

LES VOLS D'AUTOMOBILES : UNE CRISE D'ENVERGURE NATIONALE

Le Canada fait face à une crise concernant les vols d'automobiles. Des dizaines de milliers de véhicules sont volés au pays chaque année; en 2022, plus de 70 000 voitures de tourisme ont été volées. La province de l'Ontario a été durement touchée avec des pertes de plus de 700 millions de dollars à l'échelle de la province et de plus de 500 millions de dollars dans la région du Grand Toronto (RGT) seulement; les régions du 905 ont connu les augmentations les plus élevées au cours des cinq dernières années, notamment la région de Durham (+561 %), d'Halton (+514 %) et de York (+497 %).

Les chiffres sont éloquentes

- 34 861 véhicules ont été volés au premier semestre de 2023 au Canada (voitures de tourisme seulement)
- En 2022, l'Ontario et le Québec ont enregistré le plus grand nombre de véhicules volés (une hausse de 48,3 % en Ontario par rapport à l'année précédente et de 50 % au Québec comparativement à 2021) avec les taux de récupération les plus faibles (34 % pour le Québec et 45 % pour l'Ontario). Ces tendances se maintiennent en 2023.
- À Toronto seulement, les vols d'automobiles ont augmenté de 34,3 % année, en moyenne annuelle, au premier semestre de 2023.
- Le taux de récupération des véhicules à l'échelle nationale est de 57 %.
- La majorité des véhicules volés sont des véhicules neufs (modèles de 2019 et plus récents).

Même si les véhicules haut de gamme et de luxe sont des cibles lucratives, les véhicules plus ordinaires sont aussi hautement convoités. Les pertes n'ont pas que des conséquences financières pour les familles qui possèdent les véhicules hautement ciblés (des Honda CR-V aux camionnettes Ford F-150), mais elles sont aussi perturbantes et causent de l'anxiété et des craintes. Les chiffres indiquent aussi que la sécurité a diminué dans les collectivités, car non seulement les criminels utilisent la violence (vol de voiture à main armée) pour voler les véhicules, mais aussi les produits illégaux servent à financer le trafic d'armes à feu et de drogues, ainsi que d'autres activités criminelles.

On estime que la fraude à l'assurance coûte à la société canadienne entre 3 et 5 milliards de dollars par année. Nous avons tous un rôle à jouer pour régler cette crise. Les constructeurs automobiles, les assureurs et les forces de l'ordre doivent s'unir pour régler le problème à la source et rendre les véhicules canadiens plus difficiles à voler. De plus, les agences fédérales ont une responsabilité essentielle qui est celle de bloquer le transport des véhicules volés à l'intérieur de notre pays et empêcher leur expédition à l'étranger.

Les provinces offrant de l'assurance automobile privée, c'est-à-dire l'Ontario, le Québec, l'Alberta et la région de l'Atlantique, ont connu des coûts de réclamations pour vols d'automobiles de l'ordre de 1,2 milliard de dollars en 2022, soit le triple de ce qu'ils étaient en 2018 (environ 400 millions de dollars). En Ontario, les coûts de réclamation pour vols d'automobiles ont atteint

environ 700 millions de dollars en 2022, en hausse par rapport à environ 160 millions de dollars en 2018, soit une hausse vertigineuse de 329 %. Il est temps de prioriser des solutions.

Qu'arrive-t-il aux véhicules volés?

Les véhicules volés sont voués à trois types de conséquences, qui doivent toutes être prises en compte par une stratégie de prévention à l'échelle de la société :

1. **Les véhicules sont expédiés à l'étranger** : Les véhicules sont exportés vers des marchés internationaux par des organisations criminelles nationales et internationales. Le produit des transactions, qui est souvent blanchi par les réseaux de crime organisé, sert souvent à financer le trafic de drogues, le trafic d'armes à feu et le terrorisme international.
2. **Les véhicules sont frauduleusement reNIVés et vendus au Canada à des clients peu méfiants** : Les véhicules sont reNIVés et vendus au pays à des Canadiens peu méfiants (reNIVer : modifier le numéro d'identification d'un véhicule [NIV] pour cacher que le véhicule a été volé).
3. **Les véhicules sont démantelés dans des « ateliers de cannibalisation » et vendus pour les pièces** : Les véhicules sont illégalement démantelés par des fournisseurs de mauvaise réputation (« ateliers de cannibalisation ») qui en revendent des pièces (par exemple, des catalyseurs), ce qui finance aussi les activités du crime organisé.

