

Zeitschrift: Kriminologie / Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie SAK = Criminologie / Groupe Suisse de Criminologie GSC = Criminologia / Gruppo Svizzero di Criminologia GSC

Herausgeber: Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

Band: 25 (2008)

Artikel: Les véhicules comme instruments de la criminalité : le point de vue criminologique

Autor: Lemaître, André

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1051510>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 10.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Les véhicules comme instruments de la criminalité: le point de vue criminologique

ANDRÉ LEMAÎTRE

Professeur à l'Université de Liège, Service de criminologie, Liège, Belgique

Résumé

Le propos de cette communication sera orienté sur l'*implication* des véhicules dans la commission des infractions. L'instrumentalisation des véhicules dans un certain nombre de problèmes de sécurité sera ainsi décrite et illustrée, notamment à partir de données recueillies en Belgique.

Zusammenfassung

Dieser Vortrag befasst sich mit der *Verwicklung* des Fahrzeugs in der Begehung des Delikts. Die Instrumentalisierung des Fahrzeugs bei gewissen Sicherheitsproblemen wird aufgezeigt und veranschaulicht, dies insbesondere an belgischen Daten.

L'examen de la littérature criminologique scientifique révèle que la recherche s'est focalisée quasi exclusivement sur le véhicule «cible» de la criminalité. L'expression «criminalité concernant les véhicules» («vehicle crime», «car crime»)¹ se rapporte à différentes formes de vols *de* et *dans* les véhicules. En fonction du motif du voleur, différentes formes de délits concernant les véhicules peuvent être distinguées et pour chaque forme, on peut identifier un certain nombre de facteurs favorisants. La question de l'implication des véhicules dans les accidents de la route, le sujet de la sécurité routière, ont fait l'objet de nombreux travaux (Corbett, 2003; Kellens, Pérez-Diaz, 1997).

Le propos de cette communication sera orienté sur l'*implication* des véhicules dans la commission des infractions.

Dans l'appréhension de ces criminalités, on se heurte souvent une fois de plus à la difficulté de recueillir de l'information chiffrée. Le plus sou-

¹ <http://www.interpol.int/>.

vent, phénomènes «rares», ils sont «noyés» dans les images statistiques plus générales. Ainsi, l'implication de véhicules ou les détails du modus operandi font rarement l'objet d'un enregistrement statistique détaillé.

«Le revolver, la mitrailleuse et l'automobile: l'image du gangster américain des années 1920 et 1930, personnage aussi mythique qu'inquiétant, doit beaucoup à la fabrication en série de ces trois produits» (Combeau 2003). La vague de criminalité que connaissent alors les Etats-Unis présente en effet la caractéristique nouvelle d'associer létalité et mobilité. Fruit du progrès technique de la fin du 19^e siècle et du début du 20^e, le criminel motorisé ne se soucie pas plus des limites des Etats que de faire preuve de mesure dans l'utilisation de ses armes. Le développement des méthodes de vente par correspondance (accessibilité des armes) et la fabrication à la chaîne d'automobiles a porté la question du «pistol problem» (Combeau, 2003) au niveau fédéral dès les années vingt et surtout dans les années trente. En 1919, il y a moins de sept millions d'automobiles aux Etats-Unis; dix ans plus tard, il y en a plus de vingt-trois millions (Allen, 1964). Dans le même temps, les techniques de vente s'affinent, le commerce par correspondance se développe et la population américaine devient plus mobile. «Dans ces conditions, [écrit Combeau,] il n'est pas étonnant que tous les Etats qui désirent réglementer l'accès aux armes ou leur port aient à faire face au même problème de trafic en provenance d'Etats plus permissifs». Ainsi une donnée nouvelle apparaît sur les différentes scènes de crime par les continents et les Etats: la mobilité accélérée des biens et des personnes; dans les premières décennies du 20^e siècle, le développement du secteur des transports, et particulièrement de l'industrie automobile, a eu pour conséquence une dispersion du crime, organisé ou non.

1. Un phénomène aussi vieux que ... l'automobile?

En France, le 21 décembre 1911 commence l'épopée de la bande à Bonnot, avec le premier braquage en auto. Les premiers criminels en auto vont inscrire en lettres de sang une histoire qui tiendra en haleine une France apeurée devant tant d'audace et désespérée par l'échec de la police. C'est vers 9h du matin, que Bonnot, Garnier, Callemine et un quatrième homme décident de s'attaquer au garçon de recette de la Société Générale rue Ordener à Paris. C'est la première fois qu'une voiture est utilisée lors d'un braquage. Le butin est plutôt maigre des titres et seule-

ment 5'000 francs en espèce. Le garçon de recette, lui, est gravement blessé. Le lendemain, les journaux se déchaînent sur la bande. Après avoir abandonné leur automobile à Dieppe, ils reviennent à Paris, traqués par la police démunie devant la rapidité et la mécanique de leurs automobiles.

