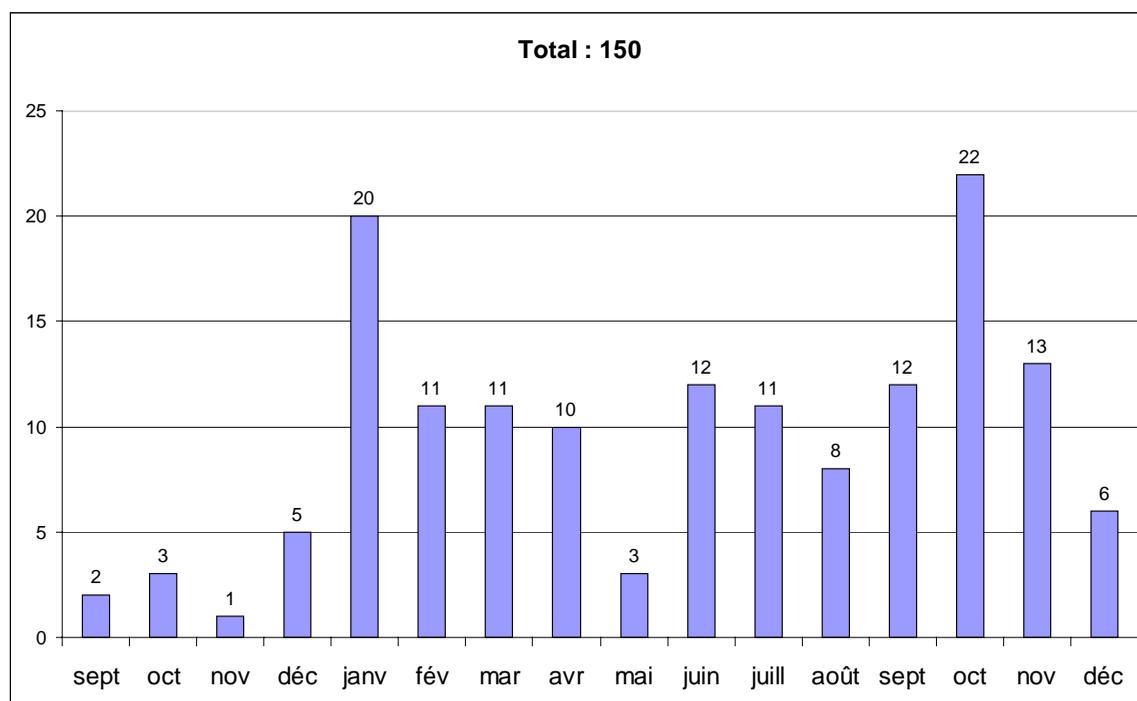


Tableau 84. Type de marchandises volées

	Valeur en millions de \$ US	Nombre de cas
Processeurs	10.4	28
Téléphones portables	9.4	18
Composants	3.8	11
PC	3.5	28
Ordinateurs portables	1.9	16
Accessoires	1.5	7
Systèmes informatiques	1.5	7
Imprimantes	1.2	15
Périphériques	0.7	20
Total	(31.9 millions d'euros) 33.9	150

Tableau 85. Modalités de perpétration des vols

	Valeur en millions de \$ US	Nombre de cas
Détournement	15.6	38
Entrepôt	8	28
Pendant le transport	6.7	58
Parcs de camions	3.7	21
Cambriolage	0.1	5
Total	(31.9 millions d'euros) 33.9	150

Il existe une corrélation étroite entre la technique de vol et la valeur des marchandises volées. Les cas de détournement, par exemple, représentaient 25 % de l'ensemble des vols et 46 % de la valeur globale des marchandises volées.

Tableau 86. Valeur des marchandises volées, par pays

Pays	Valeur en US \$ (000)	Nombre de cas
France	13 398	34
Royaume-Uni	6 948	43
Italie	2 633	8
Pays-Bas	2 623	13
Belgique	2 373	6
Allemagne	2 077	11
Suède	722	3
Turquie	561	1
Espagne	481	7
Autres	2 111	24
Total	(31.9 millions d'euros) 33.9	150

Dix-neuf pays en tout ont été pris en compte dans cette étude (trois n'étaient pas des pays européens et ont subi une perte totale de \$US 217 000). Le pays pour lequel le montant des marchandises volées est le plus élevé est la France avec un total de \$US 13.4 millions, dont \$US 9.7 millions de marchandises volées au moyen de détournements. Cinq autres cas de détournement ont eu lieu en France mais la valeur des marchandises volées n'est pas connue. Toutefois, la valeur moyenne des marchandises volées par détournement était de \$US 966 400.

Tableau 87. Produits les plus fréquemment volés, par ordre de valeur

Type de marchandises	Modalités de perpétration des vols	Valeur en \$ US (000)
Téléphones portables	Détournement	4 000
Téléphones portables	Entrepôt	2 125
Microprocesseurs	Détournement	1 800
Microprocesseurs	Détournement	1 538
Microprocesseurs	Détournement	1 500
Accessoires	Pendant le transport	1 300
Composants électroniques	Entrepôt	1 000
Téléphones portables	Détournement	943
Composants électroniques	Entrepôt	733
Ordinateurs	Détournement	700
Total		\$US 15 639

Les informations fournies par ces entreprises nous donnent un aperçu des difficultés que leur occasionnent les vols de marchandises à bord de véhicules de transport. De nouvelles recherches devraient donc maintenant être menées dans l'industrie des transports en Europe afin d'obtenir des données quantitatives et qualitatives sur les pertes subies non seulement par le secteur privé mais aussi par les Etats qui se trouvent implicitement privés de certains revenus fiscaux et des droits de douane

correspondants. Si le chiffre de 32 millions d'euros donne une indication des pertes subies par 13 entreprises seulement, le montant des pertes correspondant à l'ensemble des secteurs public et privé doit être beaucoup plus élevé.

6. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

6.1 Conclusions

L'enquête a donné des résultats encourageants en ce sens qu'elle a prouvé qu'il était possible de puiser des données à de multiples sources dont les plus riches sont la police et les ministères de l'intérieur. Les assurances en ont également fourni certaines.

La définition des catégories de véhicules varie selon les pays. Quoique les comparaisons internationales ne soient donc pas possibles, les chiffres montrent que sur les 5 années allant de 1995 à 1999, le nombre de véhicules volés a augmenté de 20 % en moyenne dans 9 pays et diminué dans 2 autres (dont un a toutefois enregistré une augmentation de 29 % de ce nombre entre 1998 et 1999).

Les informations relatives à la valeur des véhicules et des marchandises volés fournies par les différents pays ne sont pas très riches. Elles n'ont ainsi pas permis de chiffrer le coût total des vols, mais sont en revanche suffisamment détaillées pour calculer la valeur moyenne des véhicules volés dans les cas où les pays ont fourni des informations sur la nature et la valeur des marchandises volées dans les véhicules ou avec ceux-ci.

Les informations provenant du secteur privé révèlent que la valeur des biens volés a de quoi alarmer et témoignent de la violence dont ces vols s'accompagnent. Treize entreprises ont perdu 32 millions d'euros en 150 incidents, dont 25 % étaient des actes de piraterie représentant 46 % de la valeur totale des marchandises volées.

La valeur des véhicules est difficile à déterminer parce leur catégorisation n'est pas uniforme. Les statistiques régulièrement tenues par l'Irlande du Nord pendant 11 ans permettent de chiffrer la valeur moyenne du véhicule à 7 500 euros. Deux études réalisées en Angleterre et au Pays des Galles situent la valeur moyenne des véhicules volés au niveau de 18 400 euros pour les poids lourds et de 10 200 euros pour les utilitaires légers.

Les vols de véhicules et de marchandises posent indubitablement de très sérieux problèmes aux chargeurs, aux transporteurs et à la police. Ces vols ainsi que la collecte et l'analyse des informations qui les concernent ne sont toutefois qu'un problème parmi d'autres et pas nécessairement un problème prioritaire pour la police. Il s'en suit que la plupart des systèmes mis en place par les autorités des pays étudiés ont l'exploitation pratique pour finalité première et ne prennent pas nécessairement en compte les avantages que l'analyse des données peut procurer. Les informations relatives aux vols de véhicules et de marchandises recueillies par les pouvoirs publics ne suffisent pas aujourd'hui, ni en quantité, ni en qualité, pour analyser valablement des tendances ou effectuer des comparaisons internationales fiables. Les quelques données fournies par un petit groupe d'entreprises de haute

technologie exerçant leur activité en Europe attestent néanmoins d'un nombre alarmant d'actes de piratage et de la valeur des marchandises volées dans les véhicules partout en Europe.

6.2 Recommandations

La collecte et l'analyse des données et autres informations qui ont servi de trame au présent rapport ont démontré qu'il faut encore plus de temps et d'efforts pour bien appréhender l'ampleur et la nature des vols de véhicules utilitaires et de marchandises commis en Europe.

L'hétérogénéité des statistiques et des méthodes utilisées dans les pays étudiés appelle à en améliorer la comparabilité. Il est nécessaire de poursuivre les études pour comprendre le pourquoi des différences observées dans l'enregistrement du moment des vols ainsi que dans les définitions utilisées, pour savoir entre autres s'il faut tenir compte aussi des cas d'utilisation abusive ou temporaire.

L'analyse requiert deux types de données.

- a) Données de base relatives au véhicule :
 - marque et modèle
 - numéro d'immatriculation et numéro d'identification
 - type (poids total en charge):
 - poids total en charge égal ou inférieur à 3.5 tonnes (camions)
 - poids total en charge supérieur à 3.5 tonnes (poids lourds)
 - véhicule articulé: véhicule dont l'élément de conduite (appelé aussi tracteur) est relié par une articulation à l'élément porteur
 - véhicule rigide: véhicule dont la cabine et le volume de chargement reposent sur un seul et même châssis
 - remorque ou conteneur: élément dissociable du véhicule tracteur ou porteur et utilisable avec un autre véhicule
- b) Autres données :
 1. Lieu où le véhicule a été volé
 2. Lieu où le véhicule a été retrouvé
 3. Modalités d'exécution du vol
 - Recours à la violence
 - cas de violence
 - piraterie
 - usage d'armes
- c) Nature des marchandises volées dans les véhicules (simple liste des produits) :
 - appareillage électrique ou électronique
 - vêtements et chaussures
 - denrées alimentaires et boissons
 - articles ménagers (lessives, articles de toilette, produits de jardin)
 - alcool
 - cigarettes
 - autres (à préciser)

(L'utilisation des classifications internationales des marchandises est une possibilité qui pourrait être envisagée).

Comme ces bases de données appartiennent aux services de police ou à des instances apparentées, la collecte, l'analyse et la publication des données relatives à ces vols sembleraient bien être de leur ressort. Le rapport a cependant constaté que ces instances sont incapables de résoudre deux problèmes fondamentaux, ceux en l'occurrence de la comparabilité des statistiques des délits, d'une part, et de la catégorisation des véhicules et des facteurs de risque, d'autre part. Il faut progresser sur ce double front pour pouvoir améliorer les données.

Il serait bien que la police et les autorités judiciaires d'Europe étoffent et analysent les données provenant des divers pays, mais il est peu vraisemblable qu'elles le fassent bientôt parce qu'elles manquent de ressources et n'en font pas un sujet de préoccupation prioritaire. Il reste à trouver comment rassembler des informations sur les vols de véhicules et de marchandises parce que les ministères des transports, de l'intérieur et des finances ont tous intérêt à savoir jusqu'où la délinquance et la fraude dans les transports les touchent, mais ce savoir ne peut s'acquérir qu'au prix d'une évaluation régulière et méthodique du problème.

Annexe 1. Organisations contactées

La liste qui suit indique le pays et l'organisation où a été adressé le questionnaire ainsi que l'origine de l'expédition :

Pays	Organisation contactée	par
Autriche	Statistics Austria	ECMT
Bélarus	Ministry of Transport	ECMT
Belgique	Ministry of Communications (Transport)	ECMT
Belgique	Statistics Dept	EVTRP
République Tchèque	Ministry of Transport & Communications	ECMT
Danemark	Ministry of Transport	ECMT
Danemark	Denmark Statistics	ECMT
Angleterre et Pays de Galles	Home Office: Research & Statistics	ECMT
Angleterre et Pays de Galles	DETR (Department of Transport)	ECMT
Estonie	Ministry of Transport	ECMT
Finlande	Statistics Finland	ECMT
Finlande	Customs	EVTRP
France	IHESI	EVTRP
France	Ministry of Interior	ECMT
Allemagne	Bundeskriminalamt	Europol
Grèce	University of Athens – Statistics	EVTRP
Hongrie	Ministry of Transport	ECMT
Hongrie	Public Prosecutors Office	ECMT
Irlande	Nat. Bureau Criminal Investigation	EVTRP
Italie	Carabinieri	EVTRP
Pays-Bas	Dept. Of Transport	ECMT
Pays-Bas	The National Police Agency	Europol
Irlande du Nord	RUC Statistics Unit	EVTRP
Norvège	Statistics Unit	ECMT
Portugal	Ministry of Justice	ECMT
Pologne	Ministry of Transport	ECMT
Roumanie	Ministry of Transport	ECMT
Russie	Fed. Assembly of the Russian Federation	EVTRP
Ecosse.	Justice Department	EVTRP
République slovaque	Ministry of Transport	ECMT
Slovénie	Ministry of Transport	ECMT
Espagne	Police	Europol
Suède	Interpol NCID	Europol
Suède	Nat. Council for Crime Prevention	EVTRP
Suisse	Federal Office of Transport	ECMT
Turquie	Ministry of Transport	ECMT
Ukraine	Ministry of Transport	ECMT

Annexe 2. Collecte des données et coopération

Le tableau ci-après donne la liste des organisations nationales qui ont fourni les informations rassemblées dans les sections 3, 4 et 5 du rapport.

Pays	Organisation
Allemagne	Bundeskriminalamt
Autriche	Ministère de l'intérieur, Interpol
Belgique	Gendarmerie; Bureau central de recherches
Danemark	Rigspolitichefens Afd. Danmark et Association des assureurs danois
Estonie	Association des transporteurs routiers internationaux d'Estonie
Finlande	Bureau national de recherches
France	CILDI/IHESI Ministère de l'intérieur
Grèce	Police grecque
Hongrie	Services du ministère public
Irlande	An Garda Siochana, département des infractions pénales
Italie	Carabinieri et Polizia stradale
Luxembourg	Direction Générale de la Police Grand-Ducale
Norvège	Office statistique de la Norsk Forsikringsforbund
Pays-Bas	Police nationale / AVC Stichting
Pologne	Département international du quartier général de la police polonaise
République tchèque	Policejni prezidium / ministère des transports
Royaume-Uni (Angleterre et Pays de Galles)	Research & Statistics Department du ministère de l'intérieur Essex Police Lorry Load Desk
Royaume-Uni (Irlande du Nord)	Royal Ulster Constabulary Statistics Department
Russie	Département des assurances Ingosstrakh
Suède	Interpol NCID
Turquie	Département des relations internationales du ministère des transports

BIBLIOGRAPHIE

European Sourcebook of Crime and Criminal Justice Statistics: June 1995.

