

Université de Montréal

Le processus et la structure entourant l'exportation de véhicules volés

par :  
Julie Roy

École de criminologie  
Faculté des arts et des sciences

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention d'un grade  
de maîtrise es science (M.Sc.) en criminologie

Avril 2005

© Julie Roy, 2005



H.V

6015

U54

2005

V. 015

## AVIS

L'auteur a autorisé l'Université de Montréal à reproduire et diffuser, en totalité ou en partie, par quelque moyen que ce soit et sur quelque support que ce soit, et exclusivement à des fins non lucratives d'enseignement et de recherche, des copies de ce mémoire ou de cette thèse.

L'auteur et les coauteurs le cas échéant conservent la propriété du droit d'auteur et des droits moraux qui protègent ce document. Ni la thèse ou le mémoire, ni des extraits substantiels de ce document, ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans l'autorisation de l'auteur.

Afin de se conformer à la Loi canadienne sur la protection des renseignements personnels, quelques formulaires secondaires, coordonnées ou signatures intégrées au texte ont pu être enlevés de ce document. Bien que cela ait pu affecter la pagination, il n'y a aucun contenu manquant.

## NOTICE

The author of this thesis or dissertation has granted a nonexclusive license allowing Université de Montréal to reproduce and publish the document, in part or in whole, and in any format, solely for noncommercial educational and research purposes.

The author and co-authors if applicable retain copyright ownership and moral rights in this document. Neither the whole thesis or dissertation, nor substantial extracts from it, may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

In compliance with the Canadian Privacy Act some supporting forms, contact information or signatures may have been removed from the document. While this may affect the document page count, it does not represent any loss of content from the document.

Université de Montréal  
Faculté des arts et sciences

Ce mémoire intitulé

Le processus et la structure entourant l'exportation de véhicules volés

présenté par :

Julie Roy

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Pierre Tremblay  
président-rapporteur

Carlo Morselli  
directeur de recherche

Katia Petit  
membre du jury

## RÉSUMÉ

L'exportation de véhicules volés est une activité qui a fait l'objet de nombreuses questions. Dans le but de mieux connaître cette activité, deux aspects de l'exportation de véhicules volés ont été examinés. En premier lieu, une analyse de script a été effectuée afin de déterminer le processus associé à l'exportation de véhicules volés. En second lieu, une analyse de réseaux sociaux a été réalisée afin de déterminer la structure des réseaux pratiquant l'exportation de véhicules volés. Ces analyses ont été réalisées avec des données provenant de trois opérations menées par l'Agence des services frontaliers du Canada, le Service de police de la ville de Montréal, la Sûreté du Québec et du service anti-crime des assureurs. Il a été observé que bien que les réseaux utilisaient un processus similaire pour exporter les véhicules volés, la structure de ceux-ci diffère d'un réseau à l'autre. L'analyse de réseaux sociaux comble un vide laissé par l'analyse des scripts en permettant d'identifier où sont situés les coordonnateurs à l'intérieur du script. En contrepartie, l'analyse de scripts apporte aussi une contribution à l'analyse de réseaux sociaux en donnant un poids ou une valeur aux contacts que détient un acteur à l'intérieur de la structure sociale. En somme, les analyses de scripts et de réseaux sociaux sont complémentaires et cette complémentarité permet de nuancer les résultats obtenus pour chacune de ces méthodes.

Exportation de véhicules volés, processus, structure, scripts, réseaux sociaux, acteurs centraux, coordonnateurs, crime organisé.

## ABSTRACT

Stolen vehicle exportation is an activity that has been questioned over the last years. In order to get a better understanding of this activity, two aspects of stolen vehicle export have been examined. First, a script analysis has been done to learn about the process necessary to export a stolen vehicle. Second, a social network analysis has been conducted to determine the structure of the networks specialized in stolen vehicle export. These analyses have been done with investigation files from three operations conducted by the Canadian Border Services Agency, the Montreal Police Service, the Sûreté du Québec and the Insurance Anti-crime Service. We observed that though the process used for the networks under examination was similar, the structure is different from one network to another. Therefore, social network analysis fills a void that has been left by script analysis by providing a way to identify where the coordinators are in the script. In return, script analysis also contributes to social network analysis by giving a weight or a value to the social contacts that an actor has inside the social structure. In sum, script analysis and social network analysis are complementary. Moreover, the fact that those theories are complementary offers a way to qualify results of scrip and social network analyses.

Stolen vehicle exportation, process, structure, scripts, social networks, central actors, coordinators, organized crime.

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION .....	1
<b>CHAPITRE 1 : PROCESSUS ET STRUCTURE ENTOURANT L'EXPROATION DE VÉHICULES VOLÉS .....</b>	<b>5</b>
1. <i>VOL DE VÉHICULE : DISSÉQUER UNE FORME PARTICULIÈRE DE CRIME</i> .....	7
1.1. RECYCLAGE DES PIÈCES .....	9
1.2. VOL DE VÉHICULES DESTINÉS LOCALEMENT .....	9
1.3. VOL DE VÉHICULES DESTINÉS À L'EXPORTATION .....	10
1.3.1. <i>Cas de l'Europe occidentale</i> .....	11
1.3.2. <i>Cas d'Israël</i> .....	12
1.3.3. <i>Cas des États-Unis</i> .....	12
1.3.4. <i>Situation au Canada</i> .....	13
2. <i>PERSPECTIVES D'ANALYSE</i> .....	15
2.1. SCRIPTS.....	18
2.2. RÉSEAUX SOCIAUX.....	21
2.3. ANALYSE STRATÉGIQUE.....	23
3. <i>QUESTIONS DE RECHERCHE</i> .....	24
<b>CHAPITRE 2 : MÉTHODOLOGIE .....</b>	<b>26</b>
1. <i>SOURCE DES DONNÉES : LES DOSSIERS D'ENQUÊTE</i> .....	28
1.1. OPÉRATION BORIS (1997).....	28
1.2. OPÉRATION SIRÈNE (1998) .....	29
1.3. OPÉRATION TOGO (1998-1999) .....	30
2. <i>RECONSTRUCTION D'UN CAS</i> .....	33
2.1. ANALYSE DE SCRIPTS .....	33
2.2. ANALYSE DE RÉSEAUX DÉLINQUANTS.....	35
2.2.1. <i>Construction des matrices</i> .....	35
2.2.2. <i>Les mesures de centralité</i> .....	38
2.2.2.1. <i>Centralité de degré</i> .....	38
2.2.2.2. <i>Centralité d'intermédiarité</i> .....	39
3. <i>PRÉCISIONS SUR LES MESURES DE CENTRALITÉ</i> .....	41
4. <i>COMPLÉMENTARITÉ DES DEUX TECHNIQUES D'ANALYSE</i> .....	42
<b>CHAPITRE 3 : PROCESSUS DE L'EXPORTATION DE VÉHICULES VOLÉS.....</b>	<b>43</b>
1. <i>PRÉSENTATION DES PRINCIPAUX PROTAGONISTES</i> .....	44
2. <i>PROCESSUS</i> .....	45
2.1. VOL DU VÉHICULE .....	45
2.2. RECEL DU VÉHICULE .....	49
2.3. MAQUILLAGE DU VÉHICULE.....	52
2.4. MISE EN MARCHÉ DU VÉHICULE.....	55
2.5. VENTE DU VÉHICULE.....	58
3. <i>COÛTS UNITAIRES D'OPÉRATION</i> .....	62
4. <i>QUELQUES PRÉCISIONS SUR LE SCRIPT GÉNÉRAL DE CORNISH</i> .....	65
5. <i>DISTRIBUTION DES INDIVIDUS À L'INTÉRIEUR DU PROCESSUS</i> .....	68
<b>CHAPITRE 4 : STRUCTURE DE LA COORDINATION.....</b>	<b>71</b>
1. <i>STRUCTURE</i> .....	72

1.1.	LIENS DIRECTS .....	73
1.2.	LIENS INDIRECTS.....	75
2.	<b>PROCESSUS ET COORDINATION.....</b>	<b>77</b>
3.	<b>COORDONNATEURS ET INVITÉS INATTENDUS .....</b>	<b>81</b>
4.	<b>INDÉPENDANCE ET VULNÉRABILITÉ.....</b>	<b>84</b>
5.	<b>COMPLÉMENTARITÉ DE L'ANALYSE DE SCRIPT ET DE RÉSEAUX.....</b>	<b>89</b>
	<b>DISCUSSION ET CONCLUSION .....</b>	<b>91</b>
	<b>RÉFÉRENCES .....</b>	<b>99</b>
	<b>ANNEXES.....</b>	<b>XI</b>
	<b>ANNEXE 1 SIMILARITÉS ET DIFFÉRENCES CONCERNANT LE PROCESSUS UTILISÉ POUR LES RÉSEAUX ÉTUDIÉS.....</b>	<b>XII</b>
	<b>ANNEXE 2 REPRÉSENTATION GRAPHIQUE DU RÉSEAU SIRÈNE .....</b>	<b>XIII</b>
	<b>ANNEXE 3 REPRÉSENTATION GRAPHIQUE DU RÉSEAU TOGO .....</b>	<b>XIV</b>
	<b>ANNEXE 4 REPRÉSENTATION GRAPHIQUE DU RÉSEAU BORIS.....</b>	<b>XV</b>



**LISTES DES TABLEAUX**

TABLEAU I	OPÉRATIONS MENÉES PAR CERVO (1997-1999) .....	31
TABLEAU II	LISTE DE PRIX APPROXIMATIFS .....	63
TABLEAU III	DISTRIBUTION DES INDIVIDUS À L'INTÉRIEUR DU PROCESSUS DE L'EXPORTATION DE VÉHICULES VOLÉS .....	69
TABLEAU IV	INDICATEURS DE CENTRALITÉ DE DEGRÉ .....	73
TABLEAU V	INDICATEURS DE CENTRALITÉ D'INTERMÉDIARITÉ .....	76
TABLEAU VI	DISTRIBUTION DES INDIVIDUS QUI ONT OBTENU DES INDICATEURS SUPÉRIEURS À LA MOYENNE POUR LES MESURES DE CENTRALITÉ (DEGRÉ ET INTERMÉDIARITÉ) À L'INTÉRIEUR DU PROCESSUS PERMETTANT L'EXPORTATION DE VÉHICULES VOLÉS .....	78
TABLEAU VII	INDICATEURS DE CENTRALITÉ POUR LES ACTEURS CENTRAUX .....	82
TABLEAU VIII	NOMBRE DE CONTACTS SELON LES ÉTAPES DU SCRIPT .....	86

**LISTES DES FIGURES**

FIGURE 1	LE SCRIPT DU VOL DE VÉHICULES À MOTEUR.....	20
FIGURE 2	GRILLE D'ANALYSE UTILISÉE POUR PARCOURIR LES DOSSIERS D'ENQUÊTE.....	34
FIGURE 3	MATRICE BINAIRE SYMÉTRIQUE .....	36
FIGURE 4	ÉLABORATION DU SCRIPT AVEC DE NOUVELLES ÉTAPES.....	67

## REMERCIEMENTS

J'aimerais d'abord remercier l'équipe du projet CERVO, Sophie Gougeon, Denis Trudeau et Jean Richard. Merci de m'avoir accueillie une fois de plus et permis de fouiller dans les dossiers d'enquête.

Ensuite, je souhaiterais remercier mon directeur de recherche Carlo Morselli pour son ouverture d'esprit et sa capacité d'identifier ce qui était récupérable lors de mes « excès de créativité ». Je souhaiterais également remercier Pierre Tremblay et Katia Petit pour leurs commentaires éclairants et inspirants.

Finalement, je voudrais remercier ma famille et mes amis qui m'ont apporté leur soutien et leurs encouragements. Un merci tout spécial à mes parents qui ont accepté que je les « tanguyse » pendant tout ce temps.

## **INTRODUCTION**

Au Québec, depuis le début des années 1980, le taux de crime contre les biens a connu un plafonnement (Ouimet et Tremblay, 1993). Le taux de crime contre les biens a ensuite diminué au cours des années 1990 (Ministère de la Sécurité publique, 2004). La seule exception remarquable est l'augmentation du taux de vol de véhicules à moteur. Cependant, en 2002, une baisse de 11.5% a été observée et ce taux est demeuré stable en 2003. Les vols de véhicules sont donc à leur plus bas niveau en 12 ans (Ministère de la Sécurité publique, 2004). Le nombre de véhicules volés dans un endroit donné, que ce soit une ville ou un pays, ne fournit aucune information sur la proportion de véhicules qui sont volés pour des fins de revente. Au Québec, bien que le taux de véhicules volés soit inférieur à certaines provinces canadiennes (Tremblay S., 1999), la proportion de véhicules volés pour fins de revente est beaucoup plus importante que dans les autres provinces canadiennes (Tremblay et al., 1994). À ce sujet, une distinction doit être effectuée entre les véhicules qui sont volés pour être revendus localement, soit en pièces ou au complet, et les véhicules qui sont volés pour être exportés vers d'autres pays. C'est précisément cette dernière option qui sera examinée dans la présente recherche.

Le vol de véhicule professionnel, qui inclut l'exportation de véhicules volés, a récemment fait l'objet d'une analyse de la part des principaux intervenants oeuvrant dans le domaine. En 2003, le *Project 6116 : A National Committee to Reduce Auto Theft* a publié un rapport sur l'impact du vol de véhicule professionnel au Canada. Formé en 2000, le Projet 6116 est un comité qui rassemble plusieurs intervenants intéressés au phénomène du vol de véhicules pour des fins de revente. Ces intervenants proviennent de divers organismes comme l'Agence des services frontaliers du Canada, des services policiers des villes de Montréal et de Toronto, du Bureau de l'assurance du Canada, de la Gendarmerie royale du Canada, du Groupement des assureurs automobiles, de l'École de criminologie de l'Université de Montréal, du Ministère de la Justice du Canada et du Service canadien de renseignements criminels. D'une part, certains intervenants affirment qu'il s'agit d'une activité criminelle pratiquée par des groupes organisés et

qu'elle peut être utilisée pour financer d'autres délits<sup>1</sup> (Project 6116, 2003). D'autre part, d'autres affirment qu'il s'agit d'une activité pratiquée par des individus qui se regroupent de façon aléatoire ou sont associés par un groupe ethnique ou criminel<sup>2</sup> (Project 6116, 2003).

L'exportation de véhicules volés est une activité qui suscite diverses questions. Ainsi, nous avons délimité deux questions de recherche pour la présente étude. Premièrement, nous établirons le processus nécessaire pour exporter des véhicules volés. Cette analyse permettra de déterminer s'il existe des différences entre les réseaux à l'étude. Deuxièmement, afin de poursuivre la réflexion sur l'exportation de véhicules volés, nous nous intéresserons à la structure sociale des réseaux. En illustrant cette structure, nous pourrons ensuite déterminer qui sont les acteurs centraux qui coordonnent les activités d'exportation de véhicules volés et où ceux-ci sont situés dans le processus. À notre sens, ces questions de recherche permettront d'apporter des réponses aux questions suscitées par l'exportation de véhicules volés.

Afin de déterminer comment l'exportation de véhicules volés est réalisée et comment les individus associés s'inscrivent à l'intérieur de la structure, nous avons débuté cette étude avec une recension des écrits. Le but de cette section est d'abord de situer l'exportation du vol automobile parmi les autres formes de vol de véhicule dont le *joyriding* ou le démantèlement d'un véhicule pour la revente des pièces. À cause de la complexité ou de la sophistication associée à l'exportation de véhicules volés, cette activité peut être pensée en terme de crime organisé. C'est pourquoi nous nous sommes ensuite intéressés aux perspectives d'analyses généralement utilisées pour comprendre cette catégorie de criminalité. Nous avons passé en revue la catégorisation ethnique, les perspectives du marché, des scripts et des réseaux sociaux. Nous avons constaté que les théories des scripts et des réseaux sociaux étaient complémentaires et permettaient de répondre à nos

---

<sup>1</sup>La citation tirée du projet 6116 se lit comme suit: «The sale of these motor vehicles in Canada and abroad provides a substantial source of revenue for the organized theft ring. This revenue may then be redirected to other criminal enterprises such as the import/export of narcotics or illegal firearms» (Project 6116, 2003: 7).

<sup>2</sup>La citation tirée du Projet 6116 se lit comme suit: « These rings can be established upon common ethno-cultural backgrounds, criminal gang affiliations, or they can be wide open to persons from various backgrounds » (Project 6116, 2003: 21).

questions de recherche. Nous avons donc rassemblé ces deux théories sous la bannière de l'analyse stratégique qui permet d'analyser une forme particulière de crime de façon spécifique.

Les données utilisées pour répondre aux questions de recherche sont constituées de dossiers d'enquête provenant de trois opérations consacrées à l'exportation de véhicules volés : l'opération Boris (1997), l'opération Sirène (1998) et l'opération Togo (1998-1999). Ces trois opérations ont été menées par le Projet CERVO une coalition formée par l'Agence des services frontaliers du Canada, la Sûreté du Québec, le Service de police de la Ville de Montréal et le service anti-crime des assureurs. Cette organisation a pour but de combattre l'exportation de véhicules volés au Québec. Ces dossiers d'enquête comprenaient les notes des enquêteurs, les rapports de filature, les relevés d'écoute électronique, les transcriptions des interrogatoires et les affidavits. Afin de répondre à nos questions de recherche, nous utiliserons d'abord l'analyse de scripts. Celle-ci nous permettra d'établir le processus nécessaire à l'exportation de véhicules volés et de comparer celui-ci entre les différents réseaux. Ensuite, nous réaliserons des analyses de réseaux basées sur les indicateurs de centralité (degré et intermédiarité) qui permettront d'illustrer la structure des réseaux et d'identifier les coordonnateurs. Parallèlement, ces analyses permettront de démontrer comment la perspective de réseaux sociaux est complémentaire à l'analyse de scripts et vice versa.

Finalement, nous concluons cette étude en proposant de revisiter les principaux éléments qui constituent la recherche en adoptant le point de vue de l'endroit où les véhicules sont exportés. Par ailleurs, nous suggérerons des perspectives de recherche concernant l'exportation de véhicules volés, lesquelles pourraient être pertinentes à explorer dans la poursuite de la réflexion. En outre, nous discuterons de l'éventuelle présence du crime organisé dans le domaine de l'exportation de véhicules volés.