Le développement de nouvelles formes de criminalité lié à l'apparition de nouveautés, des progrès technologiques, et petit à petit de leur banalisation et leur accessibilité, a toujours été souligné. Ainsi, à propos du développement de l'assurance vol, Lefort en 1919, écrit «*Devant l'audace des malfaiteurs, leur ruse, leur habileté à se jouer de la police comme à profiter de tous les progrès, leur organisation même permettant de profiter du vol en se plaçant hors des frontières. (...) L'immédiat après-guerre voit une recrudescence importante de la criminalité tournée vers les biens. (...) Un phénomène nouveau apparaît: l'escalade dans le vol des automobiles (une augmentation de mille pour cent). On cite le chiffre d'une voiture par jour volée à Paris. Le nombre de gens désireux d'acquérir des autos d'occasion, les machines neuves coûtant fort cher, est énorme. Pour satisfaire à leurs demandes, les courtiers peu scrupuleux, les garagistes marrons se sont multipliés. (...) De leur côté, les voleurs d'autos sont légions, car pendant la guerre, des milliers de gens ont appris à conduire camions, automobiles et voitures de tourisme. (...) Or si l'occasion fait le larron, celui-ci fait le mécanicien maquilleur d'autos, et le prix élevé des machines neuves fait que les clients amateurs de «voitures usagées mais en bon état» sont très empressés et fort nombreux.*» Quelques années plus tard, on considère que les séries de cambriolages constatés l'été sont «*une conséquence logique de cette fièvre de déplacement qui gagne les citadins aux premiers rayons ardents du soleil*». Un autre facteur est l'adaptation du cambrioleur aux techniques que le progrès met à sa disposition: automobiles, transports en commun (autobus, métro) qui contrarient les filatures (Montorgueil, 1926).

S'intéressant à l'impact du développement sur la délinquance dans les pays du tiers monde, Louise Shelley (1981) estime que si ce dernier *transforme* une part de la délinquance plutôt qu'il ne la *crée*, une caractéristique de l'impact des temps modernes dans ce contexte de développement est l'apparition de nouvelles formes de criminalité et que ce phénomène différencie le processus de développement du 20^e siècle par rapport à celui du 19^e siècle. Dans cette «nouvelle» criminalité elle identifie ainsi celle qui est associée aux formes modernes de la mobilité ainsi qu'à la complexification des relations commerciales. La délinquance impliquant l'existence des voitures, des avions et des autres véhicules est pointée du

doigt, depuis l'accident de la circulation jusqu'au détournement d'avion (terrorisme idéologique et/ou lucratif) en passant par le «joyriding» (vol de voiture motivé par l'envie de faire une virée), le vol et le dépeçage de véhicules «pour pièces» et les attaques à mains armées.

Svensson a montré combien l'augmentation de la criminalité en Suède pouvait être liée également à l'augmentation de la mobilité. L'amélioration des communications et plus particulièrement la possession d'un véhicule ont accru de façon importante les opportunités de délinquance. Ainsi, pour la Suède au milieu des années 80, un tiers de l'ensemble des infractions relevées par les forces de police en Suède étaient liées de près ou de loin aux véhicules (vols de et dans véhicule, vandalisme, ...) et, à l'époque, il supputait que malgré l'absence de données, une autre part importante de la criminalité impliquait l'utilisation d'une voiture ou d'autres véhicules. Le cambrioleur et le receleur doivent transporter le butin et il faut pouvoir s'enfuir après un mauvais coup par exemple. L'importance grandissante des véhicules à moteur pour la criminalité suédoise, concluait-il devait être à peine estimée. Ainsi, en est-il d'une criminalité finalement considérable, qui de façon purement factuelle pré-suppose l'existence d'un moyen de locomotion et qui n'est pas liée légalement avec la possession d'un véhicule; un exemple type est celui de la multiplication des cambriolages des secondes résidences dans le courant des années 70².

Marcus Felson (1998) décrit très bien les transformations dans différentes formes de criminalité qui ont été possibles grâce au développement de l'automobile. Les véhicules ne sont pas seulement des cibles attrayantes; ils prolongent les déplacements, diminuant la surveillance des cibles et des délinquants (plus anonymes loin de chez eux³) de la même façon. Les moyens de déplacement permettent la dispersion des activités humaines (lieu de vie – lieu de travail- lieu de détente) contribuant à créer des opportunités pour la délinquance. L'histoire du crime montre comment la domestication des chevaux, leur usage généralisé a changé le jeu du gendarme et du voleur en facilitant les déplacements et la rapidité des actions. L'utilisation du chariot va permettre de transporter et de concentrer à certains endroits des valeurs en plus grandes quantités, augmentant l'attrac-

² Svensson (1982 et 1986) s'est ainsi intéressé à spéculer sur l'impact de la crise pétrolière sur ce type de criminalité et sur l'effet préventif de l'assignation à résidence des propriétaires dans leur résidence principale.