European Sourcebook of Crime and Criminal Justice Statistics: July 1999.

The Nature and Extent of Heavy Goods Vehicle Theft: Crime Detection and Prevention Series,
paper 66. Police Research Group: R. Brown, July 1995.

The Nature and Extent of Light Commercial Vehicle Theft: Crime Detection and Prevention Series,
paper 88. Police Research Group: R. Brown, J. Saliba, February 1998.

Partie II.

**AMELIORATION DE LA SECURITE DES VEHICULES
DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE**

1. SYNTHÈSE DES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

La diversité et la sophistication des dispositifs antivol et systèmes après vol disponibles sur le marché augmentent rapidement ; il existe notamment de nouveaux dispositifs permettant le suivi des marchandises elles-mêmes tout au long de leur transport.

Un nombre croissant de véhicules de marchandises sont équipés de tels dispositifs, mais la criminalité visant les véhicules utilitaires continue néanmoins d'augmenter.

Il existe des obstacles à une introduction plus large de ces systèmes et équipements : les transporteurs sous-évaluent souvent les risques ; les constructeurs ne veulent pas les installer en série, les compagnies d'assurances n'accordent pas toujours de réductions de prime et il n'existe pas encore de normes techniques.

Il n'est pas possible d'évaluer l'efficacité par rapport à leur coût des équipements utilisés car on ne dispose pas d'éléments suffisants sur l'ampleur des délits ni sur la façon dont les équipements sont utilisés et fonctionnent.

L'installation de dispositifs antivol sur les véhicules et la mise au point de systèmes après vol ne sont qu'un aspect d'une stratégie plus générale de lutte contre la délinquance et la fraude dans le transport routier de marchandises. Une telle stratégie, pour produire des résultats, nécessite une coordination et la coopération de nombreux acteurs. Actuellement, cette coopération n'est pas largement développée.

Recommandations aux autorités responsables des transports

1. Fixer des objectifs chiffrés de réduction de la délinquance et de la fraude visant les véhicules utilitaires, en coopération et coordination avec les autres autorités.
2. Créer des partenariats avec les autres autorités et acteurs -- notamment nommer au sein du Ministère un coordonnateur de la lutte contre la délinquance et la fraude.
3. Accélérer les travaux techniques entrepris au sein de la CEN et de la CEE/ONU, sur la normalisation des équipements de sécurité, le marquage des véhicules et des composants ainsi que ceux portant sur les exigences légales permettant d'équiper les véhicules lourds transportant les marchandises de dispositifs spécifiques de sécurité et sur les questions qui y sont liées, telles que l'accréditation d'organisations responsables des tests sur les normes internationales.
4. En coopération avec les associations d'opérateurs et la police, examiner les zones de stationnement pour les poids lourds sur les territoires nationaux, pour voir quelles mesures de sécurité supplémentaires sont nécessaires. Améliorer ces zones de stationnement et indiquer le degré de sécurité fourni, par exemple par un système de notation ou d'étoiles. Utiliser une telle évaluation pour améliorer la prochaine brochure conjointe CEMT-IRU sur les zones de stationnement pour camions en Europe.

5. Donner et répandre des conseils aux opérateurs, en coopération avec les associations d'opérateurs et la police, en particulier sur les itinéraires sûrs, les zones de stationnement à haute sécurité, les précautions à prendre et l'équipement nécessaire.
6. Solliciter la police et le Ministère de l'Intérieur pour obtenir davantage d'attention et de ressources pour surveiller, prévenir et résoudre la criminalité dans le transport de marchandises.
7. Etudier la possibilité d'introduire des incitations à ce que les véhicules de marchandises répondent à des normes minimales de sécurité au niveau international, en liaison avec le contingent multilatéral de la CEMT.
8. Suivre et soutenir les progrès de la technologie pour le suivi des marchandises elles-mêmes pendant le transport.

Recommandations aux autres autorités et acteurs

1. *Opérateurs :*

- Donner des conseils de sécurité aux chauffeurs, sur les risques encourus et sur les bonnes pratiques permettant d'obtenir une sécurité élevée.
- Vérifier et contrôler les antécédents du personnel et des chauffeurs des entreprises auxquelles ils s'adressent.
- Améliorer la sécurité dans les dépôts et les zones portuaires, par exemple en installant des circuits fermés de télévision et en informant les opérateurs.

2. *Industrie manufacturière :*

- Poursuivre le dialogue sur l'installation de dispositifs en série en ayant pour objectif d'améliorer le niveau de sécurité des véhicules.

3. *Industrie de l'assurance :*

- Utiliser leurs données et statistiques pour améliorer la diffusion des informations sur l'ampleur du problème.
- Formuler des avis et directives sur les précautions d'usage et les équipements utiles à l'intention des opérateurs.

2. INTRODUCTION

Une étude a été entreprise, ayant pour but de :

- Rassembler des informations sur les systèmes antivol et les systèmes de localisation des véhicules ainsi que sur leur faculté de contribution à la répression du vol de véhicules de transport.
- Evaluer le rapport coût/efficacité et l'acceptabilité commerciale des systèmes existants.
- Analyser les dispositifs actuels et réfléchir au soutien actif que les grandes compagnies d'assurances, les principaux constructeurs automobiles et les grandes entreprises de transport d'Europe peuvent apporter à l'adoption de systèmes de sécurité propres à prévenir et minimiser la délinquance et la fraude dans les transports.
- Réfléchir aux mesures à prendre pour encourager l'utilisation des appareils et des systèmes les plus efficaces préconisés par les assureurs, les constructeurs et les opérateurs.

Le rapport est axé essentiellement sur la sécurité des véhicules affectés au transport de marchandises par route. La section 3 traite des antécédents et du cadre du rapport, la section 4 des lois et règlements qui régissent la sécurité des véhicules, la section 5 des systèmes et appareils qui peuvent aujourd'hui prévenir le vol des véhicules, la section 6 des dispositifs et autres moyens qui permettent de localiser et de récupérer des véhicules volés, la section 6, enfin, rassemble les conclusions et les recommandations.

Le rapport se focalise sur les véhicules, mais les marchandises transportées sont évidemment de valeur égale ou souvent même nettement supérieure. Bon nombre des techniques décrites dans le rapport protègent toutefois les marchandises autant que les véhicules. La protection et la localisation des marchandises font elles aussi l'objet de recherches de plus en plus nombreuses auxquelles le rapport fait pour autant que de besoin également référence.

3. NATURE DU PROBLEME

Le rapport qui rassemble les données disponibles sur la question montre que le vol des véhicules et de leurs cargaisons est un problème sérieux qui fait perdre des millions d'euros par an. Les chiffres révèlent, en dépit du manque de fiabilité des statistiques comparatives, que pas moins de 1 % de la flotte est volée chaque année dans certains pays. Il s'avère également que la situation s'aggrave ici et là et que cette délinquance est soigneusement organisée puisqu'elle prend pour cible des produits de haute valeur. Les risques de vol varient toutefois considérablement en fonction notamment du lieu, des marchandises transportées et du niveau de sécurité.

Les vols de camions ne sont qu'une composante d'un problème plus étendu. Des statistiques de 1996 du Comité européen des assurances témoignent de la gravité du problème. Elles apprennent qu'un million de véhicules ont été volés dans neuf grands pays européens en 1995 et que plus d'un

demi million d'entre eux n'ont jamais été retrouvés. La perte annuelle imputable à cette forme de criminalité est estimée à plus de quatre milliards d'euros.

Le problème touche beaucoup de pays et beaucoup d'entreprises. Les informations partielles disponibles démontrent aussi que les malfaiteurs usent, au niveau tant national qu'international, de méthodes de plus en plus sophistiquées pour repérer des cargaisons intéressantes, les voler et les écouler. Il existe un vaste marché pour le produit des vols, quelle qu'en soit la valeur.

Il ressort des informations disponibles que les services de police ne classent pas le problème aux premiers rangs de leurs priorités, malgré l'énormité des pertes économiques qu'il entraîne.

Le rapport expose certaines des mesures qui peuvent être prises par les différents intervenants. Il se focalise essentiellement sur les moyens dont ils disposent pour réduire le risque de vol et accroître leur chance de récupérer les véhicules volés. Il est toutefois apparu, à la faveur de la rédaction du rapport, que ces moyens ne sont qu'une partie de la solution.

La sécurité du transport des marchandises est l'affaire de nombreux acteurs : les constructeurs, les chargeurs, les transporteurs, les autorités publiques et les organismes privés responsables des ports, gares et autres lieux de transit, la police, les services des douanes, les compagnies d'assurances et les différents ministères en cause.

Toutes ces instances peuvent et doivent faire la guerre à la criminalité. Elles peuvent, en agissant de concert, développer des effets de synergie. Les équipements décrits dans les chapitres suivants gagneront en efficacité s'ils sont utilisés correctement et combinés à d'autres mesures propres à rendre la vie encore plus difficile aux malfaiteurs. Certaines de ces mesures sont évoquées dans la section 7.

La plupart des systèmes présentés dans le rapport existent déjà, et ne sont souvent pas chers, mais leur utilisation se heurte aux difficultés d'ordre technique et législatif analysées dans les sections 4, 5 et 6. Le plus difficile cependant est d'amener tous les intervenants à réduire les risques et à prendre les précautions qui s'imposent.

4. OBLIGATIONS LEGALES, DIRECTIVES ET NORMES

Ce chapitre passe les dispositions internationales en revue qui imposent le montage de dispositifs de sécurité sur les véhicules et définissent les conditions auxquelles ils doivent répondre avant d'évoquer diverses directives nationales et internationales ainsi que les normes et codes en vigueur dans certains pays.

4.1 Réglementations relatives aux dispositifs de sécurité

La CEE et l'Union européenne ont fixé les conditions auxquelles les systèmes d'alarme doivent répondre, mais n'imposent pas leur montage sur les véhicules. Elles se bornent à imposer la présence d'un numéro d'identification du véhicule (VIN).

CEE/ONU

L'adoption des normes internationales pour la construction et l'homologation des véhicules à moteur, des équipements et des pièces ainsi que la classification et la définition des véhicules est la responsabilité du Forum mondial sur l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) qui travaille sous l'égide de la CEE/ONU.

La classification et la définition des véhicules à moteur et des remorques figurent dans une résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), Annexe 7/Rev 2 (document TRANS/WP. 29/78/Rev.1/Amend.2).

Le système CEE/ONU de règlements pour les véhicules, les équipements et les pièces a été mis en place par l'Accord du 20 mars 1958 (amendé le 16 octobre 1995) intitulé "Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions" (document E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2).

L'accord de 1958 contient en annexe à l'heure actuelle, 112 règlements, dont deux concernent les conditions uniformes pour la réception par type des dispositifs destinés à protéger les véhicules contre une utilisation non autorisée :

Règlement n° 18: "Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules automobiles en ce qui concerne leur protection contre une utilisation non autorisée" (document E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add. 17/Rev. 2).

Règlement n° 97: "Dispositions uniformes relatives à l'homologation des systèmes d'alarme pour véhicules (SAV) et des automobiles en ce qui concerne leurs systèmes d'alarme (SA)" (documents E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev. 1/Add. 96 et Amendements 1 et 2).

Le Règlement n° 18 concerne les dispositifs mécaniques de verrouillage et le Règlement n° 97 les alarmes électroniques et les dispositifs d'immobilisation. Le WP.29 a déjà finalisé un nouveau règlement pour les véhicules particuliers et les utilitaires légers, qui devrait fusionner les dispositions relatives aux dispositifs mécaniques et électroniques. Ce document n'attend que la finalisation des procédures internes de la CE pour son adoption définitive.

Il n'y a pas à l'heure actuelle de règlement CEE qui traite des systèmes de localisation et de l'homologation des dispositifs de localisation installés sur les véhicules pour protéger et/ou suivre leur chargement. Ces systèmes devraient donc sans doute, pour pouvoir être installés sur les véhicules, faire l'objet d'une réception par type en vertu du règlement CEE n° 10 intitulé "Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la compatibilité électromagnétique" (document E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev. 1/Add. 9/Rev. 2, Amend. 1, et Corr. 1). Ce règlement est entièrement aligné sur la directive 95/54/CE de l'Union européenne.

Directives communautaires

Le **numéro d'identification du véhicule (VIN)** est une des marques spéciales de sécurité. Il se compose d'une suite de 17 caractères alphanumériques que le constructeur attribue au véhicule pour pouvoir l'identifier clairement pendant une période de 30 ans. La directive 76/114/CEE, modifiée par la directive 78/507/CEE, fait obligation à tous les constructeurs qui vendent leurs véhicules dans la

Communauté de fixer une plaque du constructeur en un endroit visible et facilement accessible, sur une pièce qui ne sera pas remplacée en cours d'utilisation. Les 17 caractères du numéro d'identification du véhicule doivent avoir au moins 4 mm de haut. Les directives précitées contiennent encore diverses dispositions relatives entre autres à la visibilité du numéro d'identification du véhicule et aux éléments à marquer.

Dispositif d'immobilisation: directive 95/56/CE

La directive, qui modifie la directive 74/61/CEE, concerne les dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée des véhicules à moteur. Elle dispose qu'il y a lieu d'entendre par "dispositif de protection contre une utilisation non autorisée", un système destiné à empêcher la mise en marche non autorisée du moteur par les moyens normaux ou l'utilisation d'une autre source d'énergie principale du véhicule, en combinaison avec au moins un dispositif permettant le verrouillage de la direction, le verrouillage de la transmission ou le verrouillage de la commande du changement de vitesses. Elle définit également les conditions auxquelles les systèmes d'alarme pour véhicules doivent répondre.

La directive s'applique aux voitures particulières et aux utilitaires légers sur lesquels elle impose le montage d'un dispositif mécanique et d'un dispositif d'immobilisation. Elle autorise en outre le montage d'un système d'alarme pour véhicules, mais dispose aussi que les dispositifs d'immobilisation et les systèmes d'alarme éventuellement montés sur d'autres types de véhicules doivent répondre aux conditions qu'elle définit.

4.2 Normalisation européenne des dispositifs après vol

Beaucoup de nouvelles technologies et de nouveaux systèmes après vol destinés à fournir aux forces de l'ordre des moyens et des informations qui leur permettent de récupérer les véhicules volés font actuellement leur apparition sur le marché. Cela étant, le Comité européen de normalisation, dont un comité technique s'occupe de télématique appliquée aux transports et à la route (CEN/CT 278), a créé un groupe de travail (WG 14) spécialisé dans les systèmes après vol.