**CHAPITRE 1 : PROCESSUS ET STRUCTURE  
ENTOURANT L'EXPORATION DE VÉHICULES VOLÉS**



L'exportation de véhicules volés est un délit qui fait l'objet de plusieurs spéculations de la part des différents intervenants impliqués. D'une part, selon le Bureau d'assurance du Canada (2000), l'exportation de véhicules volés est une activité qui est hautement organisée et qui profite des flous juridiques qui existent entre les différentes législations des pays concernés. En outre, Statistiques Canada stipule que les groupes spécialisés dans cette activité recrutent des jeunes pour voler les voitures afin de protéger les acteurs centraux au sein du réseau. Ainsi, ces jeunes se serviraient du vol de véhicules comme une porte d'entrée dans le monde du crime organisé (Wallace, 2001). De surcroît, comme nous l'avons mentionné précédemment, le Projet 6116 (2003) affirme que certains groupes utilisent les profits réalisés par l'exportation des véhicules volés pour financer d'autres activités criminelles. D'autre part, d'autres intervenants considèrent que l'exportation de véhicules volés est réalisée par un petit groupe d'individus qui ne sont pas nécessairement très organisés. Ces groupes peuvent être constitués par un regroupement ethnique, criminel ou aléatoire (Project 6116, 2003). Par ailleurs, dans le cas du recel de véhicules, ce dernier est pratiqué par des individus qui appartiennent au milieu de l'automobile et qui cherchent à obtenir un revenu supplémentaire (Tremblay, 1999). En somme, tout dépendant du point de vue adopté, l'exportation de véhicules volés peut être considérée comme une activité prisée par les organisations criminelles ou comme le résultat d'une opportunité criminelle qui a été saisie par les travailleurs du milieu automobile.

Le vol de véhicules, en particulier l'exportation de ceux-ci, fait l'objet d'opinions bien distinctes de la part des intervenants impliqués. En décrivant le phénomène de l'exportation en détail, nous pourrions déterminer comment l'activité est réalisée et comment les individus associés s'inscrivent à l'intérieur de la structure du réseau. Cette description nous permettra de confronter les nombreuses idées associées à l'exportation de véhicules volés. Nos questions de recherche sont de deux ordres. D'une part, nous nous interrogerons sur la façon dont l'exportation des véhicules volés est réalisée. Cette première question est essentielle car elle nous permettra de déterminer s'il existe des différences entre les réseaux à l'étude quant au processus qu'ils ont utilisé. D'autre part, nous nous attarderons sur la forme des réseaux à l'étude et sur la distribution des

individus à l'intérieur de ceux-ci. Ainsi, nous pourrions déterminer où sont situés les coordonnateurs à l'intérieur du processus.

Ce chapitre, consacré à la recension des écrits, permet d'abord de situer où s'inscrit l'exportation de véhicules volés dans la lignée du vol automobile. Ensuite, nous avons élaboré sur les différentes perspectives qui peuvent être utilisées pour analyser ce type d'activité : la catégorisation ethnique, le marché, les scripts et les réseaux sociaux. Nous avons conclu que les perspectives des scripts et des réseaux sociaux étaient complémentaires et permettaient de répondre à nos questions de recherche. Suite à cette constatation, nous avons rassemblé ces deux perspectives sous la bannière de l'analyse stratégique qui permet d'obtenir un portrait le plus fidèle possible d'une activité. Nous terminons ce chapitre par un résumé des principaux points et le rappel des questions de recherche de la présente étude.

### ***1. Vol de véhicule : disséquer une forme particulière de crime***

En observant les statistiques concernant le pourcentage de véhicules à moteur trouvés et non retrouvés, on peut penser que différents types de vol sont commis expliquant ainsi cette variation. Premièrement, certains individus empruntent une voiture pour un temps donné, que ce soit pour une ballade ou pour la commission d'un crime. Ces vols sont habituellement attribués à des jeunes qui saisissent une opportunité. Deuxièmement, d'autres volent dans et sur les véhicules afin de se procurer certains articles comme une radio ou des enjoliveurs de roues. Troisièmement, d'autres personnes décident de faire disparaître leur voiture afin de toucher le montant des assurances. Finalement, on trouve les délinquants qui volent un véhicule afin de le revendre et d'en tirer un profit (Clarke et Harris, 1992). Il importe de saisir que le délinquant qui commet chaque type de vol a sa propre motivation et le déclin de l'un ne signifie pas nécessairement l'augmentation de l'autre (Tremblay et al., 1994). En somme, il s'agit du même délit, mais en deux pratiques criminelles et logiques distinctes qui répondent à une motivation particulière (Cusson et Cordeau, 1995 : 108).

Le vol pour recel s'inscrit dans un contexte historique particulier. À la fin de 1973, la crise du pétrole a profondément désorganisé l'industrie automobile de façon durable. Par conséquent, le pétrole étant plus dispendieux, il en est résulté une baisse du pouvoir d'achat des consommateurs. À la même époque, il y a eu une augmentation du nombre de fabricants automobiles. De ce fait, on s'est retrouvé devant une moins grande interchangeabilité entre les pièces, les modèles de voiture étant plus nombreux. Conséquemment, les consommateurs ont fait face à une pénurie de pièces et une hausse conséquente des prix (Tremblay et al., 1992). Ainsi, après 1975, on remarque que la demande pour des véhicules usagés a augmenté (Tremblay et al., 1994). En effet, le nombre de consommateurs désirant se procurer une voiture, mais appauvris par la crise de pétrole, est en hausse (Tremblay et al., 2001). On peut alors penser que de nouveaux consommateurs ont été attirés par des voitures usagées pratiquement neuves, et en certains cas volées, en autant que l'impunité demeure assurée ou encore que les acheteurs ne se posent pas trop de questions sur les circonstances entourant la vente (Tremblay et al., 1994).

D'un autre côté, la demande du consommateur ne suffit pas à l'expansion du recel. Tout d'abord, on retrouve une augmentation de vendeurs légitimes prêts à prendre le risque d'être impliqués dans une transaction douteuse (Tremblay et al., 1994). Ce risque n'est pas très important, car les sentences et les ressources policières n'ont pas suivi le même rythme que les bénéfices reliés au vol et au recel de véhicule moteur (Tremblay et al., 1994). De plus, une faible réglementation permet le développement de réseaux spécialisés dans ce type d'activité (Tremblay et al., 2001). En effet, le Québec est la seule province canadienne où un marché complexe de recel de véhicules moteurs volés s'est installé (Tremblay et al., 1992). La raison de ce phénomène est qu'il s'agit de la province où il est le plus facile d'avoir accès au marché légitime des véhicules et des pièces usagées. Les règles d'obtention de permis et de licences d'exploitation sont moins sévères qu'ailleurs au Canada. Par exemple, un individu ne possédant pas d'enseigne peut obtenir ce genre de permis (Tremblay et al., 1992). C'est pourquoi, au Québec, la proportion de délinquants qui choisissent de commettre un vol de véhicule

moteur est plus élevée que dans toutes les autres provinces canadiennes (Brantingham et Brantingham, 1994).

Le recel est une part importante du vol de véhicules moteurs. En effet, depuis quelques années on remarque une augmentation de véhicules qui ne sont pas retrouvés. On peut penser que ces véhicules ne sont pas retrouvés, car ils sont intégrés dans le marché légitime, soit en pièces, soit en véhicule complet destiné pour la scène locale ou internationale (Tremblay et al., 2001). Les prochaines sections élaborent sur les éléments qui caractérisent ces formes de recel de véhicules.

### **1.1. Recyclage des pièces**

En 1979, l'Assurance automobile du Québec a mis sur pied des centres d'estimation pour évaluer impartialement les dommages d'un véhicule accidenté afin d'éviter la surfacturation de certaines entreprises spécialisées en réparation automobile. Il est possible que ces individus, voyant leur profit diminué, aient compensé en achetant des pièces volées ou d'origine douteuse (Tremblay et al., 1992). D'un autre côté, en 1984, le Congrès américain a adopté le *Motor Vehicle Theft Law Enforcement Act*, une loi obligeant les fabricants automobiles de buriner les principales parties de métal d'un véhicule en apposant un numéro d'identification (NIV) sur les voitures fréquemment volées pour ainsi enrayer une pratique courante, soit celle de recycler des pièces volées (Harris et Clarke, 1991).

### **1.2. Vol de véhicules destinés localement**

Certains véhicules automobiles sont volés pour répondre à la demande locale. Des consommateurs peuvent être attirés par des véhicules pratiquement neufs, et en certains cas volés, en autant que l'impunité demeure assurée ou encore que les acheteurs ne se posent pas trop de question sur les circonstances entourant la vente (Tremblay et al., 1994). Par ailleurs, lorsqu'il s'agit de véhicules à moteur complets revendus sur la scène locale, il est impossible de ne pas mentionner la technique du *body switching*. Pour ce faire, il suffit d'acheter un véhicule gravement accidenté pour y soustraire son NIV pour

ensuite l'apposer sur un modèle similaire volé (Tremblay et al., 2001). Selon l'étude menée par Talon (1996), ces carcasses de véhicules proviennent soit du Québec, soit de la province voisine. Toutefois, le Groupement des assureurs automobiles (GAA) soulève un point intéressant concernant une troisième source d'approvisionnement de ferraille. En effet, chaque année, 25 000 véhicules sont importés des États-Unis. Le GAA (2001) estime que ceux-ci sont importés pour leur NIV qui est ensuite apposé sur un véhicule volé au Québec dans le but de le légitimer.

En ce qui a trait à la remise en marché des véhicules volés sur la scène locale, Talon (1996) dénombre quatre stratégies. Premièrement, le receleur peut vendre le véhicule volé par le biais des petites annonces à des particuliers de bonne foi. Deuxièmement, avec la complicité d'un commerçant, les véhicules peuvent être revendus à un particulier ou en gros. Troisièmement, le receleur peut vendre ses véhicules à des acheteurs qui les écoulent à leur clientèle. Finalement, le receleur peut vendre les véhicules volés par le biais de sa propre entreprise.

### **1.3. Vol de véhicules destinés à l'exportation**

Selon Cornish (1994), l'exportation est une des formes les plus élaborées du vol de véhicules. Ce type d'activité s'inscrit dans la grande famille du vol de véhicule et peut être distingué par l'utilisation de différentes techniques, de cibles ou de méthodes. De plus, l'exportation de véhicules volés se caractérise par différents niveaux de complexité organisationnelle (Cornish, 1993 : 31). Au cours des dernières années, quelques études se sont penchées sur ce sujet. Parmi celles-ci, mentionnons la recherche préliminaire de Gerber et Killias (2001) sur les véhicules volés en Europe de l'Ouest et exportés vers l'Europe de l'Est, l'étude de Herzog (2003) sur les véhicules volés en Israël et exportés vers les territoires palestiniens et retournés en Israël, celle de Field et al. (1992) sur les véhicules volés dans le sud des États-Unis et exportés au Mexique et l'étude de Tremblay et al. (2001) sur les véhicules volés au Québec et exportés par la frontière terrestre ou par la voie maritime. Afin de situer l'exportation de véhicules volés au Québec par rapport à ces endroits, les prochains paragraphes élaborent les principaux résultats obtenus par ces études.

### 1.3.1. Cas de l'Europe occidentale

En Europe, au cours des dernières années, on a assisté à une augmentation du nombre de véhicules volés dans la région occidentale. Selon les médias allemands, un bon nombre de véhicules de luxe volés proviennent de leur pays. L'étude de Gerber et Killias (2001) se penche sur le cas de la ville russe de Kaliningrad, située à proximité de la Pologne et de la Lituanie, qui est connue comme étant le point d'entrée de la marchandise provenant de l'Europe de l'Ouest et le point de sortie des biens prohibés (i.e., drogues) fabriqués en Europe de l'Est. Par exemple, en ce qui concerne les véhicules récents (moins de trois ans) et, particulièrement ceux luxueux, provenant de l'occident (i.e., Audi, BMW), les autorités estiment que de 20 à 35 % de ceux-ci ont été volés en Europe occidentale.

Les auteurs se sont penchés sur la façon utilisée afin d'exporter, de légitimer et de vendre les véhicules volés. Premièrement, afin que les véhicules quittent leur pays d'origine pour être exportés en Europe de l'Est, il existe plusieurs façons de procéder. On peut présenter aux autorités douanières de faux papiers qu'on a fabriqués ou qui appartiennent à un véhicule accidenté. Une autre méthode consiste à cacher les voitures volées parmi une série de véhicules qui sont exportés légalement. Avec le trafic frontalier, il est impossible de vérifier attentivement toutes les marchandises exportées. Deuxièmement, pour amener les véhicules jusqu'à Kaliningrad, deux frontières doivent être traversées. D'abord, il y a la frontière entre l'Allemagne et la Pologne et ensuite celle entre la Pologne et la Russie. À cette étape, il est fort probable que la voiture possède une plaque russe. Pour entrer en Russie, la loi exige que les plaques de véhicules ayant quitté le pays soient enregistrées. Cependant, comme la plaque n'a jamais quitté officiellement la Russie, la corruption est la meilleure façon de s'assurer que le véhicule traverse la frontière. Troisièmement, à Kaliningrad, les documents qui ont été utilisés pour amener la voiture au pays sont détruits et on en fabrique de nouveaux afin de brouiller les pistes. Ensuite, on paie les taxes sur le véhicule. La voiture est amenée à la police où elle est enregistrée officiellement en Russie. Les policiers doivent, en théorie, inspecter les papiers du véhicule et vérifier si le numéro de

série a subi une altération. Ces vérifications sont souvent faites de façon superficielle. Cependant, si le policier suspecte une anomalie, le véhicule est inspecté par un expert. Ces experts sont aussi sensibles à la corruption que les autres membres de l'autorité et, par conséquent, la vérification faite n'est pas fiable. Finalement, les véhicules doivent être maintenant vendus. Dans le cas d'une commande, on téléphone au client pour qu'il vienne chercher sa nouvelle voiture. D'un autre côté, il est possible de vendre les véhicules volés directement au public dans un marché comme celui de Borisovo. Les véhicules sont supposés être neufs malgré l'absence d'emballage. De plus, les vendeurs devraient fournir des documents démontrant l'origine légitime des véhicules. Cependant, la corruption est encore le meilleur moyen de s'assurer que les policiers ne viendront pas poser de gênantes questions (Gerber et Killias, 2001).

### 1.3.2. Cas d'Israël

En Israël, depuis les années 1990, le taux de véhicules volés non retrouvés est en hausse. Par exemple, le taux de ces derniers a atteint une proportion d'environ 70 %. Cette situation est relativement récente, car au début des années 1990 ce taux était comparable à d'autres pays du monde occidental (Grande-Bretagne, Australie, Canada et États-Unis). Le recel en Israël est caractérisé par le développement graduel de réseaux organisés impliqués dans le vol massif de voitures, en particulier pour obtenir les pièces. Les véhicules sont volés en Israël et conduits vers des garages situés sur les territoires contrôlés par les autorités palestiniennes, où les véhicules sont découpés en pièces et retournés en Israël. Par la suite, ces pièces sont vendues comme des pièces usagées légitimes et utilisées pour réparer des automobiles accidentées (Herzog, 2003).

### 1.3.3. Cas des États-Unis

Vers la fin des années 1980, on réalise qu'au Texas les véhicules volés ne sont pas retrouvés dans une plus grande proportion que pour les États-Unis en entier lorsqu'ils sont volés près de la frontière mexicaine (Field et al., 1992). Miller (1987) suggère que le type de véhicules volés est déterminé par les caractéristiques de la scène locale, car parmi les voitures les plus fréquemment volées et non retrouvées, on trouve les modèles de véhicules qui sont vendus aux États-Unis et au Mexique. À ce sujet, il importe de

mentionner qu'afin de protéger le marché domestique de l'automobile, une loi mexicaine interdit d'importer des véhicules âgés de moins de quatre ans ainsi que des modèles qui sont disponibles ailleurs que dans ce pays. Cette réalité explique pourquoi les catégories d'automobiles disponibles des deux côtés de la frontière sont non seulement volées au Texas, mais aussi dans les états voisins de la frontière mexicaine qui présentent aussi des taux de recouvrement plus bas en comparaison avec le reste du pays (Field et al., 1992).

#### 1.3.4. Situation au Canada

Tout comme pour les cas des zones situées près de la frontière mexicaine, de l'Europe de l'Est et des villes israéliennes près des territoires palestiniens, le Québec est particulièrement touché par le phénomène de l'exportation de véhicules automobiles volés. À ce sujet, il importe de mentionner que la province compte, non seulement une frontière comme dans le cas des États-Unis, mais aussi un important port. De plus, Montréal dispose d'un réseau ferroviaire et autoroutiers donnant accès à toutes les régions de l'Amérique du Nord (Port de Montréal, 2002). Avec tous ses atouts, Montréal est l'une des grandes métropoles dans le domaine du transport. Le fait que Montréal dispose d'un port particulièrement attrayant attire un bon nombre d'entrepreneurs légitimes, mais aussi criminels.

Alors que les véhicules volés, pour répondre à la demande locale, ciblent les besoins des consommateurs, les réseaux pratiquant l'exportation de véhicules, recherchant un plus grand profit pour chaque unité, volent des modèles dispendieux. En effet, les véhicules volés destinés à l'exportation ont une valeur plus élevée que les voitures volées pour les pièces ou pour être revendues localement. Il existe plusieurs raisons qui expliquent pourquoi les véhicules dispendieux volés sont exportés. Premièrement, dans n'importe quel type de marché, le nombre de consommateurs aisés est, en définition, petit (Tremblay et al., 2001). Deuxièmement, il s'agit de consommateurs qui sont difficiles à atteindre. Ils ne fréquentent pas le marché des véhicules usagés, n'investissent pas de temps à rechercher un véhicule à bon prix et ne sont pas intéressés à marchander avec un vendeur qui n'est pas reconnu officiellement. De plus, offrir un rabais substantiel sur un



véhicule luxueux n'est pas suffisant, car les acheteurs pourraient soupçonner la présence de défauts cachés ou bien se douter de la provenance du véhicule. Les réseaux ciblant des véhicules dispendieux recherchent par conséquent de nouvelles opportunités afin d'écouler leur marchandise. L'exportation devient alors une solution pour atteindre ces nouveaux marchés (Tremblay et al., 2001).

Comparativement aux véhicules destinés à alimenter la demande locale, l'exportation de véhicules volés requiert une expertise différente pour être réalisée. Ainsi, de nouveaux participants ont été ajoutés, car des étapes supplémentaires doivent être réalisées afin d'exporter les véhicules volés. D'une part, dans le cas de l'exportation par la frontière terrestre, un chauffeur est nécessaire pour conduire le véhicule à destination. D'autre part, dans le cas de l'exportation outre-mer, un intermédiaire est nécessaire pour faire le lien entre l'opération de voler le véhicule et celle de le vendre dans le pays destinataire. D'un autre côté, certaines étapes peuvent être évitées. C'est le cas notamment de l'étape du *body switching*. Bien qu'une majorité des réseaux à l'étude ont utilisé cette technique, d'autres ont préféré expédier les véhicules en déclarant un produit différent (Tremblay et al., 2001).

Finalement, on peut s'interroger sur les endroits où les véhicules volés sont exportés. Contrairement aux États-Unis, à l'Europe occidentale et à Israël, le Canada ne se situe pas près de pays voisins présentant des différences économiques importantes. Les véhicules volés exportés peuvent aboutir dans les pays occidentaux, mais ils sont principalement destinés dans des endroits où les concessionnaires automobiles sont rares et les tarifs sur les véhicules importés élevés. Le Bureau d'assurance du Canada (2002) rapporte que les véhicules volés sont exportés en Europe de l'Est, au Moyen Orient, dans les Caraïbes, en Amérique du Sud, en Afrique et en Asie du Sud-Est.