³ Certaines études montrent que le rayon d'action des délinquants n'est pas si grand; voyez par exemple Wiles, Costello, 2000.

tivité des cibles pour les voleurs. Le développement du transport des marchandises, que ce soit par voies navigables, chemin de fer et routes amplifiera le phénomène.

2. Un phénomène aux facettes multiples⁴

En Belgique, comme probablement dans d'autres Etats, la définition de la criminalité liée aux véhicules figure dans la note-cadre Sécurité intégrale⁵: «*Par criminalité liée aux véhicules, on entend toutes les pratiques criminelles qui concernent l'acquisition et/ou la négociation illégale ou la fraude relatives à tout véhicule motorisé, équipé de deux roues au minimum et qui est utilisé pour se déplacer sur la voie publique*».

En ce qui concerne la définition d'un véhicule, nous retrouvons des références en la matière dans deux documents récents du Conseil européen⁶ ainsi que dans l'arrêté royal relatif à l'immatriculation de véhicules du 20 juillet 2001⁷ (modifié par l'arrêté royal du 23 février 2005⁸)⁹.

⁴ Je remercie C. Baumans et D. Henneau, analystes stratégiques à la Police fédérale, Service de Coordination et d'Appui de l'Arrondissement de Liège, pour leur collaboration et leur contribution à la préparation de cette contribution.

⁵ SPF Intérieur, note-cadre Sécurité intégrale, 30-31/03/2004, approuvée le 30 mars 2004 par le Conseil des ministres, p. 34.

⁶ Conseil de l'Union européenne, Résolution relative à l'approche de la criminalité liée aux véhicules ayant des implications transfrontalières, 15687/04, ENFOPOL 192 du 17 décembre 2004. Parlement européen et conseil, Règlement (CE) N° 1 160/2005 modifiant la convention d'application de l'accord de Schengen du 14 juin 1985 relatif à la suppression graduelle des contrôles aux frontières communes, en ce qui concerne l'accès des services chargés, dans les États membres, de la délivrance des certificats d'immatriculation des véhicules au système d'information Schengen, 6 juillet 2005, Journal officiel de l'Union européenne, 22.7.2005, NL, L 191/21.

⁷ AR du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, *MB du 08/08/2001*.

⁸ AR du 23 février 2005 modifiant l'AR du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, *MB du 28/02/2005*.

⁹ «Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par véhicule :

a) tout véhicule répondant aux définitions mentionnées à l'article 1er, § 2, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité;

b) tout véhicule répondant aux définitions suivantes:

– motocyclettes, à savoir les véhicules à deux roues avec ou sans side-car équipés d'un moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cm³ si à combustion interne et/ou ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 45 km/h;

Sur cette base, la police fédérale, pour ses analyses criminelles considère les véhicules comme suit¹⁰:

- ne sont pas des véhicules : les vélos, les véhicules ayant un moteur inférieur à 50 cc, les bateaux à moteur, les avions;
- sont des véhicules : tous les véhicules immatriculés à la Direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV), en d'autres termes tous les véhicules dotés d'une plaque d'immatriculation (y compris les remorques et les caravanes), et tous les véhicules ayant un moteur d'au moins 50 cc (dont les véhicules de chantier, dotés ou non d'une plaque d'immatriculation).

La police fédérale va distinguer trois grandes catégories de phénomènes criminels liés aux véhicules.

Le vol de véhicules sera considéré dans un sens relativement large et se rapportera au vol de voitures, de camions, de bus, de matériel agricole et de motocyclettes.

Par *commerce illégal ou trafic de véhicules*, on entend l'ensemble des opérations qui ont pour but de remettre dans le circuit légal un véhicule préalablement volé ou détourné. Dans le trafic de véhicules nous distinguons différentes phases. Après son vol, le véhicule peut être mis au froid, maquillé ou démantelé avant d'être transporté et vendu¹¹.

Un *vol dans ou sur véhicule* est un vol simple ou qualifié avec ou sans violence dans un lieu privé ou public, d'objets qui se trouvent dans le véhicule ou qui en font partie.

D'un point de vue criminologique, la *notion de véhicule* peut être vue dans un sens plus large encore. Nous pouvons nous référer aux différents moyens de transport: maritimes, ferroviaires, aériens, routiers. Autant de moyens de transport qui diversifient l'approche globale de la problématique.

-
- tricycles, à savoir les véhicules à trois roues symétriques équipés d'un moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cm³ si à combustion interne et/ou ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 45 km/h;
 - quadricycles, à savoir les véhicules à quatre roues dont la masse à vide est inférieure ou égale à 400kg (550 kg pour les véhicules affectés au transport de marchandises), non comprise la masse des batteries pour les véhicules électriques, dont la puissance maximale nette du moteur est inférieure ou égale à 15 kW....».