La majorité des véhicules volés sont exportés et vendus à l'étranger pour en tirer un maximum de profit. Bien qu'il soit difficile d'obtenir un chiffre exact, les données suggèrent que plus de 50 % des véhicules volés sont exportés. La plupart de ceux qui restent ici sont reNIVés et vendus au pays.

Une stratégie à l'échelle de la société pour régler la crise du vol d'automobiles

1. Empêcher que les véhicules soient volés

Constructeurs automobiles

Les constructeurs automobiles doivent jouer un rôle fondamental en équipant leurs véhicules de dispositifs antivol modernes et efficaces. La norme antivol actuelle, incluse dans les règlements fédéraux, a d'abord été mise en application en 2007. Elle n'a pas été mise à jour depuis et ce, malgré l'adoption répandue des technologies modernes comme le démarrage sans clé ou le bouton de démarrage. Conséquemment, cela rend désuète la norme actuelle et fait que les véhicules sont vulnérables au vol. Les constructeurs automobiles peuvent prévenir les vols d'automobiles en construisant proactivement selon une norme de sécurité antivol à jour. Les constructeurs automobiles devraient installer des appareils de sécurité antivol efficace dans tous les nouveaux véhicules comme il est décrit dans la norme de l'ULSE récemment mise à jour (UL Standards & Engagement) [Norme sur les systèmes et les appareillages de prévention du vol de véhicules automobiles : immobilisation électronique et installation après-vente, CAN/ULC 338 deuxième édition.](#)

Assureurs

Les assureurs ont un rôle clé à jouer dans la sensibilisation des consommateurs sur la façon dont ils peuvent se protéger contre le vol d'automobiles. Par exemple, plusieurs assureurs offrent maintenant des dispositifs de repérage après-vente approuvés et des technologies de dissuasion du vol. Les véhicules qui ont le risque le plus élevé de vol peuvent faire l'objet de coûts

d'assurance plus élevés, et les mesures proactives adoptées par l'assuré, selon les suggestions de l'assureur, pour mieux protéger leur véhicule, peuvent les réduire.

Gouvernements provinciaux

- a. Le gouvernement de l'Ontario peut modifier son processus d'immatriculation des véhicules en :
 - Instaurant une inspection physique des NIV dans le cadre des inspections de sécurité, avant chaque transfert de véhicule
 - Interdisant les immatriculations de tiers par des acteurs privés qui ne sont pas des fondés de pouvoir
 - Empêchant les acteurs privés (non-concessionnaires) d'immatriculer un véhicule en utilisant une Description de véhicule neuf.
- b. Le gouvernement de l'Alberta, par l'entremise de Service Alberta, devrait éliminer la politique actuelle d'annulation de NIV pour faire en sorte que les immatriculations soient établies lorsqu'un NIV n'est pas conforme aux bases de données de vérification de NIV.
- c. Toutes les provinces devraient offrir plus de ressources pour une application coordonnée de la loi entre les organisations.

Organismes provinciaux d'application de la loi

Les provinces peuvent rehausser leur capacité d'application de la loi. Elles devraient créer des équipes provinciales de lutte contre le vol d'automobiles dotées de soutien aux poursuites en justice pour renforcer la capacité provinciale de surveillance et dissuader la participation du crime organisé dans le vol d'automobiles, comme ce fut récemment le cas en Ontario.