Ce groupe de travail est chargé d'élaborer les normes applicables aux systèmes après vol afin d'harmoniser leurs principales caractéristiques, de maximiser leur interopérabilité et de spécifier leurs fonctions ainsi que leurs conditions de protection contre les attaques, l'objectif final étant :

- D'eupéaniser la détection et les services des systèmes après vol puisque les véhicules ont la faculté de franchir les frontières.
- De réduire le nombre de technologies différentes et d'harmoniser les informations exploitables par les forces de l'ordre (ex.: un véhicule volé en Allemagne doit pouvoir être localisé au moyen des systèmes utilisés par les forces de l'ordre françaises).
- De faciliter le montage de ces dispositifs sur les nouveaux véhicules en cours de construction.
- De réduire le coût de ces dispositifs en en généralisant l'utilisation en Europe.
- De garantir la fiabilité et la qualité de ces dispositifs (ex.: éviter les déclenchements intempestifs, etc.) de telle sorte qu'ils puissent être agréés et homologués en Europe.
- De prévenir l'apparition de monopoles.

Le WG 14 se compose d'une cinquantaine d'experts provenant de 18 pays européens, parmi lesquels on retrouve des représentants des services de police, des assureurs, des constructeurs automobiles, des transporteurs, des loueurs de voitures, des consommateurs et des fournisseurs de systèmes et de produits. Il travaille en coordination avec d'autres organisations européennes et internationales telles que l'EPCWG (Groupe de travail pour la coopération policière européenne), EUROPOL, INTERPOL, le CEA (Comité Européen des Assurances), la VDA (Association des constructeurs automobiles allemands) et le Groupe de direction de lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports de la CEMT.

Le travail de normalisation ne porte que sur les aspects techniques et ne s'étend pas aux informations échangées entre les forces de l'ordre des pays européens. Il doit tenir compte des restrictions légales nationales en matière par exemple de protection de la vie privée ou de sécurité des dispositifs de télédegradation.

Le travail de normalisation a démarré en 1997 par l'établissement d'un inventaire des besoins des utilisateurs européens et la définition de l'architecture de ces systèmes et devrait déboucher sur l'élaboration des normes proprement dites en 2002-2003. Certains pays aimeraient toutefois aller plus vite en besogne.

4.3 Recommandations et codes de prescriptions techniques

La résolution n° 97/2 de la CEMT relative à la délinquance et la fraude dans les transports internationaux adoptée à Berlin en 1997 formule diverses recommandations relatives à la protection des véhicules.

« Administrations chargées de la réglementation des véhicules :

- Etudier des moyens d'identification des véhicules qu'il serait extrêmement difficile de faire disparaître ou de falsifier.
- Etudier des procédures de sécurité pour empêcher que des véhicules volés soient réimmatriculés en conservant le même numéro d'identification.
- Prendre des initiatives afin que l'altération ou la suppression du numéro d'identification d'un véhicule soit considérée comme un délit.
- Prendre des initiatives afin de rendre obligatoire l'attribution, actuellement facultative, d'un numéro d'identification de véhicule aux remorques de plus de 750 kg (conformément à la directive 76/114 de l'Union européenne sur les plaques réglementaires).
- Encourager le marquage volontaire des principaux composants ou pièces détachées et la définition d'une spécification européenne commune afin de rendre plus visible le numéro d'identification du véhicule.
- Œuvrer à l'adoption de normes européennes portant sur des éléments de sécurité tels que les serrures des portes et du compartiment à bagages.
- Prendre des mesures visant l'échange de données informatiques entre les administrations chargées de l'immatriculation des véhicules en vue d'empêcher l'immatriculation de véhicules volés ou d'autres pratiques frauduleuses dont des véhicules feraient l'objet.

Opérateurs de transport routier, par le biais de leurs organisations représentatives nationales et internationales :

- S’employer à adopter des systèmes de communication modernes permettant de communiquer à partir des véhicules et de suivre le parcours de ces véhicules dans le transport international.

Constructeurs de véhicules et fournisseurs d’équipements :

- Equiper les véhicules de systèmes antivol perfectionnés (conformément à la directive 95/56 de l’Union européenne du 8 novembre 1995 et aux règlements CEE(ONU) 18 et 97).
- Etudier les possibilités d’améliorer la sécurité des systèmes d’identification des véhicules.
- Mettre à l’essai, par exemple dans le cadre des programmes technologiques de l’UE, des dispositifs et matériels susceptibles de limiter les risques de vol ou de falsification.

Compagnies d’assurances :

- Inciter les opérateurs à utiliser des dispositifs et systèmes antivol efficaces.
- Informer les opérateurs sur ces systèmes et sur les bonnes pratiques. »

4.4 Directives nationales

Certains pays ont adressé aux responsables de la sécurité des véhicules en général, et aux constructeurs et transporteurs en particulier, des recommandations dans lesquelles ils définissent et décrivent les aspects de la sécurité des poids lourds auxquels les constructeurs devraient être attentifs, en l’occurrence la sécurité périmétrique, l’immobilisation, les accessoires et l’équipement général, les marques spéciales de sécurité et les modalités de remplacement des clés par les constructeurs. Au Royaume-Uni, les compagnies d’assurances (notamment Axa Insurance) ont publié des guides à l’intention des transporteurs et des chauffeurs.

5. DISPOSITIFS DE PREVENTION DES VOLS

Il est possible d’acheter des dispositifs antivol pour poids lourds partout en Europe. Le marché est considérable et la gamme des produits destinés à assurer la sécurité des véhicules moteurs et des remorques va du simple cadenas au système entièrement intégré de déclenchement de l’alarme et d’immobilisation du véhicule en passant par les systèmes de verrouillage du frein à main ou de la direction. Les antivols peuvent être mécaniques, électriques ou électroniques. Ils sont, selon l’âge du véhicule, installés pendant sa construction ou après sa mise en circulation. Les systèmes les plus sophistiqués doivent être montés par des installateurs agréés auxquels il faut parfois plusieurs heures pour terminer leur travail. Presque tous les nouveaux véhicules utilitaires sont, à l’heure actuelle, équipés de dispositifs antivol conformes aux dispositions de la directive 95/56/CE ou des Règlements CEE/ONU n^{os} 18 et 97 correspondants de la CEE (ONU). Aucun de ces dispositifs ne suffit toutefois à assurer à lui seul la sécurité des véhicules de transport.

Dispositifs antivol

- Dispositif de blocage du frein à air comprimé. Ce dispositif peut être activé automatiquement par coupure du contact, au su ou à l'insu du conducteur. Son avantage principal est de ne pas contraindre le conducteur à brancher le système de blocage. Les premiers de ces systèmes devaient être activés séparément par le conducteur, mais les plus récents sont informatisés. Certains requièrent du conducteur la présentation d'une puce, au demeurant facile à cacher, par exemple dans la clé de contact. Le dispositif peut être couplé, le cas échéant automatiquement, à un système d'alarme.
- Système d'alarme. Le système d'alarme peut soit émettre des sons stridents qui découragent les voleurs, soit activer un dispositif qui immobilise le véhicule pour empêcher les voleurs de l'emmener. Il peut aussi combiner les deux fonctions pour empêcher ou à tout le moins retarder le vol. Il peut être activé mécaniquement à l'aide d'une clé ou d'un mécanisme analogue ou être télécommandé. Les deux modes d'activation peuvent encore être perfectionnés. Comme dans le cas des clés, les variantes sont innombrables. Les techniques actuelles permettent d'élargir le champ d'action des systèmes d'alarme à d'autres parties du véhicule telles que le volume de chargement dans lequel il est possible d'installer des senseurs capables de détecter la présence d'intrus, par exemple de passagers clandestins au cours de voyages internationaux. Il est possible aussi d'installer des alarmes silencieuses ou des pageurs.

Le marché de renouvellement des alarmes a des solutions pour tous les problèmes, notamment ceux qui sont posés par un sectionnement des câbles ou l'endommagement des accumulateurs, du fait qu'ils sont placés en des endroits facilement accessibles.

Le système d'alarme doit normalement pouvoir être alimenté par une source d'énergie de secours qui peut se substituer à un accumulateur volé ou endommagé. Les alarmes montées sur les véhicules doivent, contrairement à celles qui sont installées dans des bâtiments, être suffisamment robustes pour résister à des températures extrêmes et aux perturbations causées par la circulation sur route ainsi que, entre autres, le lavage avec jet à haute pression.

- Senseurs. Les senseurs ainsi que les boutons de détresse sont des dispositifs qui activent le système d'alarme proprement dit. Ils peuvent soit réagir à un mouvement, soit, s'ils sont électroniques, émettre et recevoir des ondes acoustiques à haute fréquence et déclencher l'alarme si la fréquence de ces ondes sort d'une plage préétablie. Etant sensibles à la pression atmosphérique, ces senseurs peuvent déclencher l'alarme intempestivement par grand vent. Les senseurs à micro-ondes peuvent dans certains cas se révéler plus fiables. Leur utilisation dans les volumes de chargement se heurte à certaines restrictions qui limitent leur efficacité.

Il est possible d'installer des boutons de détresse. Ce système ne peut fonctionner que si l'unité émettrice est suivie par un moniteur capable de localiser le lieu d'émission et son utilisation effective doit être mise en balance avec les possibilités de réponse à l'activation de l'alarme. Ce type de système est plus répandu dans le secteur des transports de fonds.

- Dispositifs de verrouillage de la cabine. Les dispositifs sophistiqués d'aujourd'hui peuvent être montés sur les véhicules au moment de leur construction ou, si les utilisateurs le souhaitent, après leur mise en circulation. Ils peuvent être activés à l'aide d'une clé ou d'une télécommande qui peut le cas échéant brancher en même temps un système intégré d'alarme. Ils peuvent être complétés par des dispositifs mécaniques de verrouillage du frein à main ou de la direction qui doivent être installés par le conducteur ainsi que par des systèmes de fermeture de l'admission ou d'isolation du démarreur et de l'allumage.

Ces dispositifs peuvent, en fonction du niveau de sécurité, être activés par des solénoïdes au moment où le système d'alarme est branché. Destinés à prévenir l'enlèvement du véhicule, ces systèmes peuvent aussi assurer la sécurité du chargement et sa mise sous alarme si le type de véhicule s'y prête. Il est évident que tous les systèmes d'alarme peuvent être connectés au système de verrouillage de la cabine sur un véhicule rigide. Le montant de la dépense sera fonction des marchandises (qui peuvent être) transportées. Il est évident que des marchandises dont la valeur excède les 100 000 euros devraient faire l'objet d'investissements appropriés en matière de sécurité.

- Dispositifs de verrouillage du basculement de la cabine. La cabine d'un poids lourd peut basculer vers l'avant pour donner accès au moteur. Le verrouillage du système de basculement de la cabine peut, pour renforcer la sécurité, interdire l'accès à cet espace.
- Dispositifs de verrouillage des conteneurs. Les conteneurs, caisses à structure métallique régulièrement utilisées pour le transport de marchandises de toute nature et valeur par mer, peuvent être arrimés sur des remorques spécialement construites à cet effet. Ils ont normalement, sur chacune de leurs deux faces frontales, une porte qui peut être fermée par un dispositif de verrouillage et un sceau d'identification (apposé par la douane) quand ils servent à faire du transport international par route. Le dispositif de verrouillage peut aller du simple cadenas utilisable pour les niveaux de sécurité les plus bas aux systèmes sophistiqués qui peuvent protéger les portes contre des attaques répétées. Il peut être couplé à une alarme sonore destinée à alerter le conducteur.

Les systèmes de verrouillage empêchent aussi les candidats voleurs d'inspecter le conteneur à la recherche de marchandises bonnes à voler. A l'inverse, les conducteurs peuvent ne pas verrouiller le conteneur s'il est vide ou ne contient que des marchandises peu intéressantes pour un voleur. Tous les conteneurs appartiennent à des compagnies d'exploitation de conteneurs ou à des compagnies maritimes qui les identifient par un numéro de série. L'identification des conteneurs s'inscrit dans la ligne d'une procédure de contrôle et de suivi qui couvre aussi les marchandises transportées. Les serrures des conteneurs peuvent également être protégées par un sceau de sécurité portant un numéro d'identification spécial et apposé au terme du chargement qui doit pouvoir être vérifié visuellement pendant toute la durée du transport. Les portes peuvent aussi être verrouillées à l'aide de serrures à code.

- Doubles serrures. Les doubles serrures permettent de fermer ou ouvrir une porte au moyen, et au moyen seulement, d'une clé. Elles peuvent être un moyen très efficace de prévention des intrusions si elles sont correctement installées, mais elles laissent le véhicule et les marchandises sans défense si le conducteur ne les a pas effectivement fermées à clé.
- Systèmes de reconnaissance du conducteur. Le conducteur détient une carte à puce semblable à une carte de crédit, mais cette puce peut aussi être enchâssée dans la tête d'une clé ou dans un autre support. La cabine du poids lourd est équipée d'un détecteur logé dans une antenne qui répond à la puce s'il reconnaît le conducteur, qui reste par ailleurs entièrement maître du véhicule et de ses divers systèmes.

Le véhicule ne peut pas être déplacé sans cette puce, même si ses portes ne sont pas fermées et si la clé est restée sur le contact. La même technologie est utilisable pour les serrures des portes et des volumes de chargement.

- Systèmes d'identification. Ces systèmes permettent d'identifier sans équivoque aucune un véhicule comme étant le "véhicule volé enregistré" par des moyens sûrs, par exemple par lecture

électronique du numéro d'identification du véhicule, du numéro d'immatriculation et d'autres données telles que l'historique du vol, le modèle, la couleur et, si possible, la position⁹.

- Clés de sûreté. Ces clés ont plus de 100 000 combinaisons. Elles ne peuvent le plus fréquemment être remplacées que par leur fabricant et pas par les ateliers ordinaires de découpe de clés.
- Serrure du timon d'attelage. Ce dispositif mécanique, semblable à un sabot d'immobilisation pour roues, est fixé au timon de la semi-remorque qu'il empêche ainsi d'atteler au tracteur. Il doit être installé à la main et verrouillé à l'aide d'une clé. Son installation n'est pas la tâche la plus agréable du conducteur qui peut donc être enclin à l'oublier.
- Rideau de sécurité. Ces rideaux présentent un degré de résistance qui varie en fonction de la violence des attaques à repousser. Ils peuvent être reliés à un système d'alarme qui se déclenche quand des petits fils noyés dans la trame du rideau sont sectionnés.
- Serrure automatique. Ce dispositif verrouille automatiquement les portières des poids lourds au moment où elles se ferment et oblige à les déverrouiller pour les rouvrir. Il libère le conducteur de l'obligation de verrouiller manuellement les portières chaque fois qu'il laisse son véhicule sans surveillance. Ce type de dispositif devient la règle pour les véhicules qui assurent des services de distribution ou sont appelés à s'arrêter fréquemment et est normalement monté directement par les constructeurs. Il peut être installé sur la plupart des types de portières, y compris celles des camionnettes et celles qui sont montées dans les parois arrière et latérales des volumes de chargement.
- Grilles de protection des vitres. Ces grilles, qui protègent les vitres des attaques en fonction du niveau de sécurité requis, sont monnaie courante dans le secteur des transports de fonds où les conducteurs risquent plus d'être attaqués quand ils sont à bord du véhicule. Beaucoup de constructeurs proposent aujourd'hui des camionnettes à portières entièrement métalliques, avec vitres en option.