¹⁰ Analyse stratégique du phénomène des vols de véhicules «Chiffres de 2005», Police fédérale, Direction de la Criminalité contre les biens, Service central – AUTOCRIM.

¹¹ Police fédérale, Direction de la Criminalité contre les biens, Service central – AUTOCRIM.

La *criminalité liée aux véhicules* quant à elle peut revêtir plusieurs formes, dont le vandalisme, le vol d'un véhicule, le vol dans un véhicule, le trafic de véhicules, l'escroquerie à l'assurance, etc. En raison de leur connexité avec les vols de véhicules, des faits d'abus de confiance, de trafic, d'extorsion, de duperie, de détournement, de fausse déclaration et de fraude fiscale, auxquels des véhicules volés, recelés ou détournés ont été associés à la criminalité liée aux véhicules.

Tous les véhicules peuvent être utilisés dans différentes formes de criminalité: Joyriding (voitures), véhicules béliers (camions, voitures), favoriser la fuite (voitures, motos, bateaux), assassinats (motos), vols à l'arraché (vélomoteurs, motos), braconnage (voitures et spécialement 4x4), évasions (voitures, hélicoptères), fraudes (assurances des différents véhicules, de leur cargaison, revente de véhicules), trafics, contrebande (camions, voitures, avions, bateaux mais aussi les véhicules volés eux-mêmes), piraterie (bateaux), actes de terrorisme (voitures et camions piégés, avions – 11 septembre!!), délinquance écologique (transports de déchets, produits toxiques, bateaux minéraliers – naufrages, dégazage -), assassinat et, quand cela été ou est encore une infraction, suicide. Parfois, le type de véhicule renvoie ou est assimilé à une certaine forme de déviance (bandes de motards, Hells Angels, ...).

Les chercheurs se sont largement intéressés à la délinquance routière, la conduite dangereuse (Esterle-Hedibel, 1997), et tout récemment à ce qui apparaît comme une nouvelle source de préoccupation, la «fureur sur la route» (Smith, 2005, 2006; DCPCI, 2005).

Le *vol de véhicules* est la forme la plus fréquente et constitue la part la plus importante de la criminalité liée aux véhicules.

Consacrant une chronique de criminologie au vol d'automobiles il y a cinquante ans, Jean Susini avait établi une typologie du voleur qui n'a pas perdu de sa valeur aujourd'hui; il y décrit ainsi à côté de *l'emprunteur affectif* (proche de la notion de joyriding plus contemporaine), *l'emprunteur fonctionnel*, qui vole pour l'usage dans le cadre d'une opération criminelle plus vaste et dont l'acte peut jouer un rôle de critère de préméditation et le *spécialiste* qui se hâte de dérouler son plan, ne garde pas la voiture qui n'est qu'un élément incorporé dans une conduite plus complexe (revente par exemple). Ces «faux voleurs» sont des emprunteurs, baladeurs ou gangsters (Susini, 1956).

Aujourd'hui, différents phénomènes criminels liés au vol font l'objet d'un recensement et d'une attention particulière. Ainsi, on peut distinguer

les car-jacking et les home-jacking d'un vol classique de véhicule ou d'un vol garage.

Les car-jacking et les home-jacking sont commis avec violences ou menaces contrairement à un vol classique de véhicule.

Les vols de véhicules peuvent être directement *liés à un certain nombre d'autres problèmes* de sécurité. Un grand nombre de faits s'accompagnent d'un cambriolage (home-jacking, vols dans les garages). A cet égard, les analystes stratégiques font la distinction entre deux variantes: les faits dans lesquels le véhicule est l'objectif principal du cambriolage et les faits dans lesquels le véhicule découvert (souvent lorsque les auteurs ont découvert les clés du véhicule) est considéré comme un supplément. Si le véhicule n'a guère de valeur, il est provisoirement utilisé comme moyen de transport, puis abandonné. En ce qui concerne les véhicules d'une plus grande valeur, les bandes de cambrioleurs ont des personnes de contact en vue de les revendre¹².

Les véhicules peuvent être utilisés dans le cadre de vols qualifiés contre les commerces, ou contre d'autres cibles, soit comme *voiture-bélier*, comme *moyen de fuite* ou *encore pour transporter des biens* (plutôt des camions ou camionnettes). Ainsi, par exemple, les cambrioleurs ayant recours à la voiture-bélier ou les auteurs de vols à main armée utilisent souvent plusieurs véhicules volés, le premier véhicule est utilisé lors du vol lui-même; après une fuite rapide, les auteurs montent parfois dans un second véhicules, peut-être également volé, qui n'avait pas été utilisé lors du vol lui-même.