Nous remarquons que le vol de véhicules est une forme d'activité qui s'inscrit sur une échelle de complexité. À une extrémité, nous retrouvons le vol de véhicules commis par des jeunes qui perpètrent un vol opportuniste pour se balader et, à une autre, l'exportation de véhicules volés qui est une activité complexe, car plusieurs étapes

doivent être effectuées afin de la réaliser. La complexité d'une activité criminelle est généralement associée au crime organisé. En effet, pour réussir une activité complexe, une organisation est nécessaire afin d'effectuer toutes les étapes qui permettent sa réalisation. D'ailleurs, Wallace (2001) affirme que les véhicules qui ne sont pas retrouvés sont souvent l'œuvre de réseaux organisés qui volent des véhicules pour les pièces ou pour la revente au Canada ou ailleurs. Dans les prochains paragraphes, nous nous attarderons aux perspectives utilisées pour analyser les délits généralement associés au crime organisé.

## *2. Perspectives d'analyse*

Une façon de réfléchir en terme de crime organisé est d'utiliser une catégorisation ethnique. Bien que la catégorisation ethnique n'est pas considérée comme telle en tant que perspective d'analyse, cette façon de procéder est utilisée par les services policiers afin de classer le renseignement criminel. Dans le cas des véhicules volés exportés, Clarke et Brown (2003) ont suggéré que la migration importante dans les pays occidentaux a eu pour résultat d'augmenter le nombre d'individus possédant les contacts nécessaires permettant d'expédier les véhicules volés. En effet, les exportateurs sont probablement en contact avec des individus dans leur pays d'origine et peuvent brouiller les pistes d'enquête en s'exprimant dans leur langue maternelle qui n'est peut être pas familière pour les autorités policières (Clarke et Brown, 2003).

Dans ses rapports, le Service canadien de renseignements criminels utilise ce type de catégorisation afin de dresser des portraits globaux de la menace associée au crime organisé. De plus, comme nous l'avons mentionné précédemment, sans être une perspective d'analyse comme telle, cette façon de procéder permet de catégoriser des renseignements criminels. Dans les rapports qu'il publie, le Service canadien de renseignements criminels identifie quatre souches ethniques organisées : les groupes asiatiques, est-européens, italiens et autochtones. Parallèlement, les bandes de motards criminalisés sont considérées comme le cinquième groupe organisé et ont obtenu un statut comparable à un groupe ethnique. Cependant, bien que les rapports du Service canadien de renseignements criminels utilisent une catégorisation pour analyser les

groupes organisés, ces derniers soulignent que les différents groupes ethniques entretiennent des liens entre eux, peu importe leurs origines. Ainsi, la structure de ces groupes serait fluide et permettrait d'exercer simultanément d'autres activités criminelles avec différents membres de d'autres groupes (Service canadien de renseignements criminels, 1997-2004). En considérant que les différents groupes partagent des relations entre eux, la spécificité ethnique n'est plus un avantage. Somme toute, il suffit de connaître les individus qui possèdent l'expertise recherchée et qui pourront contribuer à la réalisation de l'activité choisie.

Nous constatons donc que la catégorisation ethnique utilisée sur une base opérationnelle par les corps policiers présente certaines faiblesses pour des fins de recherche. En effet, il semble que les individus interagissent entre eux, peu importe leur appartenance à un groupe ethnique. D'ailleurs, comme nous l'avons mentionné précédemment, le Projet 6116 (2003) affirme que les individus associés aux groupes spécialisés dans l'exportation de véhicules volés peuvent appartenir à une catégorie ethnique, être associés à une organisation criminelle ou être rassemblés de façon aléatoire. Même s'il a déjà été pertinent de considérer l'existence d'une succession ethnique ou d'une couche de la société comme baignant dans une culture criminelle, au cours des dernières années cette catégorisation a perdu sa pertinence (Beare et Naylor, 1999). Par ailleurs, les groupes organisés ont pénétré les marchés étrangers afin d'augmenter leur profit. Les autorités ne peuvent plus maintenant considérer les groupes organisés comme étant distincts et compétitifs entre différentes ethnies. Non seulement les différents participants se tolèrent, mais ils travaillent en collaboration afin de bâtir les réseaux nécessaires pour réussir leurs opérations (Beare, 1996 : 66).

Dans un autre ordre d'idées, la perspective du marché est aussi utilisée dans l'analyse du crime organisé. Afin de satisfaire la clientèle, les entrepreneurs criminels doivent connaître ce qui l'intéresse et être en mesure de répondre à ses besoins. Par exemple, dans le domaine de l'exportation des véhicules volés, Miller (1987) soutient que ceux-ci sont choisis à partir de la liste des modèles préférés. Reuter (1983) suggère qu'il existe un lien entre l'organisation sociale des transactions illégales et la structure des marchés

illicites qui les définies. En effet, l'organisation des marchés illégaux est largement déterminée par les forces économiques (Reuter, 1983 : 109).

Une des conséquences découlant de la production de produits illégaux est le coût associé à l'arrestation et à la saisie des marchandises. Conséquemment, il est essentiel de contrôler les informations qui circulent à propos d'une participation dans une activité illégale en impliquant un nombre réduit de participants (Reuter, 1985). Ainsi, une entreprise illégitime a tout intérêt à demeurer petite. Cette situation l'empêche de connaître la croissance qu'elle connaîtrait si elle était légitime. De plus, les entreprises criminelles ne sont pas réellement intégrées dans le marché légal. Une raison qui peut expliquer cette situation est le fait que les entreprises soient instables. D'abord, l'entrepreneur ne peut pas prendre le temps d'investir dans la formation de ses employés, car ils ne sont pas présents assez longtemps dans l'organisation (Reuter, 1985). En effet, le temps passé pour les employés d'une entreprise criminelle est beaucoup plus court que pour ceux d'une entreprise légitime. Le temps d'emploi pour les participants des marchés illégaux est susceptible d'être plus court que pour les participants des marchés légaux. Parmi ces employés, on en retrouve un nombre important qui ne sont pas fiables et sujets à l'emprisonnement. L'entreprise elle-même est plus éphémère pour diverses raisons, entre autres, parce que l'entrepreneur peut aussi être occasionnellement emprisonné (Reuter, 1983 : 119).

En somme, la catégorisation ethnique et la perspective du marché fournissent donc bien peu d'indications sur le degré de sophistication nécessaire pour réaliser l'exportation de véhicules volés. Comme nous nous intéressons essentiellement au processus nécessaire pour exporter un véhicule volé et à la structure dans laquelle les individus s'inscrivent, ces perspectives ne peuvent pas être utilisées. Nous devons alors nous pencher sur d'autres perspectives afin de répondre à nos questions de recherche. La théorie des scripts permet de répondre à notre première question de recherche. En effet, elle se situe dans cette ligne de pensée en permettant d'évaluer le degré d'expertise et de compétence nécessaire à la commission d'un délit (Cornish, 1994 : 187).

### 2.1. Scripts

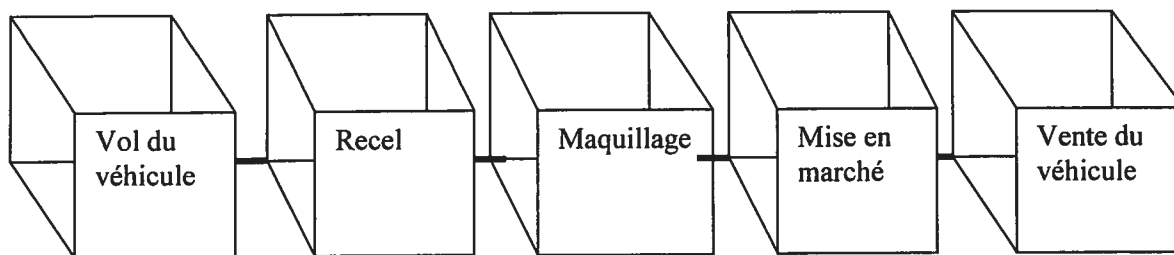
Avant de s'attarder à la perspective des scripts, il importe s'intéresser brièvement à l'approche du choix rationnel. Cette approche suppose que certains individus commettent des crimes car il s'agit du moyen le moins coûteux afin d'obtenir les bénéfices qu'ils souhaitent. Cette perspective ne cherche pas à démontrer pourquoi la criminalité organisée existe, mais comment celle-ci est accomplie (Cornish et Clarke, 2001 : 41). Cette approche permet de se concentrer sur l'analyse des caractéristiques d'un crime spécifique plutôt que de porter attention aux organisations criminelles. L'approche du choix relationnel suppose que les délits commis dans le cadre d'activités criminelles organisées sont complexes. En effet, leurs réalisations impliquent une interaction entre les acteurs criminels, les équipements, les endroits et les activités. En outre, les délits ont tendance à être répétés, routiniers et liés par un *modus operandi* particulier (Cornish et Clarke, 2001 : 42).

Afin de mieux saisir la complexité ou la sophistication de certains crimes, le script a été utilisé afin de développer un aspect de la théorie des choix rationnels (Cornish : 1994, 186). Le concept du script a été introduit par la science cognitive qui a cherché à reproduire la structure et le processus cognitif humain permettant la compréhension d'un texte. Les scripts se rapprochent des schémas considérés comme organisant notre connaissance des individus et des événements (Cornish, 1994 : 158). Le script est considéré comme un schéma « d'événements ». Afin d'illustrer ce propos, Cornish (1994) cite l'exemple d'aller au restaurant qui fournit une procédure générale sur les actions posées par un individu lorsqu'il se trouve à cet endroit. Ainsi, l'individu entre, attend pour obtenir une place, consulte le menu, commande, mange, reçoit l'addition, paie et quitte le restaurant. De la même façon, le concept du script offre un moyen de développer étape par étape les différentes procédures qui permettent à un criminel de réaliser un délit. Cette séquence permet d'organiser les connaissances dont on dispose afin de comprendre comment les individus agissent. Toutefois, un script général sous-entend une série d'options qui sont spécifiques. Par exemple, on retrouve l'option « cafétéria » ou « restauration rapide ». Le script général s'ajuste à ces options spécifiques et l'individu agit en conséquence. Une approche de script permet donc de

générer, d'organiser et de systématiser les connaissances sur les exigences procédurales nécessaires à la commission d'un crime (Cornish, 1994 : 160).

Le vol de véhicule professionnel (*ringing*) est un crime complexe (Cornish, 1994 : 173). Ainsi, ce genre d'activité implique le vol et le maquillage d'un véhicule qui est destiné à la revente qui souvent dépasse les frontières nationales (Cornish, 1993 : 31). Ce type de crime se compose minimalement de cinq scènes : vol (*theft*), recel (*concealment*), maquillage (*disguise*), mise en marché (*marketing*) et vente du véhicule (*disposal*). Il y a plusieurs options pour chaque scène et celles-ci illustrent le fait que le vol de véhicules professionnel soit commis de façon différente.

Ces étapes sont représentées par des cubes qui sont placés sur un axe à la façon d'une brochette de viande. Chacun des cubes correspond à une étape qui est effectuée lors de la réalisation du délit (Cornish, 1993 : 31). Les faces du cube, quant à elles, illustrent les différentes options qui permettent d'accomplir le délit en entier (Cornish, 1994 : 172). Quant à l'axe, celui-ci illustre la relation dynamique entre les différents cubes. Cet axe démontre la dépendance qui existe entre les éléments en les rassemblant à l'intérieur d'une séquence temporelle. Cet axe possède aussi une fonction dynamique en permettant aux cubes de subir une rotation et d'être réalignés pour offrir différentes options pour obtenir le résultat final (Cornish, 1993 : 31). Par exemple, le véhicule peut être volé dans un stationnement ou directement chez un concessionnaire. De la même façon, le véhicule peut être gardé dans un entrepôt ou chez un individu. Ainsi, si en considérant que chaque cube présente deux options, trente-deux ( $2^5$ ) différents scénarios sont possibles dans la réalisation du vol de véhicules. Cependant, l'objectif final, soit la commission du crime, reste le même. La théorie des scripts permet d'évaluer le degré d'expertise et de compétence nécessaires à la commission d'un délit (Cornish, 1994 : 187). La figure 1 illustre la schématisation du script du vol de véhicules professionnels.

**Figure 1 Le script du vol de véhicules à moteur**

Adapté de Cornish (1994)

Dans leur étude, Tremblay et al. (2001) ont estimé le nombre de participants nécessaires pour accomplir chacune des trois formes de recel de véhicules. Ils ont d'abord évalué que le nombre de participants pour le recel de pièces s'établissait, en moyenne, à trois individus. Ce résultat n'est pas surprenant, compte tenu que la séquence d'événements nécessaire à l'accomplissement de cette forme de recel n'est pas très complexe. En comparaison, la taille moyenne des groupes pratiquant le *body switching* augmente d'un point avec un résultat de quatre membres impliqués en moyenne. Cependant, il importe de noter que ce résultat ne tient pas compte des co-délinquants chargés de voler les véhicules. Ainsi, les spécialistes du recel de pièces, étant moins nombreux, sont plus susceptibles de partager les mêmes tâches et de se considérer comme un groupe ou une clique. Parallèlement, le fait que le *body switching* implique un plus grand nombre d'actions, il est probable qu'on retrouve des relations contractuelles et des différences de statut. En ce qui concerne le nombre de participants impliqués dans l'exportation de véhicules volés, Tremblay et al. (2001) démontrent que la taille des réseaux est beaucoup plus large avec une moyenne de neuf individus. De nouvelles étapes et, par conséquent, de nouveaux participants ont été ajoutés au script traditionnel de recel de véhicules. Ainsi, à mesure que le nombre d'étapes augmente, nombre de participants croît pour souvent devenir un réseau d'individus interconnectés entre eux (Cornish et Clarke, 2001).

Nous avons constaté qu'à mesure que les étapes augmentent, le nombre de participants impliqués croît. Ainsi, plus la séquence nécessaire à la réalisation d'un crime est complexe, plus le nombre de participants est susceptible d'augmenter afin de fournir les ressources financières ou humaines essentielles à la réussite du délit (Cornish et Clarke, 2001 : 50). Le fait que plus d'un individu soit nécessaire pour réussir l'activité criminelle contribue au développement d'un réseau (McAndrew, 1999 : 61). Il est alors nécessaire de faire appel à d'autres techniques d'analyse afin de poursuivre notre réflexion et répondre à notre seconde question de recherche. En bref, celle-ci consiste à déterminer comment les participants s'inscrivent à l'intérieur du processus. La perspective des réseaux sociaux est donc tout indiquée pour répondre à cette question.

## **2.2. Réseaux sociaux**

La notion de réseau est l'approche qui rend le mieux compte de l'implication nécessaire de certains individus pour réaliser des activités criminelles requérant un certain niveau de spécialisation et d'habileté (McAndrew, 1999). Il existe deux façons de concevoir l'analyse de réseau. La première, de type égocentrique, se concentre sur l'ensemble des contacts d'un individu en particulier. La seconde, de type sociométrique, mesure les relations interpersonnelles à l'intérieur d'un groupe et permet de déterminer comment les coparticipants sont interconnectés (Wasserman et Faust, 1994 : 11). Dans le cadre de cette étude, nous privilégierons l'approche sociométrique. Ainsi, les relations sociales, tout comme les individus, ont des caractéristiques comme la fréquence des contacts et la durée ou le degré d'homogénéité de la relation (Bruinsma et Bernasco, 2004 : 80).

L'examen de la structure d'un réseau donne des indications sur la forme que le réseau adoptera (McAndrew, 1999 : 60). La structure démontre comment la forme du réseau explique le phénomène analysé (Degenne et Forsé, 1994). Les réseaux peuvent prendre la forme d'une chaîne ou être centralisés. Quand les réseaux sociaux prennent la forme d'une chaîne, il existe peu de relations sociales entre les individus et les liens présents ne sont pas directs, mais se produisent grâce à l'implication de certains individus (Bruinsma et Bernasco, 2004 : 82). Le fait de garder les membres distants les uns des autres et des



autres cellules minimise les dommages qui pourraient être faits au réseau dans le cas où l'un de ses membres est capturé ou compromis (Krebs, 2002 : 45).

Les réseaux sociaux prennent une forme centrale quand un groupe d'individus en particulier occupe une position essentielle au sein du réseau (Bruinsma et Bernasco, 2004 : 82). Dans le cas d'une étude sur la conspiration dans l'industrie de l'équipement électrique, les participants associés aux opérations des turbines ont dû créer un réseau centralisé à cause de la complexité technique, des demandes multiples des consommateurs, les désaccords à propos des coûts, de l'arrivée possible d'organisations rivales et d'autres facteurs qui rendaient difficiles les opérations. Cette conspiration avait tendance à s'effriter et ne pouvait qu'être solidifiée que par des interactions qui se déroulaient face-à-face. Les exécutifs ont donc dû s'ingérer dans les affaires quotidiennes et ne pouvaient pas déléguer les opérations à des employés de rang inférieur (Baker et Faulkner, 1993 : 854). Pour ce qui est du vol de véhicule professionnel, comme nous l'avons mentionné précédemment, Cornish (1994 : 173) affirme qu'il s'agit d'un crime complexe. Nous présumons donc que les réseaux spécialisés dans l'exportation de véhicules volés sont centralisés à cause de leur complexité.

Les individus centraux occupent une position privilégiée à l'intérieur des réseaux, notamment en raison des échanges. Selon les différents auteurs qui se sont penchés sur la question, la centralité d'un individu a pris diverses interprétations. Certains y ont vu un élément explicatif de l'efficacité organisationnelle, alors que d'autres l'ont utilisé comme une explication de la diffusion des innovations (Degenne et Forsé, 2004 : 155). Les individus centraux peuvent être aussi considérés comme des coordonnateurs. En effet, en étant des nœuds importants de la communication, ils coordonnent les informations et conséquemment les activités du groupe. Le principe de la coordination exige que, dans une collectivité, un ou des acteurs peuvent rejoindre par leurs connexions tous les autres acteurs de cette collectivité (Lemieux, 1999 : 7). En ce qui concerne le coordonnateur, celui-ci agit en tant que tiers situé à l'intérieur du groupe. Il coordonne l'action au sein de son groupe (Degenne et Forsé, 2004 : 149). Cependant, la

centralité d'un individu le rend vulnérable. En se trouvant dans le feu de l'action, cet individu est donc plus visible. Somme toute, plus un conspirateur a de contacts, plus il est visible et plus il a de chances d'être reconnu coupable (Baker et Faulkner, 1993 : 852). Être un joueur central au sein du réseau a donc ses avantages et ses inconvénients. D'une part, cette centralité permet la coordination de la communication au sein du réseau. D'autre part, cette même centralité signifie une visibilité accrue aux yeux des autorités.