Les grilles-cloisons équipent le plus souvent des camionnettes tôlées sur lesquelles elles ont une double fonction de sécurité et de visibilité : elles permettent de garder le chargement à l'œil et font obstacle à la projection de ce chargement dans la cabine.

- Bâches. Les transporteurs apprécient les bâches parce qu'elles permettent d'accéder facilement au chargement des deux côtés du véhicule (camion ou remorque) et de maximiser la charge utile. Cette facilité d'accès et le matériau utilisé rendent toutefois le chargement vulnérable au vol, malgré tous les systèmes de fermeture et d'alarme possibles. Le degré de solidité des bâches est très variable et il n'est pas rare que des voleurs les tranchent d'un coup de couteau pour accéder aux marchandises. Cette facilité d'accès au chargement fait de cette forme de délinquance une pratique courante.

La sécurité peut être considérablement renforcée par divers produits nouveaux, par exemple par des rideaux de sécurité ou des volets courant sur toute la longueur du volume de chargement et relevables mécaniquement jusqu'à son plafond. Ces volets présentent en outre l'avantage de ménager un accès plus rapide au chargement que les bâches avec leurs multiples boucles et lanières de fixation. Les volets, métalliques, sont parfaitement compatibles avec tous les autres systèmes de verrouillage et de sécurité, mais leur poids et leur coût pourraient faire obstacle à leur généralisation.

9. Ce paragraphe est tiré de: CEN/ TC 278, GT 14, "After Theft Systems for Vehicle Recovery. Conceptual Architecture and Terminology" (Systèmes après vol pour la récupération des véhicules. Architecture conceptuelle et terminologie), rapport technique interne, version finale "T", novembre 2000.

La plupart, sinon la totalité de ces dispositifs antivol sont utilisés, sous une forme ou l'autre, par les entreprises de transport international par route partout en Europe. Leur coût varie d'un pays à l'autre et les entreprises de transport ont tout intérêt à s'informer auprès d'experts sur leur degré d'efficacité. Leur rapport coût/efficacité est difficile à établir tant qu'on ne dispose pas des données nécessaires à une analyse approfondie. Les constructeurs automobiles ont déclaré qu'ils aimeraient disposer de ces données pour justifier l'installation de dispositifs antivol plus sophistiqués sur les poids lourds avant de les mettre en vente.

Il est certainement possible d'améliorer les dispositifs antivol montés en série par les constructeurs, mais l'acceptabilité de leur coût, que l'augmentation de la demande devrait faire baisser, postule une prise de conscience du coût réel ainsi que des conséquences de la délinquance et de la fraude dans les transports. Il suffirait sans doute de données plus détaillées sur l'ampleur de cette délinquance et de cette fraude pour convaincre les constructeurs automobiles et leurs clients de la rentabilité d'un renforcement de la sécurité des véhicules.

L'opportunité de l'adoption de dispositions législatives imposant aux constructeurs d'installer des systèmes antivol plus performants sur leurs poids lourds fait l'objet de vives controverses. Les constructeurs allèguent qu'ils ne tirent pas grand profit de l'investissement que représente l'installation de tels dispositifs sur leurs véhicules, que leurs obligations légales actuelles leur imposent déjà des charges très lourdes et qu'il faut leur laisser un délai raisonnable pour se conformer aux obligations supplémentaires qui pourraient leur être imposées. Il pourrait donc être nécessaire de poursuivre la discussion avec les constructeurs, les assureurs et les entreprises de transport, international ou autre, par route avant de formuler des recommandations.

Le manque d'empressement des constructeurs de poids lourds à installer en série davantage qu'un système électronique d'immobilisation est compréhensible étant donné qu'ils ne savent pas quel genre de transport leurs véhicules, abstraction faite des tracteurs, vont effectuer. Il s'y ajoute que leurs ensembles châssis-cabine sont destinés à être habillés de carrosseries différentes et sont ensuite équipés de systèmes de sécurité par des entreprises spécialisées.

6. SYSTEMES APRES VOL

Les systèmes après vol fournissent aux forces de l'ordre des moyens, des informations et des services qui les aident à repérer et récupérer des véhicules volés. Ils entrent en action quand les dispositifs antivol ont été brisés ou désactivés par des voleurs et que le vol a été enregistré ou éventuellement détecté par des senseurs. Contrairement aux dispositifs antivol, ces systèmes embarqués interagissent avec des systèmes de communication et d'information extérieurs. Ils font habituellement entrer des agences de sécurité ou autres fournisseurs de services de sécurité en jeu, mais requièrent toujours l'intervention des forces de l'ordre pour diverses procédures d'ordre judiciaire (enregistrement du vol, contrôle, détection, déclaration officielle, confiscation, arrestation, etc.).

Ces systèmes associent généralement un dispositif émetteur embarqué à du matériel (stationnaire, embarqué ou portable) de détection ou un réseau de télécommunication installé sur les infrastructures et des centraux exploités par des fournisseurs de services ou directement par les forces de l'ordre.

L'appareillage électronique permet de détecter automatiquement les véhicules volés et donc d'alléger les contrôles de routine effectués par les forces de l'ordre et les compagnies d'assurance.

6.1 Rayon d'action

Courte portée

Le matériel de détection (stationnaire, installé dans le véhicule de police ou portable) n'est utilisé qu'à proximité des véhicules (dans un rayon de moins de cent mètres), en règle générale par les forces de l'ordre. L'intervention des forces de l'ordre est donc limitée et ne sort pas du voisinage immédiat des lieux où leurs missions prioritaires de sécurité les amènent. Ces opérations s'effectuent avec du matériel radio de faible portée.

Longue portée

La détection s'opère à des distances qui vont normalement au delà de ce qui est visible à l'œil nu (soit plusieurs kilomètres) et s'associe généralement à des fonctions de localisation. Les transmissions à longue distance nécessaires à ces opérations s'effectuent par les réseaux ordinaires existants (GSM, satellites et, bientôt, GPRS, UMTS, etc.) ou par d'autres réseaux et protocoles spéciaux et propriétaires.

6.2 Systèmes à courte portée

Une fois le vol enregistré, la détection peut s'effectuer de deux façons différentes.

Détection par réception de signaux

Le dispositif dont le véhicule volé est équipé est mis en position alarme par un émetteur installé en bord de route. Les forces de l'ordre peuvent alors, à la faveur d'une mission, détecter le signal émis par le véhicule volé à l'aide d'un appareil portable de courte portée.

Détection par lecture de données d'identification

La liste des véhicules volés enregistrés intégrée dans le détecteur est mise à jour. Les forces de l'ordre peuvent, à l'aide de leur appareil portable, "interroger" tous les véhicules qu'ils rencontrent, comparer les données d'identification de ces véhicules avec la base de données de l'appareil et repérer les véhicules volés.

La fonction d'identification peut toujours s'exercer, que le véhicule ait ou n'ait pas été volé.

L'identification précise d'un véhicule peut être contrôlée au moyen d'un lecteur portable dans lequel il est possible d'emmagasiner les données d'identification (numéro d'identification, modèle, couleur, principaux composants du véhicule, etc.) introduites dans la mémoire de l'équipement embarqué (ces systèmes sont décrits plus en détail dans l'annexe 1).

6.3 Systèmes à longue portée

Localisation par détermination des coordonnées géographiques

Dès qu'un vol a été signalé, le dispositif du véhicule volé est activé par télécommande. La position géographique et les déplacements du véhicule peuvent alors être visualisés en temps réel sur un moniteur installé au centre d'intervention (siège central des forces de l'ordre ou de l'agence de sécurité).

Cette procédure de localisation fait appel aujourd'hui au système GPS et pourra faire appel demain aux satellites à orbite basse terrestre, au système européen de satellites de navigation ou à d'autres systèmes spécialisés. Les GSM, GPRS et UMTS localisent de façon approximative.

Ces systèmes de localisation de véhicules volés permettent déjà d'améliorer la qualité et la rentabilité de la fonction de transport d'une flotte. Ils doivent, contrairement aux systèmes de gestion des flottes, pouvoir résister à une destruction de l'antenne, à une panne de courant, à une panne mécanique, à un brouillage, à des fausses alertes, etc.

Localisation radiogoniométrique (homing)

Dès qu'un vol a été signalé, le dispositif du véhicule volé est activé par télécommande. Le détecteur installé dans les véhicules de police indique en temps réel le cap à suivre pour retrouver le véhicule ainsi que son éloignement. Les forces de l'ordre peuvent alors poursuivre le véhicule et l'intercepter sans devoir utiliser des repères ou des références géographiques absolues.

Ces systèmes de localisation font appel à des réseaux et à des protocoles spécifiques et propriétaires.

Télédégradation

Dès qu'un vol a été signalé, le dispositif monté sur le véhicule est activé par télécommande et déclenche un processus de dégradation électronique.

Les conditions d'utilisation de ces systèmes doivent être définies par la loi afin de ne pas mettre la sécurité en péril (Ex.: le véhicule doit être immobilisé après que la clé a été retirée du contact et non pas en plein milieu de la route, sinon par réduction progressive de la puissance fournie par le moteur). Les lois et règlements qui doivent présider à la mise en œuvre de ces nouvelles technologies ne sont pas encore tous en place ou n'ont pas encore été entièrement harmonisés au niveau européen. Le WP.20 de la CEE/ONU travaille déjà cependant aux conditions possibles pour une telle harmonisation.

Alerte au vol

Le fonctionnement de ces systèmes n'est pas subordonné à l'enregistrement du vol. En cas d'utilisation anormale du véhicule, les senseurs dont il est équipé déclenchent un signal d'alarme qui est transmis par radio au centre de surveillance.

Cette fonction habituellement prise en charge par les systèmes de localisation (par détermination des coordonnées géographiques ou radiogoniométrie) peut être considérée comme un service parmi tous les autres services de gestion des transports (temps, température, lieu de livraison, temps de chargement/déchargement, etc.).

6.4 Particularités des systèmes après vol

Intervenants - Les systèmes après vol mobilisent de nombreux intervenants, à savoir les forces de l'ordre, les compagnies d'assurances, les constructeurs automobiles, les sociétés de télécommunications et les fournisseurs de services de sécurité. Pendant leurs phases successives de fonctionnement, les appareils et les fournisseurs privés de services ne font que transmettre aux forces de l'ordre les informations nécessaires au repérage et à la récupération des véhicules volés. Les forces de l'ordre étant les seuls services autorisés par la loi à immobiliser et récupérer les véhicules volés enregistrés, l'efficacité des systèmes après vol dépend donc aussi en partie des ressources, des priorités et de la disponibilité de ces services.

Les forces de l'ordre européennes ont clairement souligné :

- Qu'elles ne peuvent être contraintes à réagir aux informations fournies par ces systèmes.
- Que leur intervention, le traitement des données ou le fonctionnement du système ne doit pas constituer une charge trop lourde pour elles.

Sécurité - Les systèmes après vol diffèrent, pour ce qui est de la sécurité, des autres systèmes de télématique routière tels que le télépéage ou les systèmes de gestion de la circulation et des flottes dans la mesure où ces derniers ne risquent pas d'être trafiqués puisque la coopération de tous les acteurs en présence leur est assurée.

Les systèmes après vol doivent en revanche pouvoir faire échec aux risques de destruction, brouillage, copie, simulation, leurre, altération ou découverte (dans le cas des dispositifs cachés) que les voleurs ou les organisations criminelles leur font courir. Ils doivent, dans leur conception et leur fonctionnement, être protégés par des mécanismes et des procédures de sécurité tandis que l'habilitation des agences de sécurité ou des entreprises qui veulent les utiliser doit faire l'objet de procédures très strictes.

Réglementation - Les dispositifs électroniques embarqués de détection automatique et parfois aussi de localisation des véhicules doivent être construits et exploités dans le respect des règles qui garantissent les libertés civiles, empêcher toute forme d'usage abusif et assurer la sécurité des personnes qui participent aux transports par route.

Alimentation en énergie - La plupart des dispositifs après vol ont besoin d'une source d'énergie, en règle générale l'accumulateur du véhicule. Les dispositifs embarqués doivent, en cas de panne ou de destruction de cette source d'énergie, pouvoir continuer à fonctionner pendant un certain temps. La norme européenne (cf. inf.) doit le préciser.

Dans les cas où le transport s'effectue en conteneur, en semi-remorque ou en remorque bâchée, moyens de transport faciles à détacher du véhicule tracteur, il est particulièrement difficile de doter les dispositifs après vol en général et les systèmes à longue portée tributaires d'un émetteur puissant en particulier d'une source d'énergie indépendante. Quelques systèmes de courte portée actuels sont cependant dotés d'une source d'énergie indépendante qui leur assure une autonomie de plus de 5 ans.

6.5 Considérations économiques

Les coûts de mise au point et de fonctionnement de ces systèmes doivent être mis en balance avec les avantages qu'ils procurent, en tenant compte de la valeur du véhicule et des marchandises transportées ainsi que de leur impact sur la délinquance et la fraude dans les transports de marchandises par route. Le montant des investissements et des coûts d'exploitation doit en tout état de cause rester peu élevé par rapport au coût des dommages.

Les coûts se composent de nombreux éléments: coût du dispositif embarqué et de son installation, coût du système de détection, coût du réseau de communication, coût d'exploitation, coût des fournisseurs de services (au minimum l'abonnement annuel) et coût de l'intervention des forces de l'ordre. De leur côté, les avantages sont constitués par l'impact sur le taux et le délai de récupération, le nombre d'arrestations et le nombre de vols, la réduction des débours des compagnies d'assurances, des transporteurs et des consommateurs et, pour ce qui est des pouvoirs publics, l'amélioration de la sécurité consécutive à la diminution de la criminalité.

Il serait difficile de quantifier chacun de ces facteurs non seulement parce qu'ils sont nombreux et complexes, mais aussi parce qu'un grand nombre d'entre eux ne sont pas aisément mesurables. Les coûts et les avantages varient en outre selon le type de dispositif après vol et dépendent des lois et des règlements nationaux en vigueur. Les chiffres ci-dessous donnent, à titre d'information, une idée du coût des différents types de systèmes.

Tableau 88. Coût des systèmes

Système de faible portée	10 - 30 euros
Système de localisation radiogoniométrique	100 - 300 euros
Système de localisation par détermination des coordonnées géographiques	300 - 1 000 euros
Autres systèmes	> 1 000 euros

7. MISE EN ŒUVRE, CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

7.1 Conclusions générales

Le rapport s'applique à déterminer dans quelle mesure les entreprises de transport de marchandises par route usent de moyens technologiques modernes pour contrer le risque de vol de leurs véhicules et de leurs cargaisons.