Illustrons ces propos:

a. Le *cambriolage au bélier*, apparu dans la première moitié des années 90 en Belgique y reste d'actualité. Les cambriolages au bélier sont des vols, ou tentatives de vol, au moyen d'un véhicule, un objet (poussé ou pas par un véhicule) ou une autre arme de frappe. Le véhicule est ici utilisé lors de l'effraction d'un étalage, d'une porte ou d'une voie d'entrée d'une entreprise ou d'un commerce, dans l'intention de s'accaparer rapidement le butin. Dans de nombreux cas, un véhicule est préalablement volé (voiture, camionnette, camion, ...) et utilisé comme véhicule-bélier

¹² Image Policière Nationale de Sécurité 2003, Police Fédérale, Direction du fonctionnement de la Police Fédérale, Service d'Analyse Stratégique, 2004 (publication interne police).

ou premier moyen de fuite. Le pillage de magasins en utilisant un véhicule comme «bélier»¹³ a été un peu documenté (Jacques, 1994).

Les phénomènes ne sont pas toujours très neufs. Les criminels s'adaptent et tirent souvent profit rapidement des apports techniques. L'utilisation des voitures comme bélier trouve ses racines dans la période d'entre les deux guerres avec la multiplication de braquages très spectaculaires (*smash-and-grab raids*). L'utilisation de plusieurs véhicules deviendra un classique: un pour enfoncer ou arracher les défenses, un deuxième pour rafler la mise, un troisième pour la fuite et un ou l'autre encore pour bloquer les voitures de police poursuivantes (Jacques, 1994).

b. En matière de *vols à main armée*, le véhicule peut être un des éléments importants dans la définition du phénomène. Ainsi, des auteurs vont commettre des faits sur des cibles. En s'attaquant aux cibles, les auteurs s'approprient un butin (dans la négative, il s'agira d'une tentative) et occasionnent des victimes (pas nécessairement liées à la cible). Pour perpétrer leurs faits, les auteurs recourent à des armes (condition sine qua non selon la définition du phénomène) et peuvent employer des véhicules et d'autres moyens (cagoules, téléphonie, ...).

Certains délits sont le résultat de choix en situation qui visent à être rationnels. Ainsi, certains délinquants s'efforcent d'adapter leur comportement aux circonstances et choisissent les moyens les plus adaptés pour atteindre leurs objectifs. Ces choix sont influencés notamment par des facteurs macroscopiques qui contribuent à dessiner des occasions de délits et à favoriser certaines situations précriminelles. Ainsi, les véhicules font partie de ce que l'on appelle les «facilitateurs» de la délinquance, avec les armes et d'autres instruments et outils utiles à la commission des infractions ou encore la disponibilité des psychotropes (alcool, médicaments, drogues) capables de désinhiber certains comportements (Clarke, 1997). En contrôlant l'accès aux «outils du crime», on intervient sur le contexte de la situation précriminelle et, en jouant sur les critères de difficulté du délit, on pèse sur la décision prise par le délinquant en augmentant l'effort requis pour passer à l'acte.

Sur l'arrondissement judiciaire de Liège, sur base des informations disponibles, nous pouvons estimer que 25% des véhicules utilisés pour un

¹³ En anglais, on utilise les expressions de *ram raid* ou encore *ram attack*. Le ram raiding, «casse bélier» sous-entend souvent la notion de rapidité dans l'action: c'est un cambriolage «éclair» réalisé à l'aide d'une voiture (le plus souvent) volée lancée dans une vitrine, un volet, ou dans l'autre sens, utilisée pour arracher les systèmes mécaniques de protection mis en place.

vol à main armée contre commerce ont été volés au préalable ou que des plaques préalablement volées ont été utilisées sur le véhicule. Ce chiffre est probablement une sous-estimation¹⁴.

Pour illustrer ces propos, nous constatons qu'en 2005, sur un total de 82 braquages de banque en Belgique, deux tiers (soit 55 faits) ont été commis avec l'aide d'un ou de plusieurs véhicules. Ceux-ci sont essentiellement à quatre roues puisque les auteurs n'ont eu recours à une moto qu'à six reprises. Quant au type de voiture, il s'agit principalement d'Audi (A3, A4 ou 2200 GT), de Bmw (520, 525 ou série 3), de VW (Golf), de Honda (Civic) ou de Ford (Escort ou Focus).

Il ressort de l'analyse des braquages les constatations (qui peuvent être cumulatives) suivantes: le véhicule utilisé par les auteurs pour commettre leur méfait est fréquemment volé au cours d'une nuit précédant le vol à main armée, soit sur le même arrondissement judiciaire, soit sur un arrondissement voisin. De même, des infractions à l'immatriculation sont régulièrement commises, soit par un vol soit par une reproduction de plaques, de sorte que l'immatriculation ne corresponde jamais au véhicule, lequel peut par ailleurs être volé. On relève également sur base des informations disponibles que seul un car-jacking préalable à la perpétration du fait a été commis.