En ce qui a trait à la distribution des individus spécialisés dans l'exportation de véhicules volés, Bruinsma et Bernasco (2004) ont établi l'implication de trois groupes de codélinquants pour réaliser cette activité. Le premier groupe est responsable du vol des voitures. Le second groupe est spécialisé dans le recyclage des véhicules et la falsification des papiers nécessaires à l'exportation des véhicules. Le dernier groupe s'occupe de commander les véhicules qui doivent être volés et de fournir les chauffeurs qui conduisent les véhicules hors du pays. Ces groupes ne sont généralement pas en contact entre eux et les commandes des véhicules s'effectuent par téléphone. Le rôle le plus important dans l'organisation de ce genre de délit est tenu par l'individu qui se charge du recyclage. En effet, il coordonne l'offre et la demande et il est responsable de l'aspect financier. Une façon de déterminer les coordonnateurs est d'évaluer la centralité des individus. Ces mesures nous permettent de déterminer l'implication directe des individus et d'identifier les acteurs qui agissent à titre d'intermédiaire au sein du réseau. L'analyse de réseaux sociaux fournit donc des indications sur la façon dont les individus s'inscrivent à l'intérieur d'une structure. En d'autres termes, l'approche relationnelle permet d'analyser la structure sociale composée par la chaîne de codélinquants.

### **2.3. Analyse stratégique**

Les théories des scripts et des réseaux que nous utiliserons dans cette recherche peuvent être réunies sous un cadre théorique plus général : l'analyse stratégique. Il s'agit d'une analyse qui fournit les concepts et les modèles théoriques qui sont indispensables pour développer l'analyse criminologique. En d'autres termes, chaque crime est analysée de

façon spécifique afin d'obtenir un portrait le plus fidèle possible et, s'il y a lieu, de proposer des solutions adaptées pour l'enrayer ou, à tout de moins, diminuer l'incidence (Cusson et Cordeau, 1995). L'exportation de véhicules volés sera donc analysée en utilisant deux perspectives : les scripts et les réseaux sociaux.

Ainsi, les perspectives des scripts et des réseaux sociaux sont toutes deux complémentaires. Les acteurs associés orchestrent une séquence d'actions, un script, leur permettant de s'appropriier le produit en demande et d'expédier celui-ci aux consommateurs potentiels. Le script est lié à la structure d'un groupe d'individus que nous pouvons analyser en terme de réseau social. Ainsi, l'analyse de réseaux permet de saisir qui sont les acteurs centraux au sein du réseau et qui sont ceux qui coordonnent les activités. Toutefois, afin de mettre en perspective cette centralité, il importe de la comparer à travers le script nécessaire à la réalisation de l'exportation des véhicules volés.

### ***3. Questions de recherche***

Avant de rappeler nos questions de recherche, il importe de revenir sur les éléments importants de ce chapitre. Il existe plusieurs formes de vol de véhicules. D'une part, certains véhicules sont empruntés pour un court laps de temps par des jeunes recherchant des sensations fortes. Ces véhicules sont généralement retrouvés. D'autre part, un certain nombre de véhicules volés ne sont jamais retrouvés. Nous pouvons présumer que ces véhicules ne sont pas retrouvés, car ils ont intégré le marché, soit en pièces, soit en entier. Les véhicules volés et conservés en entier peuvent être écoulés sur la scène locale ou internationale. L'exportation de véhicules volés est un délit qui exige plusieurs étapes pour être réalisée. En ce qui concerne les participants, certains auteurs estiment qu'il s'agit d'une activité pratiquée par des individus appartenant à un groupe ethnique (Clarke et Brown, 2003). Pour sa part, comme nous l'avons mentionné précédemment, le Projet 6116 (2003) nuance cette affirmation en concluant que les groupes spécialisés dans l'exportation de véhicules volés peuvent appartenir à une catégorie ethnique, être associés à une organisation criminelle ou être regroupés de façon aléatoire. Afin d'adopter un autre point de vue que celui proposé par la catégorisation

ethnique et par celui du marché, nous nous sommes intéressés à d'autres perspectives. Ainsi, les perspectives des scripts et des réseaux sociaux ont été examinées. Nous avons conclu que ces deux perspectives sont complémentaires et peuvent être rassemblées sous la bannière de l'analyse stratégique. Ce type d'analyse permet d'analyser chaque activité délictueuse de façon spécifique et d'obtenir un portrait le plus fidèle possible (Cusson et Cordeau, 1995).

L'apport des perspectives des scripts et des réseaux sociaux permet de répondre à nos questions de recherche que nous avons précisées au début de ce chapitre. Celles-ci sont des deux ordres. Premièrement, nous chercherons à identifier le processus nécessaire à l'exportation de véhicules volés. Par la suite, nous comparerons le processus utilisé pour les réseaux à l'étude. Deuxièmement, nous déterminerons comment les individus associés aux réseaux s'inscrivent à l'intérieur de la structure. Par la même occasion, nous nous attarderons à la place qu'occupent à l'intérieur du processus les individus qui coordonnent les activités d'exportation de véhicules volés.

## CHAPITRE 2 : MÉTHODOLOGIE

L'exportation de véhicules volés est une activité criminelle complexe qui touche plusieurs juridictions. En effet, les véhicules sont volés sur un territoire donné, exportés vers une destination, importés et vendus dans un pays étranger. Une escouade composée de plusieurs organismes est alors nécessaire pour enquêter ce type d'activité. Le projet CERVO<sup>3</sup> a débuté son action en novembre 1994. Cet acronyme signifie le Contrôle de l'Exportation et du Recel des Véhicules volés Outre-mer. Le projet CERVO est l'escouade spécialisée dans les enquêtes sur l'exportation des véhicules volés au Québec. Ce projet rassemble l'Agence des services frontaliers du Canada (anciennement l'Agence des douanes et du revenu du Canada), le Service de police de la Ville de Montréal, la Sûreté du Québec et le Service anti-crime des assureurs. Le but du projet CERVO est d'intercepter les véhicules volés qui sont exportés. Plus précisément, il détecte, à l'aide des documents fournis par les compagnies maritimes, les véhicules suspects et identifie les individus et/ou les entreprises suspectes. Également, le projet CERVO développe et maintient des contacts avec les organismes extérieurs qui sont liés au phénomène du vol de véhicules. Finalement, il effectue les fouilles des conteneurs encore sur le territoire canadien, procède aux saisies des véhicules volés et identifie la provenance de ces véhicules afin de procéder aux arrestations, s'il y a lieu (Projet Cible, 1996).

Il a été possible d'entrer en contact avec cette organisation en raison d'une recherche précédemment effectuée. L'objectif de l'étude consistait à décrire le phénomène de l'exportation et comparer ces résultats selon les destinations où les véhicules étaient exportés. Les données utilisées pour effectuer ce rapport provenaient de l'Agence des services frontaliers du Canada. Donc, seulement des informations sur les véhicules (modèle, valeur, année de fabrication, destination) étaient disponibles. Ces données n'offraient aucune indication sur le processus utilisé et sur les individus qui pratiquent l'exportation de véhicules volés. Dans le but de connaître les caractéristiques du processus nécessaire à l'exportation des véhicules volés et des individus impliqués dans cette activité, des démarches ont été entreprises auprès de la Sûreté du Québec afin

---

<sup>3</sup> Au printemps 2005, le Service de police de la ville de Montréal, la Sûreté du Québec et le Bureau d'assurance du Canada, ont retiré les ressources qu'ils attribuaient au Projet CERVO afin de concentrer leurs efforts sur d'autres facettes du vol de véhicules.

d'avoir accès aux données concernant le *modus operandi* et les individus associés aux réseaux enquêtés. Nous avons obtenu les autorisations nécessaires pour avoir accès à certains dossiers d'enquête qui ont résulté d'opérations qui avaient pour but de démanteler des groupes spécialisés dans l'exportation de véhicules volés. Grâce à ces données, nous avons entrepris une étude sur le processus associé à l'exportation des véhicules volés et sur les individus qui pratiquent cette activité se basant sur trois opérations : Boris, Sirène et Togo. Ces opérations sont décrites en détail dans la prochaine section.

### ***1. Source des données : les dossiers d'enquête***

Entre 1997 et 1999, trois opérations d'envergure ont été menées par le projet CERVO. Ces opérations comptent Boris (1997), Sirène (1998) et Togo (1998-1999). Pour notre étude, nous avons utilisé les dossiers d'enquête qui ont été constitués lors de ces opérations, dont le but était le démantèlement des organisations impliquées dans l'exportation de véhicules volés et la condamnation de ses membres.

#### **1.1. Opération Boris (1997)**

En 1997, les enquêteurs du projet CERVO se sont intéressés à une compagnie de transport maritime spécialisée dans l'expédition de marchandise vers les Caraïbes et l'Europe de l'Est. Ils ont réalisé que cette compagnie exportait des véhicules volés. C'est ainsi qu'ils ont débuté l'opération Boris, dont le but était d'« identifier correctement les têtes dirigeantes de cette organisation pour ensuite être en mesure de démanteler cette dernière » (dossiers d'enquête CERVO, 1997). Les enquêteurs sont parvenus à identifier près d'une soixantaine d'individus, la plupart d'origine bulgare. Cette opération s'est échelonnée de février à avril 1997.

Les enquêteurs de CERVO ont suivi plusieurs pistes afin de parvenir à identifier les individus qui participaient aux activités du réseau. Leur principale tactique a été d'effectuer des surveillances physiques sur les individus associés au réseau. Ils ont notamment surveillé leurs domiciles, les entrepôts où les véhicules étaient dissimulés et

le port de Montréal. Ils ont aussi rencontré certains des individus soupçonnés de pratiquer l'exportation des véhicules volés. Ils ont d'ailleurs monté un historique des accusations antérieures de chaque individu associé au réseau. En tout, un individu a été arrêté et mis en accusation suite à l'opération Boris. Ce résultat est, à première vue, décevant. Cependant, il importe de souligner qu'il s'agissait de la première opération d'envergure menée par le Projet CERVO et qu'ils ont appris de cette expérience initiale.

### **1.2. Opération Sirène (1998)**

En février 1998, un employé du port de Montréal a informé les autorités qu'un conteneur envoyé vers le Moyen-Orient contenait des véhicules volés. Ces véhicules, qui transitaient via Anvers en Belgique, ont été interceptés et les autorités ont confirmé qu'il s'agissait de voitures volées. C'est ainsi qu'au début de l'année 1998, le projet CERVO a mis sur pied l'opération Sirène. Les enquêteurs ont nommé l'opération en raison d'un restaurant où les individus associés au réseau avaient l'habitude de se rencontrer. Cette opération s'est échelonnée de février 1998 jusqu'à juin de la même année. Lors de l'enquête, les autorités ont découvert que les voitures étaient exportées non seulement vers le Moyen-Orient, mais aussi vers les États-Unis, la Suisse, l'Égypte et le Bénin. Suite à cette opération, les policiers ont procédé à moins d'une dizaine d'arrestations.

Parmi les informations recueillies par CERVO suite à cette opération, nous retrouvons des rapports de filature, de l'écoute électronique et les comptes-rendus des interrogatoires. Ces informations ont été essentielles afin de déterminer de quelle façon les individus sont reliés entre eux et comment ils ont choisi de pratiquer leurs activités criminelles. Durant la même période, les services policiers ontariens ont instauré l'opération Airport qui ciblait un groupe spécialisé dans le vol de véhicules opérant dans la région de Toronto. Après enquête, il s'est avéré que ces individus étaient de connivence avec les personnes surveillées par l'opération Sirène. Les véhicules volés ciblés par cette enquête étaient expédiés vers le Bénin. Même si ces individus n'étaient pas précisément ciblés par l'opération Sirène, ils ont été intégrés dans le réseau, car ils en faisant clairement partie. De son côté, la Gendarmerie Royale du Canada a mené une opération de renseignements sur quelques-uns des individus œuvrant au sein du réseau.



Ces informations nous ont permis de confronter celles dont disposait CERVO et d'établir d'autres relations. Ces informations ont été particulièrement utiles pour déterminer la présence d'un lien familial entre les participants du réseau sous enquête par la GRC. Finalement, certains individus sous enquête lors de l'opération Sirène avaient déjà fait l'objet d'une investigation par les enquêteurs de l'Agence des services frontaliers du Canada un an auparavant, suite à des soupçons de fausses déclarations faites lors de l'exportation de marchandises. Ces renseignements ont été utilisés afin de confronter les informations dont nous disposions déjà et d'ajouter la présence de liens qui avaient échappé aux enquêteurs dirigeant l'opération Sirène.

### **1.3. Opération Togo (1998-1999)**

En février 1998, un réseau de voleurs de véhicules opérant dans la région de Toronto a été démantelé. Un des individus arrêtés a déclaré qu'il avait déjà été employé par un entrepreneur habitant la région de Montréal et a fourni des indications sur les acteurs qui l'entouraient. Les informations fournies par un autre individu surpris au volant d'un véhicule volé et qui a décidé de collaborer avec les autorités policières a permis d'étoffer le dossier. Quelques mois plus tard, précisément en décembre 1998, l'opération Togo a été lancée afin de faire la lumière sur les activités de ce réseau. Les enquêteurs ont découvert que ce réseau se spécialisait dans le recel de véhicules de luxe exportés outre-mer. Ces destinations comprenaient notamment le Bénin et la France. Ce réseau vendait également des véhicules volés au Québec et en Ontario. Suite à cette opération, les enquêteurs ont arrêté environ une dizaine d'individus. Cette opération s'est échelonnée jusqu'en février 1999.

Les informations disponibles dans les dossiers d'enquête sont de plusieurs ordres. D'abord, des mandats d'écoute électronique ont été obtenus. Trois individus impliqués dans les activités du réseau ont été mis sous écoute. Cependant, ces informations n'ont pas été considérées comme suffisantes pour la reconstitution du réseau. Nous nous sommes donc intéressés au relevé de filature afin de déterminer quels individus se partageaient des relations. Finalement, les transcriptions des interrogatoires effectués par les policiers nous ont permis de mieux cerner les relations des individus et la façon

choisie par ceux-ci pour pratiquer leurs activités. De surcroît, des rapports fournis par les services policiers ontariens ont permis d'en apprendre davantage sur la constitution du réseau ainsi que sur les activités pratiquées par ce dernier.

Le tableau I résume les opérations effectuées, la durée de celles-ci et le type d'activités pratiquées par les réseaux qui ont été mis en lumière par les enquêteurs.

**Tableau I Opérations menées par CERVO (1997-1999)**

<b>Opérations</b>	<b>Années</b>	<b>Durée</b>	<b>Description des activités du réseau</b>
Boris	1997	3 mois	Enquête menée sur un groupe spécialisé dans l'exportation de véhicules volés vers l'Europe de l'Est et les Caraïbes.
Sirène	1998	5 mois	Enquête menée sur un groupe exportant des véhicules volés, notamment, au Moyen-Orient, en Afrique et aux États-Unis.
Togo	1998-1999	3 mois	Enquête menée sur un groupe exportant des véhicules vers le Bénin et l'Europe.

Nous avons choisi ces trois opérations, car elles fournissent les informations qui sont nécessaires pour répondre à nos questions de recherche. D'une part, les interrogatoires et les affidavits nous ont permis d'établir le processus associé à l'exportation de véhicules volés. D'autre part, les rapports de filature, les relevés téléphoniques et les interrogatoires ont contribué à ce qui nous saisissons la structure des réseaux à l'étude. En outre, les données contenues dans ces dossiers correspondent au type de données qu'ont utilisées les auteurs qui se sont penchés sur la question de l'exportation des véhicules volés.

Le choix de se concentrer sur ces trois opérations s'explique aussi par la disponibilité des dossiers. En effet, depuis 1999, d'autres opérations d'envergure ont été menées dans le but de démanteler des réseaux se spécialisant dans l'exportation de véhicules volés. Cependant, seulement les dossiers classés (e.g. qui ont été archivés) ont été mis à notre disposition afin de ne pas compromettre des investigations en cours et de ne pas révéler d'informations sensibles. De plus, afin de préserver l'anonymat des individus impliqués, des noms d'emprunts ont été utilisés pour les désigner dans les analyses.

De surcroît, afin d'obtenir un accès rapide à ces dossiers, nous nous sommes concentrés sur les dossiers disponibles dans le service d'archives de la Sûreté du Québec afin d'éviter d'effectuer de longues démarches auprès d'autres corps policiers. Par exemple, nous n'avons pas inclus l'opération Solo, réalisée en 2000, dont les dossiers sont détenus par les services policiers de la ville de Laval. En outre, à notre sens, les dossiers d'enquête des opérations choisies présentent chacun leurs particularités et ne sont pas une copie les uns des autres. Cette diversité permet d'obtenir une vision plus complète de l'exportation des véhicules volés.

Toutefois, l'utilisation de données policières peut faire l'objet de critiques. En effet, certains auteurs (par exemple, Beare et Naylor, 1999) ont dénoncé l'utilisation de données policières dans le cadre d'études sur le phénomène criminel. Ainsi, en basant une étude sur des dossiers d'enquête, nous reflétons de façon certaine la vision policière. En effet, les autorités policières ont pris la peine d'identifier les individus qu'ils considéraient importants dans l'organisation. En d'autres termes, les données utilisées ont fait l'objet d'une première sélection de la part des enquêteurs. Il s'agit donc d'une réinterprétation des éléments jugés importants par les enquêteurs et non de la réalité dans le sens objectif du terme.

Nous pouvons alors nous interroger sur les incidences que peut avoir la réinterprétation de données sur l'étude. Les dossiers d'enquête sont constitués dans le but de rassembler des preuves permettant de condamner les individus identifiés (Tremblay, 1986). Toutefois, comme Tremblay (1986) le souligne, certains éléments intéressants ne se trouvent pas dans ses dossiers d'enquête. Cependant, étant donné que les enquêteurs doivent établir la chronologie des événements, les dossiers d'enquête sont en général complet, pour ce qui est du *modus operandi* utilisé par les individus associés au réseau.

Finalement, nous pouvons nous interroger à savoir si les cas qui constituent la présente étude sont représentatifs. En effet, nous sommes en présence de trois réseaux spécialisés dans l'exportation de véhicules volés. Nous n'avons pas la prétention de considérer ces trois cas comme étant représentatifs des réseaux qui pratiquent l'exportation de

véhicules volés. Cependant, nous estimons que les réseaux à l'étude sont des « cas stratégiques » (Baker et Faulkner, 2003).

## **2. Reconstruction d'un cas**

Dans le chapitre 1, nous avons précisé que nous utilisons l'analyse stratégique afin de procéder à l'analyse des données. Le choix de cette perspective s'explique par le besoin d'utiliser la théorie des scripts et la théorie des réseaux sociaux. Nous évaluons que ces perspectives sont complémentaires et permettront l'analyse des données disponibles afin de répondre à nos questions de recherche. Le choix de ces méthodes s'explique par le fait qu'il s'agit des outils qui permettent la meilleure organisation de la somme de données que nous avons accumulées dans les dossiers d'enquête. Les prochaines sections se pencheront sur les méthodes que nous avons utilisées pour procéder à la reconstruction des cas à l'étude, tant au niveau du processus qu'à celui de la structure.