Pratiquement tous les nouveaux véhicules utilitaires sont équipés d'antivol. Ils sont aussi de plus en plus nombreux à être équipés de systèmes d'alarme et de systèmes de localisation. Les équipements disponibles sont de plus en plus diversifiés et sophistiqués et toutes les informations disponibles donnent à penser qu'ils sont aussi de plus en plus largement utilisés. Leur rentabilité échappe cependant à toute tentative d'évaluation parce que l'ampleur de la délinquance est insuffisamment documentée et qu'il est impossible de savoir si le matériel utilisé a arrêté des voleurs dans leur entreprise ou a aidé à récupérer les biens volés.

La multiplication avérée des vols de véhicules impose de renforcer la sécurité et d'abattre les barrières qui font obstacle à l'adoption de systèmes propres à atténuer les risques.

Les informations réunies dans la section 5 et, plus encore, dans la section 6 font ressortir les possibilités prometteuses offertes par les nouvelles technologies. L'adoption de ces technologies se heurte à des obstacles techniques (normalisation, caractéristiques de performance), économiques (complexité extrême du calcul des coûts et surtout des avantages), institutionnels (inégalité des responsabilités des multiples instances intéressées) et politiques (protection de la vie privée, coordination des institutions).

Le besoin de sécurité et le niveau qu'elle doit atteindre varient selon les marchandises transportées et les routes empruntées. Le niveau de protection contre les vols ne doit donc pas être uniforme. Les entreprises qui transportent des marchandises de valeur les confient ainsi souvent à deux chauffeurs ou utilisent le GPS ou d'autres systèmes spéciaux. Certaines compagnies d'assurances peuvent aussi exiger des niveaux de sécurité bien définis dans certains cas particuliers tandis que d'autres font varier le niveau de protection qu'elles exigent en fonction de la valeur des marchandises transportées. Les transporteurs sont par ailleurs souvent les mieux placés pour décider du niveau de protection approprié. Il leur arrive toutefois de ne pas toujours avoir conscience des risques et de pécher par imprudence. Les malfaiteurs sont par ailleurs toujours en quête de cibles nouvelles.

Les systèmes antivol et après vol ne sont qu'une partie de l'arsenal utilisable pour lutter contre la délinquance et la fraude dans les transports de marchandises. Cette lutte est nécessairement complexe, notamment parce qu'elle met en scène de nombreux acteurs. Il est à ce propos généralement admis que la prévention des vols et la récupération des véhicules et des marchandises volés requièrent une coopération plus étroite de tous les acteurs concernés.

Il importe que les pouvoirs publics coordonnent les activités de lutte contre la délinquance et la fraude, offrent un cadre cohérent aux transporteurs, adressent des directives claires aux constructeurs et à d'autres intervenants et amènent tout le monde à collaborer pour réduire les risques de vol et remédier aux conséquences de ceux qui ont été commis.

Quoique la nécessité du renforcement de la coordination soit ainsi reconnue par tous, le consensus reste encore à établir la nature des mesures à prendre et la distribution des rôles. Le rapport doit donc être considéré comme une contribution à un travail qui doit se poursuivre.

7.2 Rôle des ministères des transports et autres autorités intéressées

Les ministères des transports ont, parmi les différents acteurs en présence, un rôle important à jouer dans plusieurs domaines. Il leur appartient ainsi:

- **De fixer des objectifs quantitatifs précis à la lutte contre les vols de véhicules**

La chose n'est pas simple parce que ni l'ampleur de la délinquance, ni le coût des mesures à prendre pour la contrer ne sont connus avec précision. La fixation d'objectifs quantitatifs précis peut néanmoins animer la lutte et obliger à dégager les ressources nécessaires.

Ces objectifs doivent évidemment être fixés, en accord avec les services de police et d'autres intervenants, en tenant compte des circonstances locales, mais il semble bien qu'une réduction de moitié en 5 ans de cette délinquance soit un défi qui peut être relevé.

- **De créer des partenariats et de coopérer plus étroitement avec les autres autorités et les autres acteurs**

Il ressort clairement de ces réflexions que la coordination et la coopération doivent s'intensifier entre tous les acteurs concernés puisqu'ils ont pour objectif commun de réduire les vols de véhicules.

Les ministères des transports peuvent ainsi coopérer plus étroitement avec les ministères de l'intérieur, les services de police, les transporteurs, les compagnies d'assurances et les constructeurs, mais ils devraient absolument commencer par créer en leur sein un point de coordination et de contact chargé de suivre le problème. Les efforts consentis et les initiatives prises par les uns et les autres risquent sans cela d'être voués à l'échec.

- **D'accélérer la normalisation des équipements et le règlement des questions de marquage et d'homologation**

Aucune loi n'impose l'installation de tel ou tel autre dispositif particulier d'alarme sur les poids lourds. Le numéro d'identification (VIN) reste la seule marque obligatoire à ce jour. Les nouvelles voitures et les nouveaux petits utilitaires doivent en revanche être équipés d'un dispositif d'immobilisation et d'alarme (directive 95/56/CE de l'Union européenne et Règlements n^{os} 18 et 97 de la CEE/ONU). La directive dispose aussi que les constructeurs peuvent, et certains le font d'ailleurs, installer un système d'alarme pour véhicules. Il est maintenant question d'étendre très logiquement le champ d'application de cette directive aux poids lourds.

Le débat s'est par ailleurs ouvert aussi sur la reproduction du numéro d'identification du véhicule sur ses principaux composants, une mesure soutenue par les services de police qui constatent que les véhicules sont souvent "disséqués" et revendus en pièces détachées, mais repoussée par les constructeurs pour des raisons de coût. Il semble, tout compte fait, que l'identification d'un petit nombre de composants ne devrait pas coûter trop cher et pourrait présenter d'importants avantages. Les recommandations formulées par le Conseil en 1997 restent toutefois lettre morte et il faudrait donc faire bouger les choses sur ce front. La question doit en tout état de cause rester à l'ordre du jour.

Le travail réalisé par le Comité européen de normalisation et dans d'autres enceintes dans le domaine des dispositifs après vol doit se poursuivre et si possible s'accélérer.

L'autre problème est celui de l'homologation, c'est-à-dire de la procédure au terme de laquelle des centres d'essais agréés homologuent, sur la base de critères convenus, les systèmes dont les spécifications ont été approuvées. Le matériel et les centres d'essais doivent être agréés sur la base de normes internationales, là où elles existent.

Les installateurs indépendants doivent également être agréés et des inspecteurs eux aussi agréés doivent contrôler inopinément la qualité de leur travail.

Au Royaume-Uni, le "Vehicle Security Installation Board" et la "Mobile Electrical Security Federation" ont élaboré un guide à l'intention des installateurs indépendants tandis que la "Freight Transport Association" contrôle au hasard la qualité et le fonctionnement des appareils montés par ces installateurs. Les entreprises intéressées réfléchissent depuis 1997 avec le ministère de l'environnement, des transports et des régions, à l'adoption de dispositions législatives autorisant l'immobilisation de véhicules dont le moteur tourne. L'adoption de directives communes relatives à ces zones de stationnement devrait être du domaine du possible.

- **De sécuriser les aires de stationnement**

La deuxième édition du guide des zones de stationnement sûres publié par l'IRU et la CEMT est sortie de presse. Il est nécessaire d'améliorer ces zones et d'indiquer le degré de sécurité qu'elles offrent (échelle de notation concrétisée par des étoiles ou d'autres symboles). Les ministères pourraient, avec l'aide des transporteurs et des services de police, inspecter les zones de stationnement situées sur leur territoire pour voir ce qu'il y a lieu de faire. Les inspections effectuées au Royaume-Uni ont révélé qu'aucun des sites inspectés ne répondait aux normes de sécurité définies par la police britannique.

- **De donner des conseils aux transporteurs**

Le ministère des transports devrait, avec les services de police et les organisations professionnelles des transporteurs, informer ces derniers sur les routes et les zones de stationnement sûres, les précautions à prendre, l'équipement à prévoir et l'utilisation de chauffeurs loués par des agences. L'échange, entre le ministère et les services de police, d'informations relatives aux routes et zones dangereuses ainsi qu'aux entreprises et aux chauffeurs suspects reste très souvent limité et pourrait facilement être amélioré.

Le modus operandi des voleurs va vraisemblablement évoluer à mesure que la sécurité va s'améliorer. Comme les véhicules équipés d'un dispositif d'immobilisation sont plus difficiles à voler, les délinquants vont jeter leur dévolu sur des véhicules dont le dispositif a été désactivé, c'est-à-dire des véhicules en marche. Il est donc à craindre que le nombre d'actes de piraterie routière augmente et nécessaire de réfléchir à la prévention de ce type de délit.

- **D'aiguillonner les services de police**

Dans la plupart des pays, la police n'affecte guère de ressources à la lutte contre les vols de poids lourds. Les ministres des transports doivent, avec leurs collègues d'autres départements, faire pression sur les services de police pour qu'ils accordent plus d'attention et affectent davantage de ressources à la traque, à la prévention et à la répression de la délinquance et de la fraude. La création du groupe conjoint britannique de lutte contre les vols de camions est un exemple dont d'autres pays pourraient s'inspirer.

- **De réfléchir aux mesures d'encouragement envisageables au niveau international**

Les ministères pourraient aussi réfléchir à d'autres idées, par exemple à la limitation de l'accès au quota multilatéral de la CEMT aux seuls véhicules qui présentent un degré de sécurité élevé.

Il est apparu au cours de la discussion qu'il serait difficile d'imposer l'installation de dispositifs particuliers sur les véhicules utilisés dans le cadre du quota parce que l'équipement approprié est difficile à définir et qu'il se pose un problème de contrôle. L'idée s'inscrit toutefois dans la ligne des dispositions relatives au quota multilatéral qui stipulent que les véhicules utilisés doivent être les meilleurs véhicules disponibles. L'examen de cette question pourrait se poursuivre au sein du groupe sur le transport routier de la CEMT.

D'aucuns ont aussi proposé d'attribuer un lot supplémentaire d'autorisations aux pays sûrs. Quoique cette proposition rejoigne les souhaits des ministres, divers problèmes d'ordre pratique tels que la piètre qualité des données relatives à la délinquance et à la fraude la rendent difficile à traduire dans les faits. Elle pourrait être mise à l'ordre du jour du groupe sur le transport routier de la CEMT.

7.3 Rôle des autres intervenants

Transporteurs

Les transporteurs peuvent, au delà de l'installation de dispositifs appropriés, user de multiples moyens pour réduire le risque de vol. La sécurité est tributaire tant des chauffeurs et des autres membres du personnel que de la surveillance des dépôts, du choix des itinéraires et de la sélection d'aires de stationnement sûres pour la nuit.

Sensibilisation des conducteurs. Si l'installation de dispositifs antivols est un moyen efficace de lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports, l'éducation des chauffeurs en est un autre. Des cours de formation destinés à les sensibiliser aux risques qu'ils courent, eux, leur véhicule et leur cargaison, pourraient aider à atténuer la gravité du problème. Chaque chauffeur doit apprendre à améliorer le niveau de sécurité de son véhicule.

Des chauffeurs ainsi formés et encouragés par leur employeur à contrôler régulièrement leur chargement pourraient réduire le risque d'intrusion de clandestins dans leur véhicule. Il convient aussi de munir les chauffeurs d'un répertoire des aires de stationnement sûres pour la nuit et de les encourager à choisir des itinéraires qui évitent les aires notoirement dangereuses.

Fiabilité des membres du personnel et des chauffeurs loués par les agences. Il faudrait peut-être encourager aussi les transporteurs à repenser leur politique du personnel. Il est fréquent que les chauffeurs soient choisis sans tenir compte de leur "bilan de sécurité" et un chauffeur victime de plusieurs vols imputables à son inattention aux questions de sécurité peut très bien se trouver chargé de transporter encore des marchandises de valeur.

L'établissement de "fiches de sécurité" pour tous les membres du personnel permettrait de ne confier aux conducteurs peu sûrs que des transports de marchandises de moindre valeur et, à l'inverse, de réserver les marchandises de grande valeur à ceux qui ont été bien notés. Ce fichier pourrait aider à orienter les formations évoquées ci-dessus.

Etant donné que certains transporteurs louent des chauffeurs à des agences, celles-ci devraient elles aussi rassembler ce même genre d'informations pour pouvoir fournir à leurs clients des

chauffeurs dont la note de sécurité correspond à la valeur et à l'importance de la cargaison. Une telle façon de faire est avantageuse tant pour les entreprises de transport ainsi assurées du fait que les chauffeurs loués ont reçu la formation nécessaire au transport de leurs marchandises que pour les agences ainsi mises en mesure de fidéliser leurs clients.

Les agences doivent en outre être encouragées à adopter et faire respecter par leurs chauffeurs un code de conduite en matière de sécurité des transports qui préciserait toutes les dispositions à prendre pour porter cette sécurité à un niveau élevé. Il ne faut pas se priver de sensibiliser les chauffeurs aux risques et de leur apprendre les règles à suivre parce que c'est là sans doute la façon à la fois la moins coûteuse et la plus efficace d'endiguer la délinquance et la fraude.

Sécurité des garages. Aux menaces qui pèsent directement sur les véhicules de transport qui parcourent les routes viennent s'ajouter les risques qu'ils courent dans les garages et les ports. En effet, que les voleurs s'intéressent aux camions ou aux marchandises qu'ils vont transporter, les garages sont souvent pour eux un champ d'action idéal parce que les véhicules y sont souvent laissés presque sans surveillance. Ce manque de sécurité des garages ne devient que plus attrayant encore pour les voleurs si les bâtiments sont installés dans des endroits peu peuplés, par exemple dans une zone d'activités, où les voleurs peuvent alors accéder sans difficulté aucune à des véhicules et des marchandises de valeur. Il y a toutefois des solutions au problème.

L'utilisation de caméras de télévision fonctionnant en circuit fermé peut exercer un effet dissuasif sur ce genre de délinquance, mais leur installation et la rémunération d'équipes de surveillance travaillant 24 heures sur 24 peuvent coûter beaucoup d'argent.

La solution de ce problème pourrait se trouver du côté des collectivités locales. La plupart des zones d'activités sont reliées à un système de surveillance par télévision en circuit fermé et il devrait donc être possible d'amener les collectivités locales et les entreprises de transport à organiser ensemble une surveillance permanente. Cette collaboration pourrait s'avérer payante non seulement pour les entreprises en cause, mais aussi pour les collectivités locales qui pourraient user de moyens financiers pour inciter les entreprises à participer au système.

Les entreprises pourraient ainsi installer les caméras dans leurs garages et les collectivités locales se contenter d'une redevance minime pour le branchement de ces caméras sur leur système de surveillance.