Quant aux éléments marquants après le fait, on peut constater que le véhicule a été dans neuf cas incendié par les auteurs afin de faire disparaître d'éventuelles traces. Il peut d'ailleurs s'agir du véhicule du gérant ou d'un membre du personnel dont celui-ci aura remis, sous la menace, les clés aux braqueurs¹⁵.

c. *L'exportation de véhicules volés* (Clarke, Brown, 2003) peut être effectuée par transport maritime ou aérien, par le biais d'un passeur qui conduit le véhicule, par transport routier de marchandises ou en combinant ces méthodes. Les véhicules volés sont placés directement sur le bateau, même si actuellement ils sont le plus souvent transportés dans des containers. Les vols de chargements, de motos sont également des problématiques liées aux véhicules mais plus en tant que cibles qu'instruments de la criminalité.

¹⁴ Henneaux D., Arrondissement de Liège - Evolution & tendances des vols à main armée contre les cibles commerciales - Synthèse de 2004 au 01 novembre 2006, Police Fédérale, Arrondissement de Liège, Service de Coordination et d'Appui / Service d'Appui à la Politique Policière - Analyse Stratégique, 2006.

¹⁵ Vanderkelen V., *Picture Vols à main armée 2005*, Police Fédérale, Police fédérale, Direction de la Criminalité contre les biens, Service central – Vols à main armée.

d. Dans le cadre de *l'importation de drogues ou du tourisme de la drogue*, il est également parfois fait usage de véhicules préalablement volés. Le recel, la falsification de documents ou le commerce de documents falsifiés ou d'autres documents d'identification du véhicule constituent les activités connexes aux vols de véhicules à des fins de trafic.

Le trafic de petites quantités de hashisch (jusqu'à cent kilos) dans des véhicules privés ou des véhicules en panne rapatriés est toujours d'actualité. Des drogues sont dissimulées dans des véhicules d'occasion exportés légalement.

e. *Les utilisations de moyens de transport maritime ou aérien* pour transporter de manière illégale des marchandises légales ou illégales sont légion. De nombreux produits illégaux doivent être exportés vers nos pays. Sans une phase de transport préalable via un véhicule quelconque, les marchés locaux ne pourraient pas être alimentés. Dès lors le véhicule apparaît comme un élément constitutif incontournable dans la mise en oeuvre de nombreux trafics. A titre d'exemple, dans le cadre du commerce illicite des produits de la faune et de la flore (CITES) qui s'accompagne souvent d'un commerce illicite d'autres marchandises comme les drogues et les pierres précieuses, un des mode opératoire utilisé consiste à dissimuler l'objet de l'infraction lors de son transport par avion ou bateau. Les moyens pour y arriver peuvent être relativement nombreux et font surtout appel à l'imagination et la créativité des contrevenants. Ces types de modes opératoires sont utilisés lorsque le spécimen doit être déplacé lors d'une importation, d'une exportation ou lors de tout autre mouvement commercial illégal. La police fédérale ne dispose pas de relevé systématique de ces pratiques mais donne un aperçu des plus couramment constatées principalement lors de contrôles douaniers¹⁶. Elles témoignent souvent du niveau d'organisation des auteurs:

- la dissimulation dans des bagages personnels;
- la dissimulation sur le corps;
- la contrebande par la poste;
- la dissimulation dans des conteneurs;
- la dissimulation à bord de véhicules;
- les faux compartiments.

f. Dans le cadre *du transport d'argent*, des véhicules, équipés d'un double fond, peuvent être utilisés afin de dissimuler l'argent. Il est parfois

¹⁶ OMD, Organisation Mondiale des douanes, Faune et flore sauvages, 1997, 23-24.

nécessaire de démonter complètement le véhicule pour pouvoir découvrir les billets.

g. Des véhicules peuvent être volés pour la «sensation», comme c'est par exemple le cas du joy-riding¹⁷. Le lien peut être fait avec la problématique du tourisme de la drogue.

h. De nombreux déchets (légaux ou illégaux) sont rejetés de diverses manières: préalablement transportés, des fûts ouverts sont jetés dans des canaux, des liquides sont versés sur la voie publique à partir de véhicule en marche, des camionnettes remplies de produits sont incendiés.

i. La fraude à l'assurance se rencontre dans plusieurs branches du secteur des assurances, notamment dans la branche des assurances automobiles, où l'on fraude de cent façons différentes. Dans le cadre de la fraude à l'assurance, il convient d'être attentif aux vols dits fictifs ou mis en scène¹⁸. Dans ces cas, il ne s'agit pas d'un vol à proprement parlé, mais d'une déclaration de vol faite à la police dans le but d'encaisser la prime d'assurance alors que le véhicule n'a pas été volé. Le véhicule est vendu, mis au rebut ou encore jeté dans un cours d'eau. Dans le cas d'une escroquerie à l'assurance, il est question notamment de l'encaissement indu de l'indemnisation d'assurance.