### **2.1. Analyse de scripts**

Tous les délits, même les plus simples, incorporent une chaîne de décisions et d'actions qui sont divisibles en étapes interdépendantes qui mènent à l'accomplissement d'un acte criminel (Cornish et Clarke, 2000). Le vol de véhicules moteurs ne fait pas exception à la règle. En effet, nous retrouvons une chaîne où chaque participant réalise le travail dans lequel il est spécialisé (Tremblay et al., 1992). Dans cette optique, lors de la remise sur le marché légitime d'un véhicule ou de pièces volées, Cornish (1994) évalue à cinq les étapes nécessaires afin de vendre un véhicule volé. Comme nous l'avons vu dans le chapitre 1, ces étapes sont: le vol, le recel, le maquillage, la mise en marché et la vente du véhicule.

Une façon efficace de réaliser une analyse de scripts consiste à effectuer l'étude du contenu manifeste d'un document. En d'autres mots, cette technique permet de rapporter ce qui est explicitement formulé dans le document (Angers, 1996 : 158). Afin de procéder à cette recension du contenu des dossiers d'enquête, nous avons d'abord parcouru ces derniers. Des informations ont été recensées dans les notes des enquêteurs,

les rapports de filature, les relevés d'écoute électronique, les interrogatoires, les rapports d'événement et les affidavits. Nous avons noté toutes ces informations sans tenir compte ni de l'ordre, ni de la répétitivité de celles-ci. Nous avons réalisé cette opération pour les trois réseaux à l'étude.

Par la suite, à l'aide d'une grille d'analyse nous avons parcouru les notes prises dans les dossiers d'enquête en soulignant toutes les informations concernant les façons de procéder par chacun des réseaux. Cette grille d'analyse a été réalisée à partir des cinq étapes proposées par Cornish (1994) et illustrées à la figure 1. Ainsi, ces étapes ont servi de thèmes généraux pour débiter l'analyse de scripts. À ces cinq thèmes, nous avons ajouté une section où nous avons indiqué les éléments qui ne s'inscrivaient pas dans les étapes proposées par Cornish. Nous avons ensuite classé les informations dans cette grille d'analyse. La figure 2 illustre la grille d'analyse utilisée pour recenser les informations contenues dans les dossiers d'enquête. D'ailleurs, nous avons inclus à l'annexe 1 la grille d'analyse que nous avons remplie pour réaliser l'analyse de scripts.

**Figure 2 Grille d'analyse utilisée pour parcourir les dossiers d'enquête**

<b>Étapes</b>	<b>Sirène</b>	<b>Togo</b>	<b>Boris</b>
<b>Réseaux</b>			
<b>Vol du véhicule</b>			
<b>Recel du véhicule</b>			
<b>Maquillage du véhicule</b>			
<b>Mise en marché du véhicule</b>			
<b>Vente du véhicule</b>			
<b>Autres éléments</b>			

Cette façon de procéder présente plusieurs avantages. Tout d'abord, elle permet de classer toutes les informations contenues dans les dossiers d'enquête. De cette façon, nous pouvons identifier les éléments qui sont nécessaires pour déterminer les scripts utilisés par les réseaux en vue de réaliser leurs activités criminelles. Ensuite, la normalisation des informations contenues dans les dossiers d'enquête permet la comparaison entre les différents réseaux. Ainsi, la classification des informations contribue à rendre celles-ci comparables entre elles. En somme, l'analyse de contenu

donne la possibilité de comparer les dossiers d'enquête quant aux thèmes abordés à l'intérieur de ceux-ci.

Un script est une série d'étapes, une recette, pour obtenir un résultat. Toutefois, afin de d'obtenir le résultat attendu, des individus doivent interagir à l'intérieur du script. Cependant, l'analyse de scripts ne permet pas d'illustrer la forme d'un réseau et d'identifier les individus qui coordonnent les activités au sein du réseau. L'analyse de réseaux a justement pour but de déterminer comment les individus s'inscrivent à l'intérieur d'une structure. En déterminant comment les individus s'inscrivent à l'intérieur de la structure, nous pourrions poursuivre la comparaison entre les différents réseaux qui sont à l'étude.

## **2.2. Analyse de réseaux délinquants**

En seconde analyse, afin d'examiner la structure dans l'exportation des véhicules volés, nous procéderons à une analyse de réseau. Ces analyses permettront d'établir la structure des différents réseaux à l'étude et d'illustrer comment les individus associés s'inscrivent dans cette dernière. Ainsi, en révélant les propriétés des réseaux sociaux analysés, nous pouvons identifier et établir la structure sociale en focalisant sur le réseau en entier et sur les acteurs clés interagissant dans chacun des réseaux.

### **2.2.1. Construction des matrices**

Dans le but de construire les trois réseaux à l'étude, nous avons parcouru tous les dossiers d'enquête associés à chacune des opérations. Afin de collecter l'information de façon systématique, nous avons construit une matrice notant les liens que les individus partageaient à l'intérieur du réseau. Cette matrice binaire (code : 0=absence de lien; 1=présence de lien) symétrique (non-directionnelle) a été réalisée pour les trois opérations rassemblant les informations obtenues des dossiers d'enquête de CERVO et des données complémentaires. Ainsi, toutes les fois que des individus interagissaient par contact physique ou téléphonique, nous indiquions sur la matrice la relation que ces individus partageaient par le code 1 (présence de lien). Les déclarations des individus

faites aux enquêteurs ont également été utiles afin d'établir d'autres liens. Après avoir parcouru tous les dossiers d'enquête et avoir indiqué les relations des acteurs associés aux réseaux, nous avons complété les cases vides en indiquant un 0 (absence de lien). La figure 3 illustre un exemple d'une matrice que nous avons remplie avec les informations contenues dans les dossiers d'enquête du Projet CERVO.

**Figure 3 Matrice binaire symétrique**

	<b>Individu 1</b>	<b>Individu 2</b>	<b>Individu 3</b>
<b>Individu 1</b>	-	1	0
<b>Individu 2</b>	1	-	1
<b>Individu 3</b>	0	1	-

Dans l'exemple illustré à la figure 3, nous pouvons constater que l'individu 1 partage un lien avec l'individu 2 et n'a aucune relation avec l'individu 3. Pour sa part, l'individu 2 possède un contact avec l'individu 1 et l'individu 3. Finalement, l'individu 3 a un lien avec l'individu 2 ou ne partage aucun contact avec l'individu 1.

Suite à la consultation des dossiers d'enquête, nous avons relié 57 individus au réseau Boris. Comme il s'agissait de la première opération d'envergure pour le Projet CERVO, moins d'informations ont été colligées que pour les autres opérations. De plus, la langue parlée par les acteurs de ce réseau (le russe) a contribué à rendre ce réseau difficile à investiguer. Ainsi, les enquêteurs n'ont identifié que 21,9 % des fonctions occupées par les acteurs de ce réseau. Cependant, les informations au sujet des liens partagés sont assez complètes pour considérer ce réseau dans nos analyses. En ce qui concerne l'opération Sirène, nous avons recensé 68 individus gravitant autour du réseau. Pour cette opération, les enquêteurs ont identifié les fonctions occupées par les individus associés dans une proportion de 67,6 % des cas. Pour ce qui est de l'opération Togo, il s'agit du plus petit réseau avec un total de 45 individus associés au réseau. Dans le cas de cette opération, les enquêteurs ont identifié plus de 75 % (précisément 75,6 %) des fonctions occupées par les acteurs oeuvrant au sein de ce réseau.

L'analyse des réseaux sociaux a le potentiel de révéler les complexités d'un réseau criminel. Cependant, certaines remarques doivent être considérées (Coles, 2001 : 583). Nous avons vu précédemment que l'utilisation de données policières fait l'objet de critiques concernant le reflet de la vision policière. La nature des données peut également causer quelques autres problèmes lors de la constitution de matrices. Tout d'abord, les réseaux criminels sont inévitablement incomplets. Ainsi, certains liens existants n'ont pas été observés ou notés par les enquêteurs (Sparrow, 1991 : 262). Toutefois, nous sommes en présence de réseaux comportant un nombre assez important d'individus. De surcroît, pendant les enquêtes, les individus surveillés ont poursuivi leurs activités d'exportation de véhicules volés. Nous pouvons donc présumer que les matrices représentent adéquatement les différents réseaux.

Ensuite, les frontières d'un réseau criminel peuvent être particulièrement ambiguës (Sparrow, 1991 : 262). Par exemple, il peut être difficile de déterminer qui est un acteur à l'intérieur du réseau. Cette situation se pose aussi dans le cas de deux individus habitant le même endroit et mis sous écoute électronique. Afin d'éviter ce genre de questionnement, nous avons inclus tous les individus qui avaient été considérés de près ou de loin comme associés à l'activité criminelle. De façon précise, ces personnes sont les conjointes de certains individus sous enquêtes. Nous retrouvons une de ces personnes dans le réseau Sirène et deux de celles-ci dans le réseau Togo. Ainsi, à notre sens, ces individus ont pris une part active dans les activités du réseau, ne serait-ce qu'en répondant au téléphone et en notant les messages. De plus, l'individu identifié dans le réseau Sirène et une des personnes associées au réseau Togo servait de lien entre différents membres du réseau. Toutefois, il importe de mentionner que cette façon de procéder peut être risquée car elle pourrait influencer les résultats obtenus lors de l'analyse de réseaux en attribuant un poids plus important à certains individus alors que ce n'était pas le cas.

Finalement, les réseaux criminels ne sont pas statiques, bien au contraire, ils sont dynamiques (Sparrow, 1991 : 262). Cependant, dans le cas des réseaux à l'étude, les périodes totales consacrées aux enquêtes sont assez courtes (de 3 à 5 mois). Bien que le



portrait des réseaux à l'étude soit figé dans le temps, nous croyons que celui-ci permet de répondre à notre objectif qui est de déterminer comment sont constitués les groupes qui pratiquent l'exportation de véhicules volés.

### 2.2.2. Les mesures de centralité

Il existe plusieurs indicateurs et mesures statistiques conçus pour l'analyse de réseaux. Afin d'identifier les coordonnateurs dans le processus de l'exportation de véhicules volés, il faut être en mesure de déterminer qui sont les acteurs centraux. Il existe plusieurs indicateurs afin de mesurer la centralité d'un acteur associé à un réseau. Plusieurs points de vue sont possibles et chacun d'entre eux a sa pertinence (Degenne et Forsé : 2004 : 155). Freeman (1979), pour sa part, a déduit que la centralité est représentée par trois définitions fondamentales. Ces définitions sont la centralité de degré, la centralité de proximité et la centralité d'intermédiarité. La centralité de degré et la centralité de proximité sont une façon d'illustrer les relations directes d'un individu. Toutefois, il importe de souligner que la centralité de proximité considère non seulement les liens directs, mais aussi les liens indirects d'un individu. Cependant, bien que la mesure de centralité de proximité prenne en considération les liens indirects d'un individu, nous avons choisi de ne pas l'utiliser car dans les réseaux dont les frontières sont plus ou moins bien définies, la mesure de centralité de proximité est un indicateur plus ou moins valide. Pour ce qui est de la centralité d'intermédiarité, celle-ci estime les relations indirectes d'un individu associé à un réseau.

#### 2.2.2.1. *Centralité de degré*

La centralité de degré correspond au nombre de liens directs qu'un acteur partage avec les autres membres de son réseau (Degenne et Forsé, 1994 : 154). Cette mesure permet de cerner l'acteur central au sein du réseau par le nombre de contacts dont il dispose. Un acteur est considéré central s'il possède un nombre important de contacts. À l'opposé, un individu est périphérique s'il est faiblement connecté aux autres membres du réseau. Il importe de préciser que cet indice ne considère que les liaisons directes (Degenne et Forsé, 2004 : 156). Un réseau centralisé est divisé entre un petit centre qui correspond aux coordonnateurs des étapes du processus et une large périphérie. Les

participants du centre sont fortement interconnectés et connectés aux participants de la périphérie. Ces derniers, par contre, ne sont pas connectés entre eux. Cette structure rend le centre vulnérable et protège la large périphérie. Un enquêteur peut donc utiliser plusieurs façons de pénétrer le centre du réseau (Baker et Faulkner, 1993 : 854).

Toutefois, cet indice ne tient pas compte des caractéristiques structurales du graphe. En effet, il n'est pas la même chose d'avoir dix contacts dans un groupe de 25 que d'avoir dix contacts dans un groupe de 100. Pour régler cette situation, un indice de centralité normative est calculé. Le résultat obtenu est un pourcentage où un résultat près de 0 signifie un point isolé, alors qu'un résultat près de 1 signifie que l'individu est au centre du réseau (Degenne et Forsé, 2004 : 157).

Parallèlement, afin de juger la centralité d'un individu au sein du réseau, il faut être en mesure d'estimer la centralisation du réseau. En effet, être l'acteur central d'un réseau décentralisé n'équivaut pas à l'acteur central au sein d'un réseau centralisé (Degenne et Forsé, 2004 : 157). Dans le cas de la centralité de degré, l'indice de centralisation s'obtient en additionnant l'ensemble des différences entre le maximum de centralité d'un point et la centralité de chaque point pour ensuite rapporter cette somme à la valeur maximale qu'elle peut possiblement prendre. Cet indicateur permet de juger la centralisation en entier du réseau et de comparer la place occupée par des individus de différents réseaux (Degenne et Forsé, 2004 : 157).

#### *2.2.2.2. Centralité d'intermédiarité*

Une autre façon d'estimer la centralité d'un individu est d'utiliser la faculté qu'il a d'être un intermédiaire au sein du réseau. Ainsi, un acteur peut être faiblement connecté aux autres (indice de centralité de degré faible), mais être un intermédiaire indispensable lors des échanges. La centralité d'intermédiarité se définit par le fait qu'un individu, par sa présence, permet de relier deux acteurs qui n'auraient pas la possibilité d'interagir sans son intervention (Degenne et Forsé, 2004 : 160). Le fait d'occuper une position d'intermédiaire peut être particulièrement intéressant pour un individu, car il peut contrôler la communication en la filtrant ou en la distordant au besoin. En outre, cet

intermédiaire est en meilleure position pour coordonner les activités du réseau (Degenne et Forsé, 2004 : 159). Cet indice est donc particulièrement utile, car en plus d'indiquer qui sont les individus qui possèdent beaucoup de connections, il désigne ceux qui agissent à titre d'intermédiaires pour les transactions (McAndrew, 1999 : 68). En d'autres mots, la centralité d'intermédiation permet d'identifier des individus qui agissent à titre de courtiers en relation sociale (Klerks, 2001 : 62). Dans le cas d'un réseau décentralisé, ces intermédiaires sont indispensables. En effet, l'information est dispersée à travers des raccourcis présents dans le réseau. Ces raccourcis sont donc utilisés afin de coordonner l'information (Krebs, 2002 : 47). Par ailleurs, l'identification de courtiers fournit un indice de la sophistication ou un niveau d'« organisation » à l'intérieur d'un réseau criminel (Coles, 2001 : 586).

La centralité d'intermédiation stipule que l'acteur central doit se trouver entre plusieurs acteurs via leur géodésique (McAndrew, 1999 : 68). Pour calculer la centralité d'un individu, il suffit d'additionner toutes ses intermédiation pour toutes les paires de points contenues dans le graphe. Cet indice doit être normalisé afin d'obtenir un point de comparaison. Cet indice varie également entre 0 et 1 et peut être comparé entre différents réseaux (Degenne et Forsé, 2004 : 160). Un individu obtenant un indice près de 0 ne sert pas d'intermédiaire, alors qu'un individu obtenant un résultat près de 1 est à même d'agir à titre intermédiaire lors des échanges effectués au sein du réseau.

En ce qui concerne l'indice de centralisation de la centralité d'intermédiation, celui-ci peut être évalué par un ratio (Degenne et Forsé, 2004 : 160). Les indices de centralisation varient entre 0 et 1 (Degenne et Forsé, 2004 : 157). Plus le pourcentage de centralisation est bas, plus la distribution de la coordination est homogène au sein du réseau. Donc, un faible indice de centralisation indique que le réseau est peu centralisé dans son ensemble (Fickenauer et Waring, 1998 : 266).

### 3. *Précisions sur les mesures de centralité*

Dans un autre ordre d'idées, les mesures de centralité de Freeman (1979) doivent être interprétées avec certaines précautions. Tout d'abord, ces mesures ne confirment pas nécessairement le statut de *leader* ou de coordonnateur à l'intérieur d'un réseau (Krebs, 2002 : 47). En effet, la découverte d'un autre conspirateur peut venir modifier les résultats obtenus par les individus et, par conséquent, identifier d'autres coordonnateurs que ceux que nous avons préalablement identifiés. Cette mise en garde ne doit pas être prise à la légère. Cependant, dans notre cas, nous avons confiance que les acteurs centraux qui coordonnent les activités d'exportation de véhicules volés ont été identifiés. Plusieurs raisons expliquent cette assurance. Premièrement, les coordonnateurs ont dû s'impliquer afin de rapidement prendre des décisions (Baker et Faulkner, 1993). Deuxièmement, le fait qu'un réseau pratique ses activités le rend vulnérable. C'est au moment où il est actif qu'il peut être détecté (Krebs, 2002 : 49). Étant donné que les réseaux à l'étude ont poursuivi leurs activités durant la période de l'enquête, nous présumons que les individus centraux qui coordonnent l'exportation de véhicules volés ont été détectés.

Ensuite, les mesures de centralité doivent être utilisées avec précaution car des acteurs peuvent être centraux seulement parce que les autorités policières en savent plus sur leur compte que sur les autres individus associés au réseau (Sparrow, 1991 : 256). Comme nous l'avons mentionné précédemment, la complexité ou la sophistication associée à l'exportation nous assure que les coordonnateurs se sont impliqués dans les activités du réseau afin de prendre des décisions (Baker et Faulkner, 1993). De plus, le fait que certains individus ont été mis sous écoute électronique nous offre une assurance supplémentaire. En effet, il est difficile de discuter en code lors de contacts téléphoniques (Coles, 2001). Quand les acteurs sous écoute exigeaient qu'un travail soit effectué, le vocabulaire utilisé par ceux-ci ne laissait planer aucun doute que cette commande concernait un véhicule.