Il serait possible aussi, pour encourager les responsables à renforcer la sécurité des garages et des ports, d'instaurer un système d'identification des lieux de stationnement à haut degré de sécurité. Cela permettrait de créer des centres d'excellence et donnerait aux entreprises de transport la possibilité de savoir où se trouvent les zones de stationnement sûres, d'une part, et peu sûres, d'autre part. Les chauffeurs et les entreprises de transport seraient ainsi encouragés à garer leurs véhicules, et leur cargaison, dans des zones avérées sûres, ce qui réduirait le risque d'actes délictueux, tandis que les gestionnaires des zones de stationnement et des ports seraient portés à améliorer la sécurité de leurs installations pour garder ou développer leur clientèle.

Les compagnies d'assurance pourraient encore ajouter aux avantages que les transporteurs peuvent tirer d'une telle formule. Elles pourraient en effet reconnaître le label de qualité attribué aux zones de stationnement sûres et réduire les primes payées par les transporteurs qui les fréquentent, allégeant d'autant les charges des entreprises et des chauffeurs. Les zones de stationnement sûres IRU-CEMT pourraient se transformer en zones de ce type.

Constructeurs

Les lois n'imposent pas d'obligations particulièrement contraignantes en matière de sécurité des véhicules affectés au transport de marchandises. Tous ces véhicules portent un numéro d'identification et la plupart sont équipés de dispositifs antivol conformes aux dispositions de la directive 95/56/CE ou des Règlements n^{os} 18 et 97 de la CEE/ONU, même si aucune loi n'en impose l'utilisation. Les constructeurs ne semblent pas tirer argument de la présence de dispositifs de sécurité pour s'affirmer sur le marché. Ils estiment que les opérateurs sont les meilleurs juges de leurs besoins et s'opposent donc à l'adoption de dispositions législatives imposant un renforcement de la sécurité.

Les constructeurs souhaitent que les transporteurs et les compagnies d'assurances commencent par se mettre d'accord sur les systèmes qu'ils sont prêts à agréer ainsi que sur leur harmonisation. Ils pourraient ensuite monter des systèmes qui leur coûteraient moins cher à fabriquer et à installer.

Les services de police demandent que certaines mesures soient prises pour renforcer la sécurité. Ils estiment ainsi que le numéro d'identification doit figurer non seulement en un endroit précis et clairement visible, mais aussi sur des composants importants. Les constructeurs s'y opposent pour des raisons de coûts, coûts que la valeur des éléments eux mêmes fait toutefois paraître extrêmement réduits. Il semble justifié de poursuivre les discussions à ce sujet.

Les constructeurs considèrent que le cadre réglementaire doit rester aussi léger que possible et se borner à étendre le champ d'application de la directive 95/56/CE aux véhicules utilitaires. La directive rendra alors l'installation des dispositifs d'immobilisation obligatoire.

Les constructeurs ont déjà donné suite aux recommandations formulées dans la résolution 97/2 de la CEMT en installant spontanément les dispositifs d'immobilisation visés dans la directive 95/56/CE et dans les Règlements n^{os} 18 et 97 de la CEE/ONU.

Compagnies d'assurances

Tous les véhicules et toutes les marchandises doivent être assurés. L'assurance est un des principaux éléments de coût des chargeurs et des transporteurs. Ces derniers allèguent qu'ils n'ont souvent aucun avantage à installer des dispositifs antivol coûteux puisqu'ils ne bénéficient pas pour autant d'une réduction de leurs primes d'assurance. Les compagnies rejettent cette argumentation et prétendent que réduction il y a, mais qu'elle n'est pas accordée tout de suite parce qu'il faut d'abord que les vols diminuent. Les compagnies d'assurances ont en tout état de cause un rôle important à jouer et pourraient apporter de l'eau au moulin de plusieurs façons différentes, notamment en diffusant davantage d'informations à ce sujet et en dispensant des conseils aux transporteurs.

Annexe 1. Systèmes d'identification des véhicules

1. Source d'information

La "Verband der Automobilindustrie", qui réunit tous les constructeurs automobiles allemands, a publié une étude sur les systèmes d'identification (cf. bibliographie) dont les passages suivants ont été extraits. Certains points ont été adaptés aux spécificités des poids lourds.

2. Objectif et justification

L'identification électronique est l'un des moyens les moins chers de récupérer des véhicules volés. Tous les engins de génie civil, poids lourds, remorques et voitures d'Europe devraient pouvoir être identifiés par un dispositif d'identification sûr. Pour repérer des véhicules volés avant qu'ils ne franchissent la frontière, les combinaisons transpondeur embarqué / équipement de lecture constituent des systèmes de détection puissants.

3. Applications du transpondeur

3.1 *Application principale: identification des véhicules*

Lecture du numéro et d'autres paramètres importants d'identification du véhicule.

Lecture/écriture du "casier judiciaire" du véhicule ("véhicule volé", "véhicule suspecté d'être volé", etc.)

3.2 *Applications optionnelles*

Identification "privée": contrôle à l'entrée et à la sortie des ateliers, entreprises de transport de marchandises, loueurs de véhicules, etc.

3.3 *Mesures additionnelles de sécurité*

Le transpondeur devrait pour bien faire avoir, dans le véhicule même, un interface qui le relie à toutes les unités de commande électroniques importantes du véhicule. Comme toutes les unités de commande sont présentées les unes aux autres au stade de la construction, les autres unités de commande seront tributaires du transpondeur. Elles refuseront, en cas de destruction ou d'intervention illicite, de fonctionner correctement. De même, un transpondeur extrait d'un véhicule pour être installé ensuite sur un autre annoncera "volé" parce qu'il ne reconnaît pas les autres unités de commande

électroniques “connues”. Le véhicule sera dès ce moment signalé “volé” ou “suspecté d’être volé” et pourra facilement être repéré à la frontière ou en d’autres lieux de contrôle.

4. Propriétés des transpondeurs

4.1 Vitesse du véhicule

Etant donné que le système a été étudié pour des voitures particulières, le transpondeur reste lisible jusqu’à 250 km/h, ce qui permet évidemment de l’utiliser sur des poids lourds.

4.2 Quantité de données à transférer

Le protocole postule quatre transferts de données :

- 8 bytes du lecteur au véhicule (nombre aléatoire),
- 33 bytes du véhicule au lecteur (numéro codé d’identification du véhicule, byte “volé”, valeur d’authentification),
- 5 bytes du lecteur au véhicule (byte “volé” mis à jour, valeur d’authentification),
- 5 bytes du véhicule au lecteur (confirmation de l’opération).

Il s’agit là d’un minimum qu’un prototype devra valider. Le codage provoquera inévitablement un certain décalage dans le transpondeur et dans le dispositif de lecture.

4.3 Alimentation en courant électrique

Véhicule en marche

Quand le véhicule roule, le transpondeur peut être alimenté par l’accumulateur du véhicule. Il est alors préférable d’opter pour un mode de fonctionnement actif (c’est-à-dire transmettre des données en faisant appel à une source d’énergie puissante). La distance couverte et, partant, la quantité de données transmissibles nécessaires sont atteintes à pleine vitesse.

Véhicule en stationnement

Quand le véhicule stationne, la vitesse relative entre le lecteur (manipulé par un policier) et le véhicule est quasi nulle et la distance à couvrir sera normalement inférieure à 3 mètres.

Le transpondeur ne doit consommer qu’extrêmement peu de courant (< 1mA) fourni de préférence par ses propres piles. Le récepteur et le circuit d’activation sont seuls à être alimentés.

Après avoir reçu un signal d’activation, le transpondeur passe du stade léthargique au stade actif, ou actif à faible consommation de courant étant donné qu’il n’est alimenté que par ses propres piles et que la distance de lecture est limitée.

La source d'énergie interne du transpondeur peut être une pile ou mieux une pile rechargeable pendant que le véhicule roule.

Le transpondeur d'un véhicule laissé en stationnement dont l'accumulateur ne peut pas l'alimenter en énergie doit pouvoir répondre pendant au moins trois mois en étant interrogé 100 fois par jour.

5. Fréquences à utiliser

Les fréquences doivent pour bien faire être légalement utilisables dans *tous* les pays européens. Tel devrait être le cas notamment des fréquences dites industrielles, scientifiques et médicales (ISM).

- Activation: la question est à l'étude. Il pourrait être souhaitable d'utiliser la bande de 130 kHz ou les bandes de 6.78 ou 13.56 MHz (ou encore les fréquences ISM plus élevées) en cas d'utilisation d'un principe inductif ou d'un activateur radio pour les véhicules en stationnement (la puissance rayonnée admissible est la plus forte dans ces fréquences). La puissance normale de fonctionnement utilisée pour la transmission des données peut toutefois être elle aussi spécifiée (cf. inf.) s'il est possible de fabriquer un récepteur activateur consommant très peu de courant.
- Compte tenu de la vitesse élevée du véhicule et d'un protocole de collision (cf. paragraphe 6.5), la largeur de bande doit être d'au moins 100 kbit/s. Les seules fréquences ISM à répondre à cette exigence sont donc celles de 2.45 et 5.8 GHz.

6. Divers

6.1 Rayon d'action

Le rayon d'action doit être d'au moins 10 mètres pour les véhicules en mouvement. En fait, des instruments installés en bord de route doivent pouvoir identifier plusieurs véhicules circulant sur une route à plusieurs voies.

Le rayon d'action devrait être d'au moins 3 mètres pour des véhicules en stationnement.

6.2 Largeur de bande et vitesse de transmission des données

Il ressort de calculs rapides qu'eu égard à la quantité de données, à la vitesse maximum des véhicules, aux temps de codage/décodage et aux possibilités de collision, les données devraient être transmises à une vitesse d'au moins 100 kbits/s.

6.3 Emplacement des antennes

La question de l'emplacement des antennes n'est pas encore tranchée. Elles ne doivent pas être installées au dessus du pare-brise et peuvent donc être cachées à l'intérieur du véhicule puisqu'elles ne doivent pas être directionnelles.

6.4 Autodestruction

Le transpondeur doit être conçu et installé sur le véhicule de telle sorte que son enlèvement entraîne son autodestruction. Il doit, s'il a été trafiqué, inclure un message approprié dans le byte "volé".

6.5 Protocole de collision

Comme plusieurs véhicules arriveront inévitablement à se trouver en même temps dans le champ d'action d'un lecteur, il faudra utiliser un protocole de collision (protocole Aloha ou autre protocole semblable) pour résoudre le problème de collision.

6.6 Installation sur véhicules en circulation

Les transpondeurs doivent pouvoir être installés après coup sur des véhicules en circulation.

7. Lecteurs

Les lecteurs sont stationnaires (à la frontière, dans les ports ou en d'autres lieux stratégiques) ou portables. Ils interrogent les transpondeurs et affichent les données qu'ils ont lues, notamment le numéro d'identification du véhicule. Ils peuvent en outre avoir en mémoire une liste de véhicules volés, auquel cas ils comparent les informations fournies par le transpondeur à celles qui figurent dans sa mémoire et donnent l'alarme s'ils détectent un véhicule réputé volé. Les lecteurs doivent aussi pouvoir introduire un message "volé" dans un transpondeur.

7.1 Lecteurs stationnaires

Les lecteurs stationnaires doivent être reliés à une grande banque de données, régulièrement mise à jour via un réseau de transmission de données, dans laquelle les services de police enregistrent des informations relatives à tous les véhicules volés dans l'Union européenne. Cette banque de données peut, comme le suggèrent les recommandations formulées dans le document visé au point 4 de la bibliographie, être une version modifiée d'"EUCARIS".

7.2 Lecteurs portables

Les lecteurs portables doivent pouvoir lire le numéro d'identification du véhicule ainsi que le message "volé" et afficher ces informations. Certains de ces lecteurs ont en mémoire une liste de numéros d'identification de véhicules volés.

Lecteurs portables sans mémoire

Ces lecteurs, vraisemblablement petits et très bon marché, doivent pouvoir lire et afficher au moins le numéro d'identification du véhicule et le message "volé" enregistré dans le transpondeur.

Lecteurs portables avec mémoire

Ces lecteurs ont en mémoire une liste de tous les véhicules volés dans l'Union européenne, soit environ 2 millions d'entrées de numéros d'identification.

Les lecteurs doivent pouvoir lire le numéro d'identification du véhicule ainsi que le message "volé" enregistré dans le transpondeur. Ils comparent les numéros d'identification relevés aux données enregistrées dans leur mémoire et affichent les numéros d'identification avec la mention "volé" ou "non volé".

La mise à jour de leur mémoire peut s'effectuer par connexion à un ordinateur qui contient la banque de données complète. Les lecteurs portables peuvent aussi être complétés par un récepteur qui permet de mettre la mémoire à jour en continu in situ.

8. Codage

Les données doivent être codées d'un bout à l'autre du système de façon à les rendre illisibles par ceux qui voudraient les intercepter ou trafiquer les transpondeurs.

9. Généralisation du système

La généralisation du système devrait pouvoir ramener le coût des dispositifs embarqués de faible portée à leur niveau plancher, soit environ 10 euros (*cf. conclusions du chapitre 6.5, Tableau 88*).

Annexe 2. Abréviations et sigles

CEA	Comité Européen des Assurances
CEE/ONU	Commission Economique pour l'Europe/Organisation des Nations Unies
CEMT	Conférence européenne des ministres des transports
CEN	Comité européen de normalisation
EPCWG	European Police Cooperation Working Group (Groupe de travail pour la coopération policière européenne)
Europol	European Police Office
GHz	Giga Herz (10 ⁹ cycles par seconde)
GPS	Global Positioning System
GSM	Groupe spécial mobile
Interpol	Organisation internationale de police criminelle
IRU	Union internationale des transports routiers
ISM	Industriel, scientifique et médical (bandes de fréquences)
Kbits/s	Kilo bit par seconde
MA	Milliampère
MHz	Mega Herz (millions de cycles par seconde)
VDA	Verband der Automobilindustrie (Association des constructeurs automobiles allemands)
VIN	Numéro d'Identification du Véhicule

BIBLIOGRAPHIE

CEMT: Résolution n° 97/2 relative à la délinquance et à la fraude dans les transports internationaux [CEMT/CM(97)6/FINAL].

CEMT: Résolution n° 99/3 sur la délinquance et la fraude dans les transports [CEMT/CM(99)4/FINAL].

Ministère britannique de l'intérieur: "Heavy Goods Vehicle Security Guidance" (Guide de la sécurité des poids lourds) (Publication n° 25/98).

Jim MAPLE: "The Big Blue Book: The Road to Transport Security" (Livre bleu sur la sécurité des transports) publié par Axa Insurance.

CEN / TC 278, WG 14 : "After Theft Systems for Vehicle Recovery - Conceptual Architecture & Terminology", rapport technique interne, version finale "T", novembre 2000.

Verband der Automobilindustrie: Identification Transponder System. Compilation of the Requirements for a Demonstrator (Prototype) System, fondé sur le document de la VDA du 1^{er} mars 1999.

Deuxième version modifiée, 6 mars 2000.

Partie III.