j. En matière de terrorisme, les événements du 11 septembre nous ont montré que les avions, moyen de transport aériens par excellence, pouvaient être un instrument d'une certaine forme de criminalité. On peut considérer l'avion comme une arme, un moyen de revendication idéologique criminel mais aussi comme une cible pouvant engendrer de nombreux dégâts humains et matériels¹⁹.

k. Toujours en matière de terrorisme ou de comportements assimilés, les véhicules peuvent également être utilisés pour transporter des bombes. Les attentats à la voiture piégée ne sont plus d'actualité en Belgique mais comme nous pouvons le voir sur la scène internationale, cette forme de revendication reste très visible et marquante pour la population.

l. Dans le cadre du vandalisme, les véhicules en tant que tel peuvent également être utilisés en tant qu'instrument. On peut parler de vandalisme ludique lorsque la dégradation n'intervient pas délibérément, mais

¹⁷ Le phénomène est bien documenté; voyez par exemple O'Connel, 2006; Mc Donagh, Wortley, Homel, 2002; Parker, 1974.

¹⁸ Police fédérale, Direction de la Criminalité contre les biens, Service central – AUTOCRIM.

¹⁹ George, Button, Whatford, 2003. Voyez le Numéro spécial de la Revue canadienne de criminologie et de justice pénale consacré au transport aérien et la gestion des risques, Vol. 48, Juin 2006.

relève plutôt de la dégénérescence d'un jeu. Lors que les auteurs des faits veulent se mesurer l'un à l'autre, on parle de vandalisme de prestige. Par ailleurs, le vandalisme peut également découler de l'ennui ou de la frustration²⁰. On voit de plus en plus souvent apparaître un vandalisme revendicatif, les récents événements au sein des banlieues en France, ou plus ponctuellement en Belgique, nous montre que le véhicule est utilisé afin de rendre visible une revendication légitime ou non. Plusieurs faits de dégradations ont été commis aussi à l'encontre d'un certain type de véhicules, revendiquant ainsi par exemple des idées écologiques ou altermondialistes.

m. En matière de nuisance²¹, les forces de police ont pu constater ces dernières années, une recrudescence des compétition automobile de rue illégale. Il s'agit toutefois d'un phénomène extrême très ponctuel.

3. Quand la réalité rattrape la fiction

Le cinéma²² s'est emparé très tôt également de l'auto: elle permet d'aller vite, d'intervenir vivement et de prendre la fuite; elle est donc un magnifique outil du crime. Témoin la célèbre «traction», mais sans distinction de marques, le transport stipule la poudre et le sang. Pensons à *Butch Cassidy*, à *Bonnie and Clyde* et à mille autres depuis le premier film initiateur en la matière, *Judex*, en 1916!

Si la question est rare dans la recherche scientifique, en revanche, la fiction – elle – est très riche: télévision et cinéma font la part belle à l'imagination dans le domaine: modernisation des polices (Brigades du Tigre), folles poursuites automobiles (Bullit), courses automobiles dans les rues (*The fast and the furious*), camions béliers (*Heat*), vol dans un train en marche à l'aide d'un hélicoptère (*The Brain*), «train bombe» (Piège à grande vitesse), autobus piégé (*Speed*) ou paquebot piégé (*Speed 2*), voitures au cœur du modus operandi d'un «casse» (*Italian Job*), avions pris en otage avec leurs passagers (*Die Hard 2*), rame de métro piégée (*Die Hard 3*), ...

²⁰ Image Policière Nationale de Sécurité 2003, Police Fédérale.

²¹ La conduite automobile mal adaptée dans les quartiers est le premier facteur d'insécurité relevé dans les enquêtes dans la population menées à l'initiative du ministère de l'Intérieur (Moniteurs de sécurité).

²² Grivel, 2006.

Le 9^e art bien entendu n'est pas en reste et Tintin par exemple sera confronté très tôt au trafic et à la contrebande maritime: stupéfiants (Le crabe aux pinces d'or) ou traite des êtres humains (Coke en stock); sans oublier une des plus ancienne implications des moyens de locomotion dans le crime, la piraterie (Le secret de la Licorne). Jusqu'à la publicité qui aujourd'hui par exemple représente sur des affiches géantes l'image classique des indiens attaquant un train en marche à bord du ... dernier coupé Peugeot!

Tout, ou presque, peut être imaginé et mis en scène mais depuis un matin de septembre 2001, on ne peut plus dire «ce n'est que du cinéma». Evolution et perfectionnement de la criminalité par l'introduction des innovations technologiques, l'augmentation de la mobilité des acteurs et le pouvoir de leur imagination, que de chemin parcouru entre la rue Ordoner et le ciel de Manhattan.