2. Mettre fin à l'exportation illégale de véhicules volés

Gouvernement fédéral

Le gouvernement fédéral doit jouer un rôle de leader dans la coordination d'une stratégie nationale de lutte contre le vol d'automobiles en empêchant l'exportation de véhicules volés. Par exemple, Sécurité publique Canada devrait permettre à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) d'améliorer les contrôles dans les ports et à la frontière, et investir dans ces mesures. Ceci pourrait être facilité en priorisant les véhicules volés comme cible d'exportation, tout comme sont priorisées les armes à feu et les drogues (en particulier les opioïdes) aux fins d'inspection à l'importation. De plus, l'ASFC devrait avoir une politique conforme à celle du Service des douanes et de protection frontalière des États-Unis en exigeant que tous les véhicules aux fins d'exportation permanente soient présentés pour une inspection dans les 72 heures précédant l'expédition. Concurrément, Sécurité publique Canada devrait ajouter les inspections de véhicules à la liste des priorités pour l'ASFC, après les inspections de drogues et d'armes à feu, car le vol d'automobiles est un mécanisme de financement du trafic de drogues et d'armes à feu dans nos collectivités. L'ajout de l'inspection des véhicules à la liste des priorités augmentera les inspections ciblées et réduira le nombre de véhicules volés destinés à l'exportation du Canada, réduisant ainsi la source de financement de ces crimes plus graves.

Transports Canada a aussi un rôle réglementaire à jouer pour veiller à ce que des normes modernes de sécurité des véhicules soient mises en place en mettant à jour le Règlement fédéral désuet sur la sécurité des véhicules automobiles, qui est désuet, et en adoptant les normes établies par l'ULSE. Ceci doit inclure l'installation obligatoire de dispositifs de sécurité antivol modernes et efficaces dans chaque nouveau véhicule. Ces appareils ne devraient jamais avoir plus de trois ans, afin de demeurer à jour avec la technologie antivol moderne. Les constructeurs installent déjà des technologies modernes et devraient satisfaire aux normes modernes de sécurité en matière de prévention du vol.

Finalement, la Gendarmerie royale du Canada (GRC) devrait faciliter le téléchargement des données du Centre d'information de la police canadienne (CIPC) vers INTERPOL (Organisation internationale de police criminelle). Or, les données sur les véhicules volés du CIPC ne sont pas actuellement téléchargées dans la base de données d'INTERPOL, ce qui empêche l'intervention par les organismes internationaux d'application de la loi. Par conséquent, lorsque les autorités douanières procèdent à des vérifications de véhicules dans les ports internationaux, en utilisant les bases de données d'INTERPOL, les véhicules canadiens volés ne sont pas repérés et sont autorisés à poursuivre le processus d'importation. En téléchargeant les données du CIPC à INTERPOL, les autorités internationales seraient en mesure d'identifier les véhicules canadiens volés et les saisir, ce qui réduirait le flot de la contrebande des véhicules au Canada et faciliterait leur rapatriement.

Conclusion

Nous devons adopter une approche à l'échelle de la société pour renverser la marée : aucune organisation ou industrie ne peut à elle seule résoudre le problème du vol d'automobiles. Il faut d'abord que le gouvernement fédéral joue un rôle principal dans une intervention interorganisations coordonnée. Cela pourrait commencer par la formation immédiate à court terme d'un groupe de travail de tous les intervenants, qui relèvent des ministères de Sécurité publique et de Transports Canada, et où on met l'accent sur la création d'une stratégie selon ce qui a été décrit ci-dessus.

À propos d'Équité et du BAC

À propos d'Équité Association

Équité Association est un organisme national à but non lucratif qui soutient les assureurs de dommages canadiens. Équité combat le crime d'assurance qui exploite les Canadiens vulnérables grâce à des analyses avancées, à la promotion de pratiques exemplaires en matière de renseignement et à des enquêtes coordonnées. En offrant à ses membres un service amélioré et des analyses sur la fraude pour la récupération de véhicules, de biens et de marchandises volés, Équité collabore avec les forces de l'ordre, les partenaires et les organisations de l'industrie à protéger les Canadiens contre l'exploitation.

À propos du Bureau d'assurance du Canada

Le BAC est l'association sectorielle nationale représentant la vaste majorité des sociétés d'assurance habitation, automobile et entreprise du Canada. Nous misons sur l'expertise collective de nos membres et l'équipe de direction pour élaborer des politiques, préconiser un marché concurrentiel et durable et influencer des changements pertinents au sein de l'industrie de l'assurance.