THEMES A L'ETUDE

1. IMMIGRATION CLANDESTINE

L'immigration clandestine est devenue un problème humanitaire de plus en plus dramatique. La découverte à Douvres en juin 2000 de 60 immigrés clandestins chinois, dont 58 étaient morts, dans un conteneur scellé a focalisé l'attention du public et du monde politique sur cette question.

L'immigration clandestine au Royaume-Uni est un problème particulier qui s'est traduit par un certain nombre de mesures. Le Gouvernement britannique a introduit une nouvelle loi sur l'immigration et le droit d'asile (Immigration and Asylum Act (1999)), prévoyant de fortes amendes à l'encontre des transporteurs qui pénètrent sur le territoire britannique avec à leur bord des immigrés clandestins. Cette mesure, en vigueur depuis le 3 avril 2000, s'applique à tous les modes de transport, et le montant de l'amende est de 2 000 £ par passager clandestin.¹⁰

Les transporteurs, essentiellement par l'intermédiaire de l'IRU et de leurs fédérations nationales de transport routier, ont lancé une campagne auprès de leurs membres pour les inciter à prendre davantage de précautions et ils ont diffusé des directives (Renewed IRU information on the UK Law and its application, Genève, 24 janvier 2001). Ils ont également marqué avec vigueur leur opposition au renforcement de la responsabilité des transporteurs, telle que prévue par la loi. Ils ont notamment exprimé leurs vives préoccupations au sujet de la clause stipulant qu'il était indifférent de savoir si une personne prétendument responsable savait ou soupçonnait qu'un immigrant clandestin était dissimulé dans le véhicule de transport entrant sur le sol britannique (art. 35, alinéa 7). Les chemins de fer ont également protesté avec force contre ces amendes automatiques. L'industrie des transports s'inquiète également des effets pervers de la loi - c'est-à-dire du risque qu'un opérateur découvrant un immigrant clandestin renonce à livrer la personne aux autorités.

Le Gouvernement français a demandé un rapport au Conseil national des transports (CNT), qui est son organisme consultatif pour les transports, sur le problème particulier de l'immigration clandestine vers le Royaume-Uni depuis la France, et plus particulièrement sur le trafic clandestin via Calais (Rapport sur la question des clandestins dans les transports, Paris, 22 décembre 2000). A la suite de cette initiative, un certain nombre de mesures préventives ont été mises en place et le nombre d'immigrants clandestins atteignant le Royaume-Uni depuis la France via Calais a baissé.

L'UE a mis en place une procédure de consultation pour voir s'il serait possible d'introduire une certaine coordination quant au niveau des amendes dans l'ensemble de l'Union.

La situation au Royaume-Uni concentre plus particulièrement l'attention, mais des problèmes se posent également dans d'autres pays d'Europe occidentale et d'Europe centrale et orientale, notamment en Russie. Bien que l'attention soit focalisée sur le transport routier, le rail et le transport maritime sont également touchés, alors que le transport aérien l'est peu.

10. Pour le transport par rail, elle est en vigueur depuis le 1er janvier 2001.

La Résolution N° 99/3 de la CEMT contenait deux demandes essentielles :

- Aux affréteurs et transporteurs, de faire tout leur possible pour assurer la sécurité de leurs véhicules lors du chargement ou du stationnement.
- Aux autorités nationales, lorsque cela est nécessaire, d’instaurer des réglementations quant à la conduite des enquêtes.

En ce qui concerne le premier point, la CEMT continue de travailler avec la profession et les autres acteurs pour améliorer la sécurité.

Concernant le deuxième point, il est clair que le secteur des transports ne peut être tenu responsable du problème de l’immigration clandestine. Poussé par un désespoir extrême, des personnes prennent d’énormes risques pour accéder à différents modes de transport, et il n’est pas possible pour les transporteurs ou autorités chargées des transports de l’empêcher à un coût raisonnable. La demande du côté des transporteurs est que lorsque des immigrants clandestins sont découverts, des réglementations nationales soient établies pour la conduite des enquêtes.

Le rôle que la CEMT pourrait avoir serait de continuer d’inviter les transporteurs à prendre toutes les précautions raisonnables pour se protéger eux-mêmes des utilisations illégales, et par ailleurs d’essayer de faire en sorte qu’aucune charge indue ne soit imposée au secteur.

2. LA FRAUDE DANS LES SYSTEMES DE TRANSIT

Le transit est une procédure douanière consistant à suspendre l’ensemble des droits de douane et taxes sur les marchandises, pendant que celles-ci sont transportées sur le territoire d’un Etat ou d’un certain nombre d’Etats appartenant à une union douanière.

S’agissant du transit dans les pays européens, il existe deux systèmes différents correspondant à cette définition générale : le premier, qui s’applique à tous les modes de transport, concerne les pays de la Communauté européenne, de l’AELE et, plus récemment du groupe de Visegrad (République tchèque, Hongrie, Pologne et République slovaque) et est connu sous le nom de Transit communautaire ; le deuxième, qui couvre un champ géographique plus vaste mais est limité au transport routier ou au transport multimodal dans lequel certains tronçons du voyage s’effectuent par la route, est connu sous le nom de système TIR (Transport International Routier).

Au début des années 90, les régimes de transit internationaux (TIR et communautaire) étaient menacés d’effondrement du fait de la fraude. Plus récemment, un effort énorme a été fait pour réduire cette fraude et au cours de la seconde moitié des années 90, les systèmes de contrôle douanier et la législation ont été renforcés et les procédures ont été adaptées et modernisées.

2.1 Système TIR

En vue de réduire les activités frauduleuses dans le cadre du régime de transit douanier TIR, les 64 parties contractantes et l’industrie du transport routier international ont, depuis 1995, pris un grand

nombre de mesures pour limiter la fraude douanière internationale tout en continuant dans le même temps d'assurer les facilités de la Convention TIR, notamment pour le transport routier et le commerce européen Est-Ouest. Ces mesures comprenaient notamment la mise en place d'un système de contrôle international EDI pour les carnets TIR, géré en coopération avec les associations nationales de transporteurs et l'Union internationale des transports routiers (SAFETIR). Aujourd'hui, plus de 80 % des près de 2.8 millions d'opérations de transport TIR réalisées chaque année sont enregistrées et analysées de façon centralisée par le système.

Toutefois, afin d'assurer la pérennité du système TIR, des modifications plus profondes de son fonctionnement et des mécanismes de coopération et de contrôle gouvernementaux étaient nécessaires. Une première série d'amendements à la Convention TIR est entrée en vigueur au début de 1999 et comprenait un accès contrôlé au régime TIR, la transparence du fonctionnement du système de garantie internationale et la mise en place d'un organisme intergouvernemental de supervision, la Commission de contrôle TIR (TIRExB) à Genève. Une deuxième série d'amendements nombreux à la Convention TIR (stipulant clairement les responsabilités juridiques et administratives des autorités douanières, des opérateurs de transport ainsi que des autres acteurs intervenant dans le régime TIR) a été achevée par la CEE-ONU et le Comité de gestion TIR en 2000 et devrait entrer en vigueur dans l'ensemble des 64 Etats parties à la Convention vers la mi-2002.

Les travaux se poursuivent au sein de la CEE-ONU en vue de l'introduction de mécanismes de traitement informatique modernes dans le système TIR, sans modifier ses principes de base ni sa structure juridique et administrative. Avec la conclusion de cette révision stratégique du système TIR, peut-être au cours de l'année 2003, ce système de transit douanier mondial unique devrait être bien armé pour faire face aux défis futurs que devra relever le transport international, et il ne constituera plus une cible facile pour le crime organisé international.

Alors que le système de transit douanier TIR semble pour le moment sécurisé, l'attention doit se tourner vers d'autres maillons de la chaîne du transport international de plus en plus attaqués par le crime organisé, tels que la double facturation, les déclarations mensongères et l'apparition de destinataires inexistantes ou de sociétés "d'un jour".

Pour améliorer les moyens de gestion des risques des autorités douanières, des associations privées et des prestataires internationaux de garantie du système TIR, il est également indispensable à l'avenir que les autorités douanières, la TIRExB de même que les prestataires internationaux de garantie TIR (assureurs) mettent en commun leurs connaissances et leurs données à l'échelon international. Une gestion efficace des risques n'est pour le moment pas possible à l'échelon international du fait des réglementations nationales en matière de protection des données et du souci des assureurs et autres acteurs privés de protéger leurs secrets commerciaux.

2.2 Transit communautaire

Comme cela a été dit dans l'introduction, le transit communautaire est utilisé pour le transport de marchandises à l'intérieur de la Communauté Européenne et consiste à y suspendre les droits de douane et taxes sur les marchandises. Le même système est aussi utilisé pour le transport de marchandises entre la Communauté et d'autres pays qui sont parties contractantes de la Convention de Transit Communautaire.

Le transit communautaire a beaucoup de similitudes avec le régime TIR et a connu une fraude à grande échelle analogue qui a conduit à des pertes substantielles pour les budgets nationaux et communautaire. Pour y faire face, une réforme du transit a été lancée par le Plan d'Action pour le

Transit en Europe de la Commission Européenne en réponse aux recommandations de la Commission d'enquête du Parlement Européen sur le système de transit communautaire.

D'importants efforts ont également été faits pour améliorer le système de transit communautaire. La réforme couvre trois domaines:

Réforme juridique. Les réglementations communautaire et la Convention sur le Transit Communautaire ont été revues pour clarifier et renforcer les règles de transit au bénéfice à la fois des douanes et du commerce. Elles visent, en particulier, à prévenir la fraude en ciblant les risques encourus par les opérateurs et les marchandises impliquées dans les opérations de transit. Les opérateurs doivent être autorisés par les autorités douanières, ils doivent répondre à des critères de fiabilité lorsqu'ils transportent des marchandises à haut risque et ils utilisent des procédures simplifiées. La plupart de ces dispositions entrera en vigueur le 1er juillet 2001.

Mesures opérationnelles. Les mesures législatives sont accompagnées de mesures opérationnelles destinées à améliorer la gestion et le contrôle des opérations de transit et d'améliorer la coordination entre les 22 administrations douanières concernées.

Informatisation. Le système de transit actuel, fondé sur le papier, est peu à peu remplacé par un système moderne informatisé. La mise en œuvre du nouveau système a commencé en 2000 avec la participation de cinq pays et sera graduellement étendue sur les trois prochaines années, à la fois géographiquement et de manière opérationnelle, afin de couvrir l'ensemble du territoire.

Bien que l'on ait le sentiment que ces mesures ont été efficaces, il n'existe pas d'élément concret permettant de déterminer l'importance des améliorations obtenues.

Un des problèmes prioritaires du Groupe d'orientation de la CEMT concerne les données sur la fraude au transit. Toutes les administrations douanières ont leurs propres contrôles des opérations de transit sur la base d'une évaluation des risques et des contrôles ciblés. Pour cela, des données portant sur les risques connus ou suspectés doivent être disponibles pour les agents des douanes en activité, y compris par exemple des données sur les risques liés aux marchandises, leur origine, les opérateurs en cause et les modes de transport utilisés. Les données seront rassemblées et utilisées par les bureaux des douanes locaux mais aussi rassemblées, analysées et disséminées au niveau national. Les données sur les cas de fraude sont particulièrement importantes dans ce cas et elles seront aussi utilisées pour évaluer le succès des mesures prises pour prévenir la fraude et déclencher toute autre mesure nécessaire. Cette approche peut être étendue au niveau international et la Commission Européenne rassemble les informations sur la fraude au transit pour ces raisons.

La collecte et l'utilisation de données de transit est en premier lieu du ressort des administrations douanières au niveau local, national et international mais d'autres autorités et des secteurs du commerce peuvent contribuer utilement. Toutes les parties concernées devraient être encouragées à reconnaître l'importance de la tâche et à s'assurer qu'elle est menée à bien.

2.3 Conclusions

D'importantes améliorations ont été apportées au fonctionnement des régimes de transit et on peut penser que la fraude a été considérablement réduite. Mais il n'est pas encore possible de chiffrer l'ampleur de la fraude qui subsiste, et qui est semble-t-il très importante. Il reste nécessaire d'améliorer l'analyse et la compréhension de ce problème.

Comme indiqué, le sentiment est aujourd'hui que les mécanismes de fraude ont changé et que les points faibles juridiques et organisationnels de certains Etats sont devenus le champ d'action privilégié des fraudeurs.

Parmi ces problèmes nouveaux qui sont apparus, figurent notamment :

- Les procédures de dédouanement dans les entrepôts agréés.
- Les problèmes liés à la création de sociétés fantômes ou "d'un jour".
- Les sous-facturations.
- Les dissimulations de marchandises par fausse déclaration.

Les solutions à ces problèmes passent par un renforcement, dans certains pays, des contrôles sur la constitution des sociétés et l'enregistrement des opérateurs commerciaux, par une participation plus active des exportateurs dans le choix des partenaires commerciaux, par des restrictions sur les procédures opérationnelles TIR à un nombre limité de bureaux de douane et par une meilleure circulation de l'information entre les secteurs public et privé sur la détection et la prévention de la fraude.

Il est proposé que la CEMT poursuive l'examen de cette question en se basant sur les informations reçues de la CEE/ONU et de la Commission Européenne.

Partie IV.

CONCLUSIONS A L'INTENTION DES MINISTRES

**CONCLUSIONS ADOPTEE PAR LE CONSEIL DES MINISTRES
REUNI A LISBONNE LES 29 ET 30 MAI 2001**

Les éléments qui précèdent montrent que la délinquance et la fraude dans les transports sont un vaste thème, aux aspects multiples. Ils montrent également que le Ministère des transports n'est qu'un acteur, parmi bien d'autres, disposant de possibilités pour contribuer à réduire la délinquance et la fraude. A cette fin :

LES MINISTRES :

ONT PRIS NOTE des rapports sur le vol de marchandises et des véhicules transportant des marchandises [CEMT/CM(2001)19] et sur l'amélioration de la sécurité des véhicules dans le transport de marchandises par route [CEMT/CM(2001)20].

ONT PRIS NOTE les progrès et problèmes dans la mise en œuvre des résolutions antérieures et notamment en ce qui concerne :

- les systèmes de transit ;
- l'immigration clandestine.

ONT ENTERINE les recommandations achevées (voir Partie I. section 6 et Partie III section 7 ci-dessus).

ONT APPROUVE de redoubler d'efforts pour lutter contre la délinquance et la fraude dans les transports en :

- accélérant la mise en œuvre des deux Résolutions adoptées à la CEMT;
- mettant en œuvre les recommandations contenues dans les nouveaux rapports;
- améliorant la coordination et la coopération avec les autres autorités et acteurs concernés;
- désignant un point de contact pour la coordination des activités des différents ministères sur ces questions.

ONT APPROUVE que la CEMT poursuive ses travaux sur ce thème, notamment en :

- donnant suite aux recommandations spécifiques ;
- examinant les questions et répercussions du suivi électronique des marchandises ;
- commençant à étudier la question de la sécurité des voyageurs.