Bibliographie

- Allen F.L., *Only yesterday*. 1931, New York, Harpers, 1964.
- Brodsky S.L., Bernatz M.L., Beidleman W.B., *The perfect crime – An investigation of the gasoline station drive-away*, *British Journal of Criminology*, Vol. 21, 1981, 350–356.
- Brown R., Clarke R.V., *Police intelligence and theft of vehicle for export: Recent U.K. Experience*, in: Maxfield M.G., Clarke R.V. (Eds), *From understanding and preventing car theft, Crime prevention studies*, Vol. 17, 2004, 173–192.
- Clarke R.V. (Ed.), *Situational crime prevention – Successful case studies*, Guildersland/New York, Second edition, 1997.
- Clarke R. V., Brown R., *International trafficking in stolen vehicles*, in: Tonry M. (Ed.), *Crime and Justice – A review of research*, Vol. 30, The University of Chicago Press, 2003, 197–227.
- Combeau D., *Les armes du crime: le débat sur le contrôle des armes à feu de 1911 à 1938*, in: Gavillon F. (Ed.), *Ville et crime, Les Cahiers du CEIMA*, 2, 2003.
- Corbett C., *Car Crime*, Cullompton, Willan, 2003.
- Drugs and Crime Prevention Committee, *Inquiry into violence associated with motor vehicle use – Final report*, Parliament of Victoria, 2005.
- Esterle-Hedibel M., *La bande, le risque et l'accident*, L'Harmattan, Paris, 1997.
- Felson M., *Crime and everyday life*, Pine Forge Press, Thousand Oaks/London/New Delhi, Second edition, 1998.
- George B., Button M., Whatford N., *The impact of september 11th on the UK business community*, in: Gill M. (Ed.), *Managing Security – Crime at work volume III*, Perpetuity Press, 2003, 231–245.
- Grivel C., *Des émotions traduites à la vue (Automobile et cinéma)*, *La Licorne – Revue de langue et de littérature française*, N°37, Mars 2006, publié en ligne.
- Jacques C., *Ram raiding: the history, incidence and scope for prevention* in: Gill M. (Ed.), *Crime at work – Studies in security and crime prevention*, 1994, 42-55.
- Kellens G., Pérez-Diaz C. (Eds), *Le contrôle de la circulation routière dans les pays de la CEE*, L'Harmattan, Paris, 1997.
- Lasley J., «*Designing out*» gang homicides and street assaults, National Institute of Justice, *Research in Brief*, november 1998.
- Lefort J., *L'assurance contre le vol*, Paris, E. De Boccard Editeur, 1919.

- Lester D., Controlling crime facilitators: evidence from research on homicide and suicide, in: Clarke R.V. (Ed.), *Crime Prevention Studies Volume 1*, 1993, 35–54.
- Mc Donagh E., Wortley R., Homel R., Perceptions of physical, psychological, social and legal deterrents to joyriding, *Crime Prevention and Community Safety : An International Journal*, Vol 4, N°1, 2002, 11–25.
- Montorgueil G., Cambriolage, cambrioleurs et cambriolés, *L'Argus Journal international des assurances*, 1926, 14 novembre, 1090–1093.
- O'Connell S., From Toad of Toad Hall to the «death-drivers» of Belfast: An exploratory history of joyriding, *British Journal of Criminology*, 2006, 455–469.
- Oudin F., Les motards comme figure du risque et de l'incivilité? Etude anthropologique des motards, *Le Portique, Recherches 2, Cahier 2*, 2004.
- Parker H., *View from the boys; A sociology of downtown adolescents*, Newton Abbot, David and Charles, 1974.
- Reinfurt D.W., Stewart J.R., Weaver N.L., Economy as a factor in motor vehicle fatalities, suicides, and homicides, *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 23, 1991, 453–462.
- Shelley L.I., *Crime and modernization – The impact of industrialization and urbanization on crime*, Southern Illinois University Press, Carbondale/Edwardsville, 1981.
- Smith R. G., *Measuring Road Rage*, Australian Institute of Criminology, 2005.
- Smith R.G., Impediments to the measurement of road violence, *Trends and Issues in Crime and Criminal Justice*, Australian Institute of Criminology, N° 311, 2006.
- Susini J., Le vol d'automobiles, *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 1956, 588–594.
- Svensson B., A crime-prevention car, in: Kühlnhorn E., Svensson B., (Eds), *Crime Prevention*, The National Swedish Council for Crime Prevention, Research and Development Division, Report 9, 1982, 227-237.
- Svensson B., Welfare and criminality, in: Heal K., Laycock G. (Eds), *Situational crime prevention – From theory into practice*, Home Office research and Planning Unit, 1986, 113–122.
- Wiles P., Costello A., The «road to nowhere»: the evidence for travelling criminals, Home Office Research Study 207, Home Office, Research, Development and Statistics Directorate, 2000.