#### *4. Complémentarité des deux techniques d'analyse*

L'utilisation de deux techniques d'analyse nous permet de confronter deux visions qui sont à notre sens complémentaires : le processus qui permet de réaliser l'exportation des véhicules volés et la façon dont les individus s'inscrivent à l'intérieur de cette structure. En identifiant les étapes qui sont nécessaires pour réaliser l'exportation de véhicules volés, nous pourrions ensuite déterminer comment les individus s'inscrivent dans chacune de ces étapes. Somme toute, cette identification d'étapes nous permettra de déterminer où sont situés les individus qui sont centraux et qui coordonnent les activités. Par exemple, nous pourrions découvrir que les individus qui sont centraux par le degré sont associés à l'étape du vol de véhicule. Comme nous sommes en présence de plusieurs réseaux, nous sommes même en mesure de déterminer s'il existe des règles en matière de distribution des individus. Ainsi, nous pourrions nous interroger à savoir si tous les individus centraux, que ce soit par le degré ou l'intermédiarité, sont associés aux mêmes étapes dans le script. À notre sens, cette complémentarité des techniques d'analyse justifie que l'on s'attarde aux deux.

## CHAPITRE 3 : PROCESSUS DE L'EXPORTATION DE VÉHICULES VOLÉS

Dans ce chapitre, nous établirons le processus qui a été utilisé pour exporter les véhicules volés, et cela, pour les trois réseaux à l'étude : Sirène, Togo et Boris. En premier lieu, nous débiterons notre analyse en présentant les principaux protagonistes qui ont été identifiés par les enquêteurs. En second lieu, nous nous intéresserons au processus utilisé par les trois réseaux en classifiant les informations en étapes : le vol du véhicule, le recel du véhicule, le maquillage, la mise en marché et la vente de ce dernier. En troisième lieu, nous nous attarderons sur les profits générés par l'exportation de véhicules volés. En quatrième lieu, nous apporterons quelques précisions sur le script général du vol du véhicule élaboré par Cornish (1994). En dernier lieu, nous concluons ce chapitre en examinant comment les individus associés au réseau sont distribués à l'intérieur du processus nécessaire à l'exportation de véhicules volés.

### *1. Présentation des principaux protagonistes*

Avant de débiter l'analyse de scripts, il importe de présenter les principaux protagonistes associés aux différents réseaux à l'étude. Dès le début des différentes opérations, les enquêteurs ont rapidement identifié des individus qui jouaient des rôles importants au sein des trois réseaux. En ce qui a trait au réseau Sirène, les policiers ont rapidement ciblé Bob, un propriétaire d'une boutique spécialisée dans les communications. Ce dernier était considéré comme un dirigeant de la « mafia libanaise ». Un autre individu, Will, un autre dirigeant présumé de la « mafia libanaise », a aussi été ciblé par les enquêteurs. Pour ce qui est de l'opération Togo, les enquêteurs ont identifié deux joueurs importants au sein de ce réseau. Il s'agissait de Pete et de Louis. À l'opposé de l'opération Sirène, ces individus n'ont pas été associés à un quelconque type de groupe organisé. En ce qui concerne l'opération Boris, un individu a été particulièrement visé par les enquêteurs. Il s'agit d'Olivier, un propriétaire d'un salon de massage. Cet individu était aussi considéré comme un membre influent de la « mafia russe ».

## **2. *Processus***

Lors de la recension des écrits, nous avons constaté que les études précédentes réalisées sur l'exportation des véhicules volés avaient essentiellement utilisé une analyse de scripts. Dans le but de poursuivre dans cette voie, nous avons entrepris une analyse des scripts pour décrire le processus utilisé par les trois réseaux à l'étude pour exporter des véhicules volés. Afin de faciliter l'analyse, nous avons classifié l'information sous cinq bannières : le vol du véhicule, le recel, le maquillage, la mise en marché et la vente de celui-ci. Cette terminologie a été empruntée à Cornish (1994) qui a établi que le script du vol de véhicule se réalise par l'accomplissement de ces cinq étapes.

### **2.1. Vol du véhicule**

Le réseau Sirène disposait de plusieurs sources afin d'obtenir des véhicules volés dans le but de les exportés. Tout d'abord, certains véhicules volés étaient commandés par Bob. Ce dernier demandait à des individus de louer des voitures à court terme avec de faux permis de conduire et des cartes de crédit contrefaites. Les véhicules étaient ensuite gardés quelques jours et Bob se les procurait en versant 2 000 \$ en espèces aux individus qui se chargeaient de les louer. Une autre façon d'obtenir des véhicules consistait à en louer à plus long terme. Les individus qui louaient ces véhicules souscrivaient à une police d'assurance et remettaient les véhicules à Bob. Suite à cette transaction, ils rapportaient le véhicule volé et réclamaient le montant à leur compagnie d'assurance. Finalement, d'autres véhicules étaient volés à l'aéroport Pearson. Ces véhicules étaient conduits jusqu'à Montréal avant d'être exportés par le port de Montréal ou d'Halifax.

En ce qui concerne le réseau Togo, le vol de véhicules se réalisait principalement dans des stationnements de la région de Montréal, d'Ottawa-Carleton et de Peel. Deux équipes de voleurs distinctes se chargeaient de se promener dans les stationnements afin de trouver des véhicules qui pourraient être écoulés par le réseau. Les stationnements choisis variaient de l'aéroport Pearson à Toronto à des cabanes à sucre en Montérégie. Les individus chargés de voler les véhicules dans les stationnements travaillaient en équipe. Par exemple, l'équipe oeuvrant à l'aéroport Pearson travaillait en équipe de deux, alors que celle se spécialisant dans les stationnements de cabanes à sucre



travaillait en groupe de trois. Le travail d'équipe est essentiel pour les voleurs de véhicules dans les stationnements. Afin de se rendre sur le site du vol, le voleur doit être en mesure d'être conduit et de pouvoir effectuer une reconnaissance des lieux. Les transports en commun ne sont pas particulièrement recommandés pour commettre ce genre de méfait, car le voleur devrait trouver le véhicule convoiter à bord d'un autobus et traîner son sac d'outils, ce qui peut s'avérer encombrant. En somme, un conducteur est nécessaire pour déposer le voleur à l'endroit requis et pour ramener la voiture initiale, alors que le voleur s'occupe de déplacer le véhicule volé.

Le réseau Togo qui revendait les véhicules volés localement et internationalement ne se contentait pas uniquement de dérober des véhicules dans des stationnements. Tout comme le réseau Sirène, certains véhicules étaient loués à court terme pour ensuite être transformés puis distribués au consommateur. Finalement, d'autres étaient volés chez les concessionnaires sous le prétexte d'un essai routier. Une équipe de deux individus se présentait chez un concessionnaire de véhicules sous prétexte de vouloir acheter un véhicule. Ils demandaient ensuite à l'essayer pour déterminer si le véhicule leur convenait. Les deux individus partaient avec le véhicule sans jamais revenir avec celui-ci. Afin de prévenir ce type de vol, certains vendeurs ont insisté pour accompagner leurs clients. Cette situation ne gênait nullement les équipes de voleurs du réseau Togo. Par exemple, un vendeur, qui a insisté pour accompagner les clients, s'est vu expulsé de la voiture lors d'un essai routier.

En ce qui concerne le réseau Boris, tout comme c'est le cas pour le réseau Sirène et Togo, le vol de véhicules s'effectuait par la location de voitures. Ces locations étaient réglées soit en espèces ou par carte de crédit contrefaite. Afin de démontrer le besoin qu'ils avaient d'obtenir une voiture, les individus qui avaient loué les véhicules se promenaient avec ceux-ci quelques jours avant de s'en défaire. Il importe de souligner que contrairement aux réseaux Sirène et Togo, les individus qui louaient des voitures n'étaient pas associés d'aucune façon au réseau Boris. Ils n'étaient que de vagues connaissances à qui on demandait de louer des véhicules une seule fois pour ensuite les remettre en les mains d'acteurs du réseau pour que ceux-ci procède à la transformation.

Après avoir exposé les façons utilisées par les trois réseaux pour se procurer des véhicules, nous constatons que la location de voitures est une bonne façon de se procurer des véhicules. En effet, les trois réseaux à l'étude ont utilisé cette tactique. Il existe plusieurs avantages à louer les véhicules plutôt qu'à les voler. Tout d'abord, les véhicules exportés sont considérés comme étant luxueux. Ces véhicules étant plus dispendieux sont moins susceptibles de se trouver facilement dans le parc automobile situé à proximité. De surcroît, les véhicules dispendieux sont, pour la plupart, équipés de systèmes de sécurité sophistiqués (e.g. boomerang) qui peuvent être difficiles à contrer lorsque le vol est effectué dans un stationnement. En outre, le fait de voler un véhicule peut s'avérer risqué. En effet, même pour un voleur professionnel, quelques minutes sont nécessaires afin de neutraliser le système d'alarme et démarrer le véhicule. Durant ce court laps de temps, il est possible qu'un individu soit témoin de la scène et alerte les autorités. L'arrestation d'un individu au volant d'un véhicule volé peut s'avérer risqué pour les activités d'un réseau. Par exemple, dans le but d'obtenir une réduction de peine, un voleur pourrait choisir de dénoncer ses collègues, mettant ainsi à jour les activités du réseau. C'est précisément ce qui est arrivé au réseau Togo lorsque leur voleur principal a été arrêté par les policiers ontariens. Celui-ci, dans le but d'obtenir une réduction de sa peine s'est « mis à table » et a donné des indications sur l'organisation qui l'employait ainsi que sur ses collègues. En somme, la location de véhicules est plus avantageuse et moins risquée que le vol de véhicule dit « traditionnel ».

Cependant, la location de véhicule requiert une expertise supplémentaire. En effet, afin de ne pas être retracés par les autorités policières, les individus doivent avoir en leur possession des permis de conduire contrefaits, de fausses cartes de crédit ou des sommes importantes en espèces. Ces permis de conduire et ces cartes de crédit doivent donc être volés et utilisés immédiatement ou achetés contrefaits. D'autres fonds sont ainsi requis pour réaliser un vol de véhicules via un service de location. Il importe de préciser que les réseaux Sirène et Togo disposaient de bailleurs de fonds afin de leur avancer de l'argent. Toutefois, la nécessité de ces documents a été en partie contournée par le

réseau Togo qui se procurait des véhicules chez les concessionnaires en prétextant un essai de route. Cependant, cette tactique présente certaines limites, car les concessionnaires s'avisent entre eux de la situation et sont plus prudents. Aussi, il est possible que des portraits robots des voleurs soient émis et que ceux-ci soient reconnus puis arrêtés. Comme nous l'avons mentionné précédemment, l'arrestation d'un voleur de véhicules peut contribuer à ce qu'un réseau soit détecté, enquêté, puis démantelé par les autorités policières.

Par ailleurs, le fait que les véhicules soient pour la plupart obtenus par les services de location fournit des indications supplémentaires. Certains auteurs suggèrent que les véhicules dispendieux volés sont exportés, car ils ne trouveraient pas preneurs parmi les consommateurs locaux. Ainsi, dans le cas des véhicules volés trop dispendieux pour être écoulés sur la scène locale, les voleurs chercheraient à les expédier à l'étranger afin de trouver un acheteur intéressé (Tremblay et al., 2001). Dans le cas des trois réseaux à l'étude, ceux-ci cherchaient des véhicules précis. Par exemple, dans le cas du réseau Sirène, un acheteur étranger a payé un employé chargé de surveiller un stationnement afin que ce dernier lui « trouve » des véhicules utilitaires sport. Nous pouvons donc supposer que les véhicules soient commandés.

Dans un autre ordre d'idées, nous remarquons que cette façon de procéder, la fraude, n'appuie pas la théorie selon laquelle le vol de véhicule serait la maternelle du crime organisé. Ainsi, des jeunes seraient recrutés dans le but de voler des véhicules et ainsi prouver leur compétence et leur loyauté à une organisation criminelle (Wallace, 2001). Bien que cette théorie s'applique au vol de véhicule dans son ensemble, l'exportation de véhicule volé est une facette de cette activité et certaines comparaisons sont possibles. Dans les trois cas à l'étude, nous notons qu'il ne s'agit pas d'une pratique utilisée. Dans les cas où on se procurait les véhicules dans des stationnements (e.g. celui de l'aéroport Pearson), des individus qui faisaient du vol leur spécialité étaient chargés de cette tâche. En outre, il importe de mentionner qu'aucun individu mineur n'a été associé aux réseaux étudiés. De plus, une importante majorité des acteurs des réseaux à l'étude possédait déjà des casiers judiciaires. Par exemple, dans le cas du réseau Boris 82,5 % (47/57) des

individus possédaient déjà un casier judiciaire. Dans les cas à l'étude, il ne s'agissait donc pas d'individus « non-initiés » qui se servaient des vols de véhicules dans le but d'obtenir une porte d'entrée dans le monde du crime organisé.

## **2.2. Recel du véhicule**

Nous avons mentionné que les véhicules étaient gardés quelques jours avant d'être exportés. Cette période de temps est variable d'un réseau à un autre, tout dépendant du temps qui est nécessaire au réseau afin de procéder à la modification des véhicules et de trouver un bateau qui embarquera ces derniers pour qu'ils atteignent leur destination. Pour le réseau Sirène, le recel des véhicules volés revêt deux formes. D'une part, certains véhicules sont gardés dans l'un des deux entrepôts utilisés par le réseau. Ces entrepôts situés à Montréal et en banlieue de Montréal fournissaient un endroit afin de procéder à la modification des véhicules et les cacher des autorités. Il importe de souligner que les acteurs chargés des entrepôts ne précisaient pas la nature des activités du réseau aux propriétaires des entrepôts. Par exemple, un des propriétaires de l'entrepôt a déclaré aux enquêteurs chargés de l'affaire que le locataire de son local n'a pas déclaré qu'il se spécialisait dans le commerce de véhicules, affirmant plutôt qu'il travaillait dans le domaine de l'exportation de tissus. D'autre part, d'autres véhicules sont conservés dans des stationnements privés de domiciles ou de garages. Les véhicules gardés dans des stationnements privés de domiciles étaient faits par des individus qui n'occupaient que cette fonction. Un d'entre eux a d'ailleurs déclaré aux enquêteurs qu'il conservait un véhicule à la demande de son ami Bob qui attendait de trouver un acheteur pour celui-ci. Le nombre de véhicules conservés dans des stationnements privés ne dépassait pas deux véhicules par individu. Les véhicules trouvés dans des stationnements privés de garage étaient aussi gardés à la demande de Bob qui prétendait ne pas avoir d'espace chez lui pour les entreposer.

En ce qui concerne le réseau Togo, le recel des véhicules revêt aussi deux formes. En effet, le recel s'effectue tant dans un entrepôt que chez les participants du réseau. Tout d'abord, le réseau Togo disposait d'un local situé à Montréal où ils gardaient les véhicules prêts à être vendus ou expédiés. En attendant que ceux-ci soient préparés, ils

étaient gardés chez les individus qui les transformaient ou chez leurs proches. Par exemple, des véhicules se trouvaient au domicile de Louis ainsi qu'au domicile de la sœur de sa conjointe. Contrairement au réseau Sirène, une proximité existe donc entre les véhicules volés et les individus chargés de les transformer. Cette façon de procéder a éveillé les soupçons chez les policiers. Non seulement on retrouvait plusieurs véhicules de luxe dans une entrée privée, mais ces véhicules ne restaient jamais très longtemps et d'autres véhicules dispendieux venaient les remplacer. De plus, en concentrant les véhicules dans quelques endroits seulement, les policiers n'ont eu qu'à visiter les membres de la famille des individus chargés de la transformation des véhicules pour trouver l'inventaire constitué par le réseau.

En ce qui a trait au réseau Boris, le recel des véhicules est effectué dans deux entrepôts de la région de Montréal. Nous supposons que le réseau changeait régulièrement d'endroit car au moment de l'enquête, les propriétaires des entrepôts ont affirmé aux enquêteurs qu'il y avait peu de temps que les locaux avaient été loués et que les locataires profitaient d'une promotion qui leur permettait de bénéficier d'un mois gratuit. Contrairement aux réseaux Sirène et Togo, il n'y a aucune indication démontrant que certains véhicules aient été gardés par des participants actifs au sein du réseau ou par des connaissances de certains individus oeuvrant pour celui-ci. D'ailleurs, les enquêteurs ont effectué des opérations de surveillance physique afin de vérifier les déplacements de certains acteurs associés au réseau, mais ils n'ont pas constaté d'autres véhicules que ceux qu'ils conduisaient à leur domicile.

À ce point de l'analyse, nous remarquons que tous les réseaux ont utilisé un entrepôt pour cacher les véhicules volés. Cependant, il importe de souligner que ces entrepôts ne jouaient pas le même rôle. Nous pouvons alors nous interroger sur la meilleure façon de procéder afin de receler les véhicules volés. Est-ce que l'utilisation d'un entrepôt est moins risquée que de laisser les véhicules dans des stationnements privés ? D'une part, l'utilisation d'un entrepôt peut être très pratique, car elle n'implique que les individus qui ont signé le bail de location de l'entrepôt. Les autres individus associés au réseau ne sont donc pas légalement impliqués dans le cas où des policiers perquisitionneraient

l'entrepôt. Cependant, un entrepôt peut présenter certains risques. En effet, l'arrivée de plusieurs véhicules cause beaucoup de va-et-vient qu'il est difficile de ne pas remarquer par le propriétaire de l'entrepôt ou les autres locataires. D'ailleurs, dans le cas du réseau Sirène, le fils du propriétaire de l'un des entrepôts utilisés a contacté la police pour l'informer que de nombreux véhicules de luxe transitaient par cet endroit. Aussi, comme nous l'avons précédemment mentionné, le fait de concentrer l'inventaire de véhicules volés amassés par le réseau dans un ou deux endroits facilite grandement le travail des policiers qui n'ont qu'à se présenter pour ramasser le « jackpot ».

D'autre part, le fait de disperser les véhicules volés présente plusieurs avantages en particulier si les acteurs du réseau ont l'intention de les garder un certain temps avant de les écouler. En effet, advenant la découverte de l'entrepôt par les policiers, ceux-ci n'auraient pas trouvé la « caverne d'Ali Baba » où tous les véhicules volés sur le point de quitter le pays se trouvaient. Ainsi, la dispersion des véhicules volés est une façon de poursuivre les activités d'exportation même si les policiers ont confisqué une partie de l'inventaire. Toutefois, dans le cas d'opérations policières de grandes envergures, comme celles qui ont enquêté sur les réseaux étudiés, il est peu probable que ces divers endroits ne soient pas retrouvés. De surcroît, les individus qui ont accepté de garder les véhicules volés font face à des accusations de recel. En somme, l'utilisation d'un entrepôt est plus risquée pour l'inventaire de véhicules volés, mais elle protège un maximum d'acteurs impliqués dans le réseau. À l'opposé, le fait de disperser les véhicules volés offre une protection minimale pour l'inventaire, mais expose un maximum d'acteurs oeuvrant au sein du réseau à des poursuites judiciaires. Comme nous l'avons déterminé précédemment, l'exposition de nombreux individus impliqués dans un réseau peut contribuer à ce qu'un plus grand nombre de personnes révèlent des informations aux enquêteurs afin de conclure des ententes pour obtenir une réduction des charges qui pèsent contre eux.