RESOLUTION N° 99/3 SUR LA DELINQUANCE ET LA FRAUDE DANS LES TRANSPORTS

[CEMT/CM(99)4/FINAL]

Le Conseil des Ministres des Transports de la CEMT, réuni à Varsovie les 19 et 20 mai 1999 :

NOTANT le rapport [CEMT/CM(99)11], examinant les progrès réalisés depuis l'adoption en 1997, à Berlin, de la Résolution d'ensemble (Résolution n° 97/2) ;

NOTANT EGALEMENT LES PROGRES REALISES :

- dans la compréhension de la nature et de l'étendue de la délinquance et de la fraude dans les transports ;
- dans l'augmentation des échanges d'information entre les différents intervenants dans la lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports ;
- dans la rédaction d'un traité concernant un système européen d'information sur les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS) ;
- dans l'information des transporteurs routiers sur les risques encourus, à l'aide entre autres, de la publication de la brochure conjointe IRU/CEMT sur les emplacements de parking sûrs ;
- dans la réforme des systèmes de transit dans le cadre de la CEE/ONU (WP30) et de l'UE [Plan d'action, comprenant le nouveau système d'informatisation du transit (NCTS)] ;
- par les professionnels du transport (à travers leurs associations nationales) et l'IRU, notamment par le biais du système SAFETIR.

CONSCIENT :

- que la délinquance et la fraude prennent de nouvelles formes et touchent tous les modes de transport ;
- que les données sur le sujet sont encore peu fiables, et rendent difficiles tant les appréciations sur l'étendue et la nature de la délinquance et de la fraude que les comparaisons internationales ;
- que l'immigration clandestine est devenue un nouveau problème.

REAFFIRME l'importance de continuer activement à mettre en œuvre les dispositions de la Résolution n° 97/2 adoptée à Berlin.

DE PLUS :

En rapport avec le vol de marchandises :

RECOMMANDE :

En général

- qu'un travail soit poursuivi pour obtenir et rendre disponibles des informations comparables sur la délinquance et la fraude dans les transports (y compris des définitions et des concepts harmonisées) ;
- d'étudier des dispositifs antivol et des systèmes de communication permettant le repérage et le suivi des véhicules et des wagons, afin qu'ils soient rapidement mis sur le marché ;
- que les pays Membres identifient les lieux où les risques sont les plus importants, de façon à mieux cibler la surveillance et les contrôles.

En ce qui concerne le transport routier

- que les pays envisagent leur adhésion au système européen d'information sur les véhicules et sur les permis de conduire connu sous le nom d'EUCARIS ;
- que la CEMT et l'IRU actualisent leur brochure sur les dispositions de stationnement, en les améliorant autant que possible par l'ajout d'informations quant aux niveaux de sécurité et de services disponibles.

En rapport avec la fraude dans le système de transit :

INCITE VIVEMENT :

- la CEE/ONU, en particulier le WP30, à terminer la deuxième phase de réforme de la convention TIR, aussi rapidement que possible ;
- la Communauté Européenne et les administrations nationales des douanes concernées, d'achever à court terme le processus de réforme en cours de la Communauté et des systèmes de transit communs, et d'allouer les ressources nécessaires à leur traitement informatique et leur fonctionnement correct ;
- les autorités douanières à porter toute leur attention sur la possibilité de réduire de façon significative les délais de notification des opérations de non-décharge ;
- les associations nationales, en collaboration avec les autorités compétentes, à rechercher des solutions au problème des dettes en cours.

En rapport avec l'immigration clandestine :

DEMANDE :

- aux autorités nationales, lorsque cela est nécessaire, d'instaurer des réglementations quant à la conduite des enquêtes ;
- aux affréteurs et transporteurs, de faire tout leur possible pour assurer la sécurité de leurs véhicules lors du chargement ou du stationnement.

DEMANDE AU COMITE DES SUPPLEANTS :

- de créer les structures et les méthodes appropriées afin que la CEMT puisse contribuer à la lutte contre la fraude et la délinquance à travers des actions ciblées sur les problèmes particuliers mentionnés ci-dessus ;
- de faire à nouveau rapport sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de ces recommandations et celles de la Résolution n° 97/2 et sur toute autre action qui devrait être entreprise.

RESOLUTION N° 97/2 SUR LA DELINQUANCE ET LA FRAUDE DANS LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX

[CEMT/CM(97)6/FINAL]

Le Conseil des Ministres de la CEMT, réuni à Berlin les 21 et 22 avril 1997,

MANIFESTANT une vive inquiétude face à la forte augmentation des faits délictueux ou criminels dans les transports internationaux, et en particulier de la fraude dans les régimes de transit ainsi que des vols de véhicules ou de marchandises et des agressions contre les conducteurs ;

SOULIGNANT :

- la nécessité de veiller à ce que les opérations de transport soient effectuées en sécurité dans tous les modes et que les marchandises, le matériel, le personnel et les intérêts publics fiscaux et douaniers soient protégés contre des pratiques délictueuses ou criminelles à toutes les étapes de leur parcours ;
- l'importance que revêt, pour les échanges internationaux, la bonne marche des procédures administratives, y compris celles qui s'appliquent aux passages des frontières ;
- le rôle joué par les régimes de transit TIR et T pour faciliter les échanges et le transport, ainsi que l'importance vitale du maintien de ces régimes ;
- la condition essentielle au bon fonctionnement des régimes de transit, abstraction faite des garanties financières sur lesquelles ils reposent, à savoir que les formalités à accomplir soient strictement respectées à tous les niveaux par les autorités compétentes, ainsi que par les utilisateurs de ces régimes (transitaires, commissionnaires et opérateurs etc.) ;

CONSCIENT que la lutte contre la délinquance et la fraude exige des actions concertées et coordonnées entre toutes les parties intéressées ;

ACCUEILLE AVEC SATISFACTION à cet égard :

- le Rapport intermédiaire de la Commission Européenne sur le transit et l'enquête du Parlement Européen sur le même thème ;
- les initiatives prises par la Chambre de commerce internationale visant à offrir des services consultatifs, préventifs et souples relatifs à la criminalité commerciale par l'entremise de son Bureau contre le crime commercial et, en particulier, à combattre et à prévenir la fraude dans le transport maritime par le biais de son Bureau maritime international ;
- les mesures déjà prises par les autorités douanières nationales, la Communauté Européenne, le groupe de travail sur les problèmes douaniers intéressant les transports (WP30) de la CEE/ONU, le comité administratif TIR et l'IRU ;

EST RÉSOLU à mettre tout en œuvre afin de préserver la sécurité et l'efficacité du transport national et international ;

PRENANT NOTE du contenu du rapport CEMT/CM(97)7 et de son analyse du problème ;

RECOMMANDE :

En ce qui concerne le vol de marchandises ou de véhicules et les agressions contre les conducteurs

aux Ministères des Transports :

- d'établir des contacts plus étroits avec la police et les autorités douanières ainsi qu'avec les organisations professionnelles pour faire en sorte que l'échange d'informations sur les faits délictueux ou criminels, les tendances de la criminalité et les malfaiteurs ait lieu en tant que de besoin ;
- de vérifier que les opérateurs auxquels sont accordées des licences et autorisations sont de bonne foi et n'ont pas d'antécédent judiciaire concernant des délits perpétrés sur des véhicules ou des marchandises ;
- de tenir à jour des renseignements sur les multirécidivistes, de leur retirer leur licence ou de leur refuser des autorisations ;
- de dispenser des informations et des conseils aux opérateurs sur les moyens d'éviter les vols, sur les pratiques sûres, sur les itinéraires recommandés, sur les aires de stationnement placées sous surveillance et sur les précautions à prendre ;
- d'encourager la création d'aires de stationnement et de centres de fret pour les camions et les unités de chargement (conteneurs, remorques, caisses mobiles) placés sous surveillance et sûrs. Les normes de protection de ces sites doivent être définies en fonction de niveaux ou de critères établis d'un commun accord ;
- de collaborer avec la profession et les autres ministères pour faire en sorte que des informations sur le lieu d'implantation de ces aires de stationnement ou centres de fret soient disponibles et régulièrement diffusées ;

aux administrations chargées de la réglementation des véhicules :

- d'étudier des moyens d'identification des véhicules qu'il serait extrêmement difficile de faire disparaître ou de falsifier ;
- d'étudier des procédures de sûreté pour empêcher que des véhicules volés soient réimmatriculés en conservant le même numéro d'identification ;
- de prendre des initiatives afin que l'altération ou la suppression du numéro d'identification d'un véhicule soit considérée comme un délit ;
- de prendre des initiatives afin de rendre obligatoire l'attribution, actuellement facultative, d'un numéro d'identification de véhicule aux remorques de plus de 750 kg (conformément à la directive UE 76/114 sur les plaques réglementaires) ;
- d'encourager le marquage volontaire des principaux composants ou pièces détachées et la définition d'une spécification européenne commune afin de rendre plus visible le numéro d'identification du véhicule ;

- d’encourager la mise en place d’exigences européennes pour des aspects de sécurité tels que la fermeture effective des portes et des compartiments à bagage ;
- de prendre des mesures visant l’échange de données informatiques entre les administrations chargées de l’immatriculation des véhicules en vue d’empêcher l’immatriculation de véhicules volés ou d’autres pratiques frauduleuses dont des véhicules feraient l’objet ;

aux opérateurs de transport routier, par le biais de leurs organisations représentatives nationales et internationales :

- de prendre toutes les précautions possibles pour éviter le risque de vol ou d’agression ;
- de partager l’expérience acquise, ainsi que de rassembler et de diffuser des informations sur les bonnes pratiques, sur les moyens de dissuasion efficaces et sur le matériel technique approprié ;
- de s’employer à adopter des systèmes de communication modernes permettant de communiquer à partir des véhicules et de suivre le parcours de ces véhicules dans le transport international ;
- d’établir un code de conduite permettant d’exclure des associations professionnelles les personnes impliquées dans des actes délictueux ou criminels ;

aux constructeurs de véhicules et aux fournisseurs d’équipements :

- d’équiper les véhicules de systèmes antivol perfectionnés (conformément à la directive UE 95/56 du 8 novembre 1995 et aux réglementations CEE/ONU 18 et 97) ;
- d’étudier les possibilités d’améliorer la sécurité des systèmes d’identification des véhicules ;
- de mettre à l’essai, par exemple dans le cadre des programmes technologiques de l’UE, des dispositifs et matériels susceptibles de limiter les risques de vol ou de falsification ;

aux services de police chargés de la lutte contre la criminalité dans les transports :

- d’intensifier les enquêtes pour identifier et poursuivre les personnes coupables de pratiques délictueuses, criminelles ou frauduleuses ;
- de partager les renseignements et les données et, d’une manière plus générale, d’améliorer les contacts et les échanges à l’échelon national et international ;
- de collaborer avec le ministère des transports et les autres ministères, ainsi qu’avec les organisations professionnelles, afin de recueillir et d’échanger des informations (notamment sur les opérateurs suspects) ;
- d’informer les opérateurs sur les bonnes pratiques ;

aux compagnies d’assurances :

- d’inciter les opérateurs à utiliser des dispositifs et systèmes antivol efficaces ;
- d’informer les opérateurs sur ces systèmes et sur les bonnes pratiques ;

En ce qui concerne la fraude dans les systèmes de transit

aux Ministères des Transports :

- de renforcer la coopération avec les organisations nationales d'opérateurs de transport international et avec l'organisme international qui les regroupe (IRU) ;
- de considérer que les régimes communautaires/communs de transit et TIR représentent des régimes clés pour la facilitation du transport international des marchandises, et de soutenir leur application et leur révision à bref délai ;

aux autorités douanières :

en général :

- d'appliquer pleinement et de manière harmonisée les dispositions énoncées dans la législation communautaire/commune de transit et dans la convention TIR ;
- de rationaliser toutes les procédures de documentation et d'utiliser des méthodes modernes d'échange électronique de données ;
- de donner, lorsque cela est approprié, des instructions plus claires afin que les marchandises circulant sous couvert des régimes de transit soient mieux contrôlées ;
- de renforcer la formation et l'information afin que les agents des services concernés par les systèmes de transit puissent mieux apprécier l'importance de leur travail et mieux maîtriser les formalités qu'ils doivent mettre en œuvre ;
- d'engager des actions afin de mieux contrôler la décharge des carnets TIR et permettre la chaîne internationale des garanties de connaître les opérations en cours ;
- de n'avoir recours aux garanties que lorsqu'elles auront elles-mêmes pris toutes les mesures préalables raisonnables ;
- d'examiner les délais de notification de non-décharge en vue de les réduire de façon significative ;

concernant la Convention TIR :

- d'accepter et de mettre en œuvre sans délai la Résolution 49 adoptée par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports de la CEE/ONU ;
- d'achever, dans une première étape, par priorité, la révision de cette Convention ;
- de procéder aussitôt que possible, à une révision plus approfondie de cette Convention ;

aux commissionnaires, aux transitaires et aux transporteurs :

- de vérifier l'authenticité de leurs agents et clients, à l'aide des sources disponibles, par l'intermédiaire notamment de la CCI ;
- d'utiliser les sites sûrs créés par les autorités locales ou nationales ;

aux compagnies d'assurances et aux associations garantes :

- d'appliquer des règles strictes pour accorder le bénéfice des dispositions des systèmes de transit ;
- d'étudier des moyens permettant l'échange d'informations entre elles-mêmes et les autres parties intervenant dans le transit international afin de mieux recenser les actes délictueux et frauduleux ;

En ce qui concerne les régimes de transit communautaires/commun

- d'encourager la réforme de ces régimes ;
- d'encourager les projets d'informatisation du transit (NCTS) ;

En ce qui concerne la responsabilité juridique

aux autorités compétentes

- d'examiner dans quels cas les différences et anomalies entre les différents modes au niveau international en matière de responsabilité juridique, risquent de constituer un facteur favorisant la délinquance et la fraude, et de proposer des modifications appropriés ;

En ce qui concerne les informations et les statistiques sur l'étendue de la délinquance et la fraude

aux instances compétentes

- d'examiner les sources de données nationales et internationales disponibles en vue d'obtenir des informations plus fiables sur l'étendue du problème ;

S'ENGAGE A :

- déployer des efforts supplémentaires pour améliorer la mise en application des règles et des réglementations existantes et pour parvenir à une convergence dans les pratiques concernées ;
- étudier les rapports entre les transporteurs et les donneurs d'ordre en vue de définir des mesures visant à éviter des pressions injustifiées qui favorisent un comportement illicite des transporteurs ;
- œuvrer en permanence afin d'assurer la mise en application de critères de qualité stricts d'accès à la profession de transporteur et d'accorder une priorité importante à la formation des opérateurs ;

DEMANDE au Comité des Suppléants :

- de faire parvenir la présente résolution à toutes les instances concernées par la lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports ;
- de faire rapport à la prochaine session sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de ces recommandations.

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16
IMPRIMÉ EN FRANCE
(75 2002 06 2 P) ISBN 92-821-2372-3 – n° 52508 2002