Parallèlement, il importe de souligner que les véhicules n'étaient pas déplacés d'un endroit à un autre par les voleurs eux-mêmes. En effet, des individus spécialement désignés avaient pour travail de déplacer les véhicules des stationnements privés aux

entrepôts et vice versa. Ces conducteurs avaient aussi pour travail de conduire les véhicules volés aux endroits où ils étaient chargés pour l'immatriculation et l'expédition. Dans le cas du réseau Sirène, ces conducteurs constituaient une zone tampon entre les voleurs et les maquilleurs. Ils n'avaient pas besoin de connaître ni les voleurs ni les maquilleurs, seulement l'endroit où ils devaient déposer les véhicules. En limitant le nombre d'individus que les conducteurs connaissaient, il était possible de protéger le réseau contre les dénonciations possibles. De plus, un conducteur n'a pas à avoir une expertise particulière, sauf détenir un permis de conduire. Les réseaux ont donc choisi d'exposer l'individu qui est le plus facilement remplaçable au sein du réseau car il n'a qu'à déplacer les véhicules volés du point A au point B.

### **2.3. Maquillage du véhicule**

Les véhicules volés exportés peuvent être déclarés sous un autre produit ou maquillés (Tremblay et al., 2001). Le maquillage d'un véhicule se réalise en remplaçant le NIV par un autre. Afin d'y parvenir, les maquilleurs se procurent une voiture endommagée pour en obtenir la propriété et le NIV. Par la suite, il suffit de louer ou de voler un véhicule identique pour remplacer son NIV par celui du véhicule endommagé. Ce processus est communément appelé le *body switching* (Tremblay et al., 2001). Selon le Bureau d'assurance du Canada (2001), les véhicules volés pour la revente à l'extérieur du Canada conservent habituellement leur NIV. Nos données démontrent que ce n'est pas le cas. En effet, dans les trois réseaux à l'étude, le maquillage ou la transformation du véhicule est une étape intégrante du processus pour la plupart des véhicules volés. Toutefois, certains véhicules ont été découverts dans des conteneurs où des produits différents avaient été déclarés. Par exemple, dans le cas du réseau Togo, des pièces informatiques avaient été déclarées alors que des véhicules volés ont été découverts dans le conteneur.

Dans le cas du réseau Sirène, le maquillage des véhicules se réalisait tant par des spécialistes de l'automobile que par des individus qui n'occupaient pas officiellement un emploi dans ce domaine. En premier lieu, nous constatons que la modification du NIV était essentiellement réalisée par un membre qui ne travaillait pas dans le domaine

automobile. En second lieu, afin de modifier le numéro de série qui est visible à travers le pare-brise, les acteurs du réseau choisissaient de soulever le pare-brise. Cette tâche délicate a d'abord été effectuée par des individus du réseau qui n'avait a priori aucune expérience dans le milieu automobile. Cependant, après quelques vaines tentatives se traduisant par des pare-brise brisés, cette tâche a été confiée à des spécialistes du milieu automobile. Tout le travail effectué lors de l'étape du maquillage était aussi rémunéré. Ainsi, le maquillage des véhicules était payé 500 \$ pour chaque véhicule. En ce qui concerne les changements de pare-brise, ceux-ci étaient payés selon les prix en vigueur de l'industrie automobile.

Pour ce qui est du réseau Togo, le maquillage des véhicules était réalisé tant par des spécialistes du milieu automobile que par des individus qui n'étaient pas associés à ce domaine. Contrairement au réseau Sirène, il n'existait pas de dichotomie particulière quant aux tâches effectuées par les individus du milieu automobile et ceux qui ne lui appartenaient pas. Les spécialistes de l'automobile se chargeaient autant de la modification des NIV que des pare-brise et vice versa pour les individus qui ne sont pas identifiés comme travaillant dans ce domaine. D'ailleurs, nous remarquons que les individus du réseau Togo ne transformaient pas les véhicules en équipe. Ils effectuaient tout le travail dans des endroits de leur choix (leurs domiciles ou ceux de leurs proches) et conduisaient ensuite les véhicules transformés à l'entrepôt en attendant qu'ils soient déplacés vers la destination finale.

Quant au réseau Boris, nous n'avons aucune indication que les NIV de ceux-ci aient été modifiés d'une façon ou d'une autre. Les participants de Boris privilégiaient le découpage des véhicules et l'envoi de ceux-ci vers l'Europe de l'Est en pièce détachée. Le découpage de pièces avait lieu dans les deux entrepôts occupés par le réseau.

Les trois réseaux à l'étude ont utilisé trois différentes façons afin de légitimer les véhicules : la modification du NIV (Sirène et Togo), la déclaration d'un autre produit (Sirène et Togo) et le découpage des véhicules (Boris). Nous pouvons donc nous interroger sur la meilleure façon de procéder en tenant compte des efforts fournis par le



réseau et des risques encourus par la modification ou non des véhicules volés exportés. Nous sommes en mesure de constater que la modification du NIV requiert plus d'expertise que le découpage. Tout d'abord, les maquilleurs doivent trouver un NIV qui correspond au véhicule qui a été volé. Pour ce faire, deux techniques sont utilisées : celle du *body switching*, précédemment discutée, ou celle du clonage. Un clone se réalise à l'aide d'un numéro de série déjà existant. La seule restriction est que le véhicule cloné ne doit pas être immatriculé dans la même province d'où provient le NIV. Par exemple, un véhicule dont le NIV a été « emprunté » en Ontario peut être immatriculé au Québec. Ensuite, les maquilleurs doivent fabriquer des plaquettes pour changer les numéros de toutes les pièces à l'intérieur du véhicule qui sont marqués par le numéro d'identification. Aussi, une étiquette de conformité doit être apposée à l'intérieur de la portière afin que le véhicule présente un aspect le plus légitime possible.

Bien que la technique de maquillage utilisée par les réseaux Sirène et Togo demande plus d'expertise, le découpage d'un véhicule demande aussi un niveau d'expertise élevé quand vient le moment de le remonter lors de son arrivée à destination. De surcroît, afin de s'assurer qu'il est possible de remonter le véhicule, les découpeurs doivent être prudents et effectuer un travail très minutieux. Par ailleurs, un maquilleur est payé le même prix qu'un découpeur en recevant un montant de 500 \$ pour chaque pièce.

Nous pouvons donc penser que le choix de maquiller ou découper les véhicules repose sur une stratégie bien particulière du réseau. En effet, il est beaucoup plus simple de dissimuler un véhicule en pièce qu'un véhicule complet à l'intérieur d'un conteneur renfermant d'autres marchandises. De cette façon, si jamais le conteneur fait l'objet de rapides vérifications de la part des douaniers, ceux-ci pourraient ne pas remarquer la présence de ces pièces et ainsi accorder la mainlevée à la marchandise. Par contre, si un conteneur, dans lequel doivent se retrouver des pièces d'ordinateurs, est vérifié et que le douanier réalise qu'il contient en fait trois véhicules, il y a de fortes chances qu'il fasse l'objet d'une investigation très poussée. Il est donc préférable de découper un véhicule en pièces afin de le dissimuler parmi d'autres objets. Cependant, l'utilisation de cette

tactique suppose que des individus, capables de remonter des véhicules, soient impliqués dans l'organisation outre-mer qui écoule les véhicules volés et exportés.

#### **2.4. Mise en marché du véhicule**

Une fois les véhicules transformés, des démarches devaient être prises afin de leur fournir un statut « légal ». Pour ce faire, Bob du réseau Sirène possédait des contacts avec un individu qui avait réussi à voler des certificats en « blanc » à la Société d'assurance automobile du Québec. Grâce à ces documents, il devenait simple de légaliser ces véhicules volés. De plus, afin de se protéger contre une perquisition possible des policiers, ces certificats étaient dispersés chez plusieurs acteurs impliqués au sein du réseau. Une autre façon d'expédier un véhicule sans avoir à fabriquer des documents officiels consiste à déclarer un produit différent. Lors de la déclaration faite à la douane, les marchandises ont été déclarées comme étant un autre type de produit. En outre, afin de faciliter les expéditions, le réseau disposait d'une compagnie d'exportation qui se chargeait d'envoyer les véhicules volés vers leur destination finale.

En ce qui a trait au réseau Togo, nous constatons que celui-ci se revendait également des véhicules volés localement en plus de pratiquer l'exportation. Ces véhicules volés, réservés pour la revente locale, étaient écoulés dans des garages spécialisés dans la vente de véhicules usagés. En conservant les véhicules sur le territoire où ils ont été volés, une attention particulière devait être portée à la qualité des documents officiels contrefaits ou fabriqués et à la modification du NIV. En d'autres mots, en plus de réussir un travail de maquillage presque impeccable, la contrefaçon des documents devait être tout à fait convaincante car ces véhicules étaient immatriculés à la Société d'assurance automobile du Québec afin de se promener sur les routes. Un participant du réseau, Gérard, qui n'a pas été identifié par les enquêteurs, avait ainsi pour fonction de fournir les papiers et l'historique du véhicule. Le volume était d'environ d'une vingtaine de véhicules par mois et 5 000 \$ lui étaient remis pour chaque véhicule. Quant aux véhicules volés exportés, ceux-ci étaient déclarés comme étant des pièces d'ordinateur. La transformation des véhicules était donc réservée aux véhicules destinés à la revente locale, alors que les acteurs du réseau se contentaient de déclarer un produit différent

pour expédier les véhicules volés vers leur destination. Le réseau Togo, tout comme le réseau Sirène, disposait d'une compagnie de transport qui se chargeait d'exporter les véhicules volés.

En ce qui concerne le réseau Boris, la mise en marché des véhicules volés diffère de celle privilégiée par Sirène et Togo. Les individus qui louaient les véhicules se rendaient aux États-Unis, précisément à New York, où les véhicules étaient envoyés par bateau en Europe de l'Est. Les individus revenaient ensuite par avion et rapportaient le véhicule comme ayant été volé. Il importe de mentionner de nouveau que ces individus étaient recrutés spécialement pour la location du véhicule et n'avaient aucun lien officiel avec d'autres participants du réseau. D'autres individus conduisaient les véhicules jusqu'au Mexique où ils étaient embarqués vers l'Europe de l'Est remplis de stupéfiants. Les véhicules volés découpés en pièces étaient pour leur part exportés via le port de Montréal. Le réseau Boris, tout comme Sirène et Togo, avait également une compagnie spécialisée dans l'exportation de conteneurs maritimes à sa disposition.

Suite à ces informations, nous constatons qu'une compagnie spécialisée de transport maritime était impliquée dans les trois réseaux à l'étude. Nous pouvons donc conclure que l'implication soutenue d'une compagnie spécialisée dans le transport maritime est essentielle à l'exportation de véhicules volés. En effet, il serait difficile de charger des véhicules dans des conteneurs pour ensuite affirmer qu'il s'agit de pièces d'ordinateur. La compagnie de transports devait faire partie intégrante du réseau en expédiant les véhicules volés.

Les véhicules n'étaient pas seulement envoyés par transport maritime. Aussi, nous remarquons que les réseaux Sirène et Boris envoyaient des véhicules vers les États-Unis en traversant la frontière terrestre. Il importe de préciser que ces véhicules n'avaient pas été déclarés comme étant des biens commerciaux importés, mais bien comme étant des moyens de transport utilisés par des individus désireux de se rendre aux États-Unis. Toutefois, les raisons pour traverser les véhicules vers les États-Unis n'étaient pas les mêmes. Le réseau Boris cherchait à expédier les véhicules par le port de New York ou

le Mexique, alors que le réseau Sirène souhaitait écouler une partie de son inventaire aux États-Unis. À la limite, un réseau ne disposant pas de l'expertise fournie par une compagnie de transport maritime et possédant des contacts aux États-Unis ou au Mexique pourrait se spécialiser uniquement dans l'exportation de véhicules volés vers l'Amérique du Nord. Cependant, cette stratégie présente une certaine faiblesse. En effet, il serait difficile d'écouler des voitures volées où l'approvisionnement de véhicules de luxe est accessible (en particulier aux États-Unis). En ce qui concerne le Mexique, il est probable que les individus spécialisés dans la revente de véhicules volés préfèrent s'approvisionner des territoires près de la frontière mexicaine (voir notamment Field et al., 1992). L'exportation de véhicules de luxe en Amérique du Nord est possible, mais présente un certain nombre de limites.

Il importe également de mentionner qu'un réseau parmi ceux analysés (Togo) vend ses véhicules volés localement<sup>4</sup>. Par cet exemple, nous remarquons que les véhicules volés, qu'ils soient destinés sur la scène locale ou internationale, nécessitent une expertise différente. D'un côté, les véhicules volés destinés localement doivent être maquillés de façon particulièrement minutieuse et être accompagnés de documents contrefaits plausibles. D'un autre côté, les véhicules exportés doivent être embarqués sur des bateaux leur permettant de se rendre à destination. Une fois arrivés, ces véhicules doivent franchir les procédures douanières et réussir à obtenir une couverture légitime dans le pays où ils sont destinés. Des contacts qui connaissent les procédures douanières et les façons d'écouler des véhicules luxueux sont nécessaires afin de pratiquer l'exportation des véhicules volés.

En outre, par l'exemple du réseau Togo, nous apprenons que chacune des formes de recel de véhicules n'est pas un territoire de chasse gardée. Il est donc possible de mener plusieurs activités illicites de front dans le domaine automobile. Dans cet ordre d'idées, il n'est donc pas surprenant que certains membres des réseaux à l'étude soient impliqués dans d'autres activités criminelles. Tout comme un travailleur autonome, ces derniers

---

<sup>4</sup> En ce qui concerne la façon de voler les véhicules, nos données ne permettent pas d'établir s'il existe une distinction dans la façon d'acquérir les véhicules qui seront écoulés localement ou internationalement.

offrent leurs services où ils sont requis et exigent une rémunération en retour. Ils cumulent les divers contrats et passent à un autre dès que ces derniers sont remplis. À titre d'exemple, certains participants du réseau Sirène étaient impliqués dans le trafic d'armes et de stupéfiants et pratiquaient des activités de fraude. Certains individus associés au réseau Togo, pour leur part, s'occupaient de la culture du cannabis. Quant au réseau Boris, certains individus étaient impliqués dans le trafic de cocaïne et d'armes, alors que d'autres géraient des salons de massage. Nous constatons donc que le fait de cumuler diverses fonctions n'est pas rare, même si ces individus ont d'abord été considérés comme des « spécialistes » de l'exportation de véhicules volés. En d'autres termes, loin d'être des spécialistes d'une forme particulière de délits, ces individus peuvent être considérés plutôt comme des « généralistes » du crime. Somme toute, les criminels sont indépendants et interagissent avec plusieurs « coopérations criminelles » plutôt que d'appartenir à un seul groupe (Klerks, 2001 : 57).

### **2.5. Vente du véhicule**

Les véhicules volés par le réseau Sirène étaient expédiés dans de nombreux endroits. En effet, Sirène alimentait une vaste clientèle internationale. Ainsi, des clients aux États-Unis, en Suisse, en Russie, en Irak, en Égypte, en Italie, au Bénin et au Liban comptaient sur ce réseau pour se procurer des véhicules. Pour les véhicules destinés en Russie, en Irak, en Italie et au Liban, Bob était la personne ressource pour les clients. En effet, ces derniers lui téléphonaient pour discuter de leurs affaires. En ce qui concerne les véhicules expédiés vers les États-Unis, la Suisse et le Bénin, d'autres acteurs servaient d'intermédiaires pour satisfaire ces clients étrangers.

En ce qui a trait à la façon dont les véhicules volés étaient distribués, la plupart étaient expédiés par les ports de Montréal ou d'Halifax. Le choix d'un port ou d'un autre était dicté par les bateaux disponibles et leurs destinations. Toutefois, les véhicules volés destinés aux États-Unis étaient traversés par la frontière terrestre par des conducteurs. Comme les clients américains se trouvaient dans le sud du pays, en l'occurrence au Texas, de longues distances devaient être parcourues avec les véhicules. Deux tactiques étaient alors privilégiées. La première consistait à traverser le véhicule aux États-Unis et

de le laisser dans un stationnement d'une ville près de la frontière où un autre conducteur se chargeait de conduire le véhicule à sa destination finale. Cette stratégie permettait de libérer un conducteur rapidement pour l'affecter à d'autres tâches. Cependant, cette tactique présentait une faiblesse majeure. En effet, les douaniers américains ont été étonnés de voir traverser régulièrement un même individu et ce, jamais dans le même véhicule. Le fait de voir un individu entrer régulièrement aux États-Unis constamment à bord d'un véhicule différent a éveillé leurs soupçons. Cet individu a été remarqué et une enquête a été instituée sur son compte. La seconde tactique consistait à traverser le véhicule par la frontière terrestre et le conduire directement à sa destination. Cette stratégie présente aussi une certaine faiblesse. Dans le cas où un membre du réseau est arrêté par les policiers américains, ceux-ci peuvent réaliser que le véhicule a été volé. Si c'est le cas, ils arrêteront le conducteur et celui-ci pourrait être tenté de dénoncer certains de ces collègues afin d'obtenir une réduction de peine.

Au sujet de Togo, ce réseau possédait des contacts dont un vendeur au Bénin et un autre en France. Pete se chargeait d'effectuer le contact avec les consommateurs internationaux. Les véhicules volés destinés à l'exportation étaient expédiés par le port de Montréal et transigeaient par les ports de Belgique et d'Angleterre. Parallèlement, en ce qui concerne les véhicules volés vendus localement, ceux-ci étaient écoulés par des garages locaux situés au Québec, notamment à Victoriaville. Encore une fois, Pete détenait un contact, mais un autre membre du réseau, Steve, que les enquêteurs n'ont pas identifié comme une « tête dirigeante », était aussi en lien avec un vendeur qui écoulait les véhicules volés localement.

En ce qui concerne Boris, la compagnie responsable de l'exportation des pièces de véhicules volés envoyait celles-ci vers la Russie et les Caraïbes par conteneurs. De plus, il est à noter qu'un des individus associés au réseau Boris avait pour fonction de servir de courrier entre le réseau et sa famille en Bulgarie. Il est alors probable que certains véhicules en pièces détachées se retrouvaient aussi en Bulgarie.

Il importe de préciser que l'expédition de conteneurs outre-mer constitue une certaine protection pour le réseau. En effet, si les douaniers saisissent la marchandise à l'exportation ou à l'importation, ils n'ont aucun individu sous la main pour mener leur enquête et lui proposer un arrangement pour qu'il fournisse des informations. Ce laps de temps, entre le moment où la marchandise est saisie et l'arrivée des enquêteurs, permet au réseau de constituer une histoire avec une certaine cohérence afin de tenter de convaincre les autorités policières de leur bonne foi dans toute l'affaire.

À la lumière de la nomenclature des destinations, nous constatons que les réseaux examinés ne disposent pas de destinations prédéfinies pour exporter les véhicules. Dans le cas de Sirène, nous remarquons que ce groupe disposait d'un réseau très large pour exporter les véhicules. En effet, nous avons recensé sept clients tant aux États-Unis, en Europe, en Afrique qu'au Moyen-Orient. Pour sa part, Togo disposait de deux destinations d'exportation précisément en Europe et en Afrique. Toutefois, il se démarquait des autres réseaux en écoulant des véhicules volés localement. Boris possédait lui aussi un nombre de destinations d'exportation assez large, bien que moins étendu que Sirène, en exportant les véhicules volés en Europe de l'Est et dans les Caraïbes.

Ce grand nombre de destinations pour exporter des véhicules volés ne soutient pas entièrement les thèses ethniques qui sont quelques fois avancées. Clarke et Brown (2003) ont suggéré que la migration importante dans les pays occidentaux a eu pour résultat d'augmenter le nombre d'individus possédant les contacts nécessaires permettant d'expédier les véhicules volés. En effet, les exportateurs sont probablement en contact avec des individus dans leur pays d'origine et peuvent brouiller les pistes d'enquête en s'exprimant dans leur langue maternelle qui n'est peut être pas familière pour les autorités policières. Si nous considérons comme telle cette théorie, l'exportation de véhicules volés devrait être pratiquée par des immigrants qui enverraient les voitures dans leur pays d'origine où ils ont gardé des contacts. Ces contacts faciliteraient ainsi l'exportation de véhicules volés.

Afin de vérifier à quel point cette théorie s'appliquait, nous avons déterminé dans quelle proportion les individus associés aux différents réseaux présentaient une origine autre que canadienne. Le réseau Sirène compte 47 % (32/68) d'individus qui ne sont pas d'origine canadienne, la plupart étant d'origine libanaise. Nous avons constaté que les endroits où des véhicules volés étaient envoyés dépassaient largement les frontières du Liban et de ses environs. Certes, il est probable que les exportations aient débuté au Liban, mais d'autres destinations ont été ajoutées. Pour sa part, le réseau Togo compte 7 % (3/45) d'individus qui ne sont pas d'origine canadienne. Deux de ces trois personnes sont des clients à l'extérieur du Canada. Ainsi, les acteurs principaux du réseau sont donc majoritairement d'origine canadienne. Finalement, le réseau Boris compte 100 % (57/57) d'acteurs qui ne sont pas d'origine canadienne. En fait, la plupart des individus associés à ce réseau sont d'origine bulgare. Ce réseau envoyait des véhicules volés en Europe de l'Est, où ils avaient probablement des contacts grâce à leur origine ethnique, mais aussi aux Caraïbes.

Bien que des véhicules volés aient été envoyés dans le pays d'origine des individus, nous remarquons que la destination des véhicules volés n'est pas seulement régie par l'origine des individus associés aux différents réseaux. Citons en exemple le réseau Boris qui exportait des véhicules en pièces détachées en destination des Caraïbes, alors que les acteurs de ce réseau étaient pour la plupart d'origine bulgare. Nous constatons que, dans ce cas, les contacts établis dépassent le cadre de l'origine ethnique. Il est cependant possible que des individus partageant la même origine ethnique résident aussi dans un pays différent de celui dont ils proviennent. Par exemple, dans le réseau Sirène, l'oncle de l'un des individus du réseau d'origine libanaise résidait en Égypte, où le réseau exportait des véhicules volés. Également, il est possible que des individus aient établi des liens alors qu'ils résidaient dans un autre pays. C'est le cas de certains individus associés au réseau Togo qui ont séjourné quelques années en Afrique avant de revenir au Canada. Ainsi, ils ont eu la possibilité de forger des liens avec des habitants de ce continent. Dans les cas à l'étude, l'origine ethnique de l'individu est un facteur à considérer, mais ne constitue pas le seul facteur déterminant l'endroit où les véhicules sont expédiés. D'autres éléments comme la famille et les expériences personnelles des



individus doivent aussi être considérés. En somme, il est probable que des véhicules volés soient envoyés dans le pays d'origine de l'individu en raison des contacts qu'il a conservés, mais l'origine ethnique d'un individu n'est pas le seul facteur déterminant pour expliquer où sont expédiés les véhicules.

### ***3. Coûts unitaires d'opération***

Dans un autre ordre d'idées, nous avons mentionné au cours des analyses précédentes qu'un petit nombre d'individus impliqués dans le réseau se chargeaient d'avancer l'argent qui servait à défrayer les coûts occasionnés par la pratique de l'exportation des véhicules volés. En effet, ces individus participaient au délit en permettant de l'initier en avançant des fonds. Certes, voler un véhicule ne devrait rien coûter, mais le voleur, l'entrepôt et le maquilleur doivent être payés avant que celui-ci soit exporté. En d'autres termes, le fait que chaque intervenant fixe le prix de ses services et qu'il soit rémunéré à la pièce nécessite une avance de fonds.

À ce point de l'analyse, il est donc pertinent de s'attarder aux coûts de l'exportation de véhicules à moteur volés. Nous avons déterminé que pour chaque étape de l'exportation de véhicules à moteur, un coût précis s'y rattachait, car chaque intervenant était payé à la pièce. Le tableau II illustre le prix approximatif pour chacune des étapes nécessaires pour réaliser le vol de véhicules à moteur. Il importe de préciser que les résultats qui sont présentés dans le tableau II ont été obtenus à travers les informations fournies dans les dossiers d'enquête. En effet, lors des interrogatoires ou des conversations téléphoniques les participants ont révélé combien ils recevaient pour accomplir un travail particulier. Ces coûts, quoique très approximatifs, offrent certaines indications sur les coûts unitaires qui peuvent être associées à chaque exportation de véhicules volés.

Tableau II Liste de prix approximatifs

Étapes	Prix approximatifs
Vol	2 500 \$
Maquillage	500 \$ pour découper ou maquiller un véhicule.
Recel	750 \$ par mois pour un local d'entreposage.
Mise en marché	5 000 \$ (fabrication des documents et enregistrement du véhicule).
Vente des véhicules	Entre 5 000 et 10 000 \$ dépendamment de la destination <sup>5</sup> .
<b>Total du coût de l'exportation d'un véhicule</b>	Entre 10 500 et 18 000 \$ pour exporter un véhicule volé.

En premier lieu, nous remarquons que l'étape la plus payante est la mise en marché, où il s'agit de construire l'historique du véhicule. Nous avons mentionné précédemment que cette étape est essentielle, en particulier pour écouler un véhicule volé sur la scène locale, car elle permet d'établir d'où le véhicule est supposé provenir. Une recherche doit alors être faite pour trouver et acheter un véhicule accidenté afin d'en devenir le propriétaire et, du fait même, s'approprier son NIV qui pourra être apposé sur le véhicule volé. Cette étape requiert donc beaucoup de travail et est cruciale, car si elle n'est pas bien réalisée le véhicule sera identifié comme étant volé et ne trouvera pas preneur. En raisonnant en terme de risque, nous constatons qu'il n'existe aucune corrélation. En effet, la construction de l'historique d'un véhicule est peu risquée. En outre, celui qui se charge de construire l'historique d'un véhicule n'est même pas celui qui conduit les véhicules au bureau d'immatriculation pour légitimer le véhicule. Toutefois, elle exige beaucoup de temps et une habileté certaine à contrefaire des documents officiels. Ainsi, tout comme une entreprise légale, ces individus sont payés

<sup>5</sup> Un réseau peut maximiser son investissement en expédiant plus d'un véhicule par conteneur. Ainsi, il est possible d'expédier un véhicule pour la somme de 2 500 \$. Ce calcul a d'abord été réalisé en effectuant une moyenne du coût de l'export d'un conteneur  $(5\,000 + 10\,000) / 2 = 7\,500$ . Ce résultat a été ensuite divisé par 3 ( $7\,500 / 3 = 2\,500$ ), car un conteneur peut abriter un maximum de trois véhicules. Cependant, il est courant de retrouver un seul véhicule volé caché par un autre type de marchandise. Si cette option est sélectionnée, le coût de l'expédition s'en trouve augmenté.

pour le temps qu'ils consacrent à réaliser leur activité et non pour les risques associés à leurs fonctions.

En second lieu, le vol du véhicule peut rapporter environ 2 500 \$ à son auteur. Dans le cas fort probable qu'un voleur de véhicules se procure plus d'un véhicule par semaine, il s'agit d'une occupation assez lucrative, en particulier si nous tenons compte qu'il s'agit d'une activité qui se réalise rapidement. Cependant, nous avons constaté que bon nombre de véhicules sont dérobés via les services de location. Les 2 500 \$ alloués au voleur sont probablement investis dans l'achat de faux permis de conduire et le paiement de la location. Bien qu'aucune économie ne soit réalisée en louant les véhicules, le risque associé à la location de véhicules est moins important que le vol d'un véhicule. De plus, les services de location permettent de sélectionner le modèle, la couleur et les options désirées par la clientèle.

En troisième lieu, le recel du véhicule se fait à un coût très minime. Nous avons constaté que certains réseaux payaient un loyer de 750 \$ par mois pour le local, alors que d'autres cherchaient les promotions et bénéficiaient d'un mois sans frais. Cependant, comme nous l'avons mentionné précédemment, le choix du local doit être effectué avec soin. En effet, les autres locataires de l'immeuble ou le propriétaire de l'entrepôt peuvent s'étonner de voir circuler de nombreux véhicules de luxe.

En dernier lieu, pour ce qui est de l'expédition des véhicules, ces dépenses ne profitent à aucun participant du réseau, car il s'agit des prix exigés pour exporter un conteneur. Cependant, il importe de souligner qu'il existe plusieurs façons de maximiser le profit. L'espace d'un conteneur est suffisant pour embarquer trois véhicules volés. Toutefois, d'autres réseaux pourraient choisir de camoufler un véhicule sous d'autres objets, comme par exemple, des effets personnels usagés. Une inspection rapide de ce genre de marchandise ne révélerait pas la présence d'un véhicule et la mainlevée pourrait être accordée. Cette façon de procéder est plus dispendieuse car un seul véhicule est envoyé. Cependant, en cas de vérification de la marchandise, le risque que la marchandise douanière soit saisie est beaucoup moins important. Par ailleurs, selon les enquêteurs, le

réseau Boris envoyait des véhicules volés vers l'Europe de l'Est et ceux-ci étaient remplis de cocaïne. Il s'agit d'une autre façon de maximiser une expédition vers les pays qui écoulent des véhicules volés luxueux.

Nous avons établi que l'exportation de véhicules volés peut coûter entre 10 500 \$ et 18 000 \$. Toutefois, cette estimation ne tient pas compte du profit réalisé par l'individu qui écoule les véhicules volés lorsqu'ils arrivent à destination. L'acheteur n'est sans doute pas seul dans l'entreprise et il est probablement entouré d'une équipe qui contribue à ce que les véhicules soient légitimés et vendus dans le pays destinataire<sup>6</sup>. La valeur financière d'une transaction est donc petite, en particulier si nous la comparons avec le trafic de stupéfiants à l'échelle nationale (Bruinsma et Bernsco, 2004 : 86).

#### ***4. Quelques précisions sur le script général de Cornish***

Tout d'abord, nous observons que le script général du vol de véhicules élaboré par Cornish (1994) correspond de façon plus au moins exacte aux scripts utilisés par les trois réseaux. En effet, nous notons que deux nouvelles étapes s'ajoutent. La première est l'implication d'individus chargés d'investir des fonds afin de réaliser l'exportation des véhicules volés. Nous avons remarqué que les réseaux Sirène et Togo disposaient d'individus qui étaient responsables de l'avance de fonds. Ces individus sont peu nombreux (deux pour Sirène et un pour Togo), mais ils accomplissent une fonction importante en avançant l'argent nécessaire pour la location des véhicules (quand des cartes de crédit ne sont pas contrefaites), pour la rétribution des individus qui se chargent de voler les véhicules, de changer les NIV et de contrefaire les documents officiels. Les véhicules volés ne sont probablement payés qu'à la livraison. En attendant, le coordonnateur de l'exportation de véhicules volés doit payer ses « employés » et un « investissement » est peut être nécessaire pour que son « entreprise » fonctionne. Ainsi, l'étape de la mise de fonds existe entre chacune des étapes du script. Cependant, nous l'avons inséré au début du processus. En effet, si aucun individu n'est prêt à avancer les

---

<sup>6</sup> Les données utilisées pour l'étude ne fournissent aucune indication sur les façons dont les véhicules volés sont écoulés quand ils atteignent leur destination finale. Nous pouvons supposer que ces véhicules sont vendus dans des marchés (voir le texte de Gerber et Killias, 2001).

fonds nécessaires, l'exportation de véhicules à moteur devient alors très difficile à réaliser.

Cette fonction de débiteur nous en apprend d'avantage sur le financement de l'exportation de véhicules volés. Le fait de vendre un véhicule pour lequel aucun frais n'a été déboursé devrait être lucratif. Cependant, compte tenu du fait qu'un bon nombre d'intervenants soient impliqués et que chacun touche son dû après l'accomplissement du travail pour lequel il a été engagé, les bénéfices obtenus pour chaque transaction s'en trouve diminués. Cependant, il est important de noter qu'il y a un profit certain qui est réalisé par les différents intervenants, sans quoi aucun individu ne pratiquerait l'exportation de véhicules volés.

La seconde étape que Cornish (1994) avait omise dans l'élaboration de son script général est le déplacement des véhicules par un conducteur. Cette fonction que nous avons préalablement intégrée dans l'étape du vol de véhicule se situe à mi-chemin entre le vol, car les individus qui conduisent n'ont habituellement pas volé le véhicule et les autres étapes (recel, maquillage, mise en marché, vente). Ces conducteurs peuvent être utilisés pour traverser la frontière avec ces véhicules (Sirène, Boris), pour conduire les véhicules chez les maquilleurs ou, encore, à l'inspection de la Société d'assurance automobile du Québec (Togo). Ces conducteurs jouent un rôle important en déchargeant d'autres acteurs possédant une expertise (voleurs, maquilleurs) de la tâche de conduire les véhicules. En somme, le déplacement est l'étape qui permet à un véhicule de se rendre du point A au point B et ainsi de suite jusqu'à sa vente.

Aussi, nous remarquons que la fonction de conducteur constitue une étape en soi. En effet, la littérature accorde peu d'importance à ces individus qui ne sont ni voleurs ni maquilleurs et qui se contentent uniquement de conduire les véhicules<sup>7</sup>. D'un point de vue stratégique, ces individus peuvent être utiles à une organisation, car ils permettent

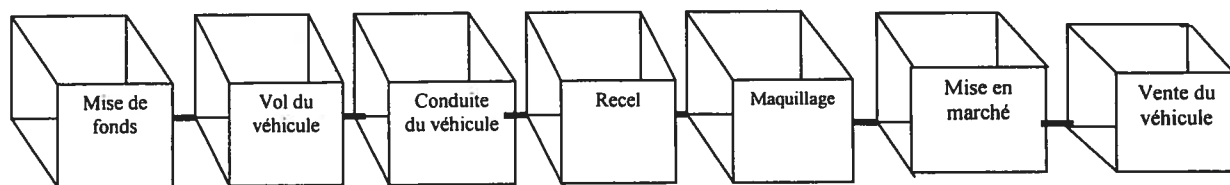
---

<sup>7</sup> Dans une prochaine étude, il pourrait être intéressant d'annexer les conducteurs à l'étape où ils déplacent les véhicules. Cependant, pour les besoins de la présente recherche, nous avons estimé qu'il était plus important de souligner l'apport de ces individus en leur consacrant une catégorie particulière, bien que dans les faits ils jouent un rôle de « soutien » dans les différentes étapes nécessaires à l'exportation des véhicules volés.

aux voleurs qui pourraient être identifiés par la victime ou des témoins de se débarrasser rapidement du véhicule. Le conducteur se charge ensuite de conduire le véhicule à la cache détenue par le réseau afin de modifier ce dernier. Les individus qui occupent cette fonction sont en fait une sorte de zone tampon qui assure une protection supplémentaire à l'organisation, car le voleur ne se rend pas à proximité du ou des lieux où les véhicules sont entreposés. Ces conducteurs sont aussi rémunérés à la pièce, ce qui contribue à augmenter les besoins monétaires du réseau.

À l'aide de ces précisions, nous avons entrepris d'élaborer un nouveau script en tenant compte des nouveaux éléments. La figure 4 illustre comment nous avons inséré ces nouvelles étapes.

**Figure 4**      **Élaboration du script avec de nouvelles étapes**



Nous avons ajouté l'étape de la mise de fonds en premier lieu, car cet argent permet de payer les véhicules qui ont été loués ou payés à la pièce. En effet, comme nous l'avons mentionné précédemment, des fonds sont nécessaires, d'abord et avant tout, pour louer le véhicule ou payer l'individu chargé de le voler. Nous avons donc choisi de classer cette fonction comme étant la première étape. Sans argent, il n'est pas possible de payer les voleurs ou louer les véhicules. Toutefois, la fonction de la mise de fonds pourrait être insérée entre chaque étape identifiée. En effet, comme nous l'avons mentionné, tous les intervenants sont payés à la pièce<sup>8</sup>. Des fonds sont alors nécessaires pour réaliser chaque étape du script.

<sup>8</sup> Les informations contenues dans les dossiers d'enquête ne permettent pas de présumer que les intervenants des réseaux aient été payés par la suite pour le travail effectué. Les conversations téléphoniques et les déclarations des participants faites lors des interrogatoires mentionnent que le travail était « payé à la pièce ».

Nous avons inséré l'étape du déplacement entre le vol du véhicule et le recel, car bon nombre de conducteurs étaient employés entre ces deux étapes. Cependant, il importe de préciser que dans le cas de l'opération Togo, un conducteur se chargeait de conduire les véhicules transformés au bureau de la Société d'assurance automobile du Québec afin qu'il soit examiné et immatriculé. Cette particularité s'explique par le fait que ce réseau était aussi impliqué sur la scène locale de la vente d'automobiles volées. L'étape du déplacement du véhicule n'est donc pas seulement associée entre les étapes du vol et du maquillage. Elle est utilisée comme étape intermédiaire entre celles qui sont essentielles à l'exportation d'un véhicule volé. Nous constatons donc que les réseaux Sirène et Togo, quoique très comparables en ce qui a trait au *modus operandi*, présentent certaines différences. Ces distinctions propres à chaque réseau peuvent être expliquées par l'endroit où le véhicule est écoulé.

##### ***5. Distribution des individus à l'intérieur du processus***

À ce point de l'analyse, il est pertinent de s'interroger sur la façon dont les individus sont distribués pour chaque étape contenue dans le script afin de déterminer si des différences existent d'un réseau à l'autre. Dans les trois cas à l'étude, nous constatons que deux (Sirène et Boris) d'entre eux se consacrent uniquement à l'exportation des véhicules, alors que le troisième (Togo) écoule des véhicules localement et internationalement. Nous pouvons donc comparer le script en fonction de la distribution des individus à l'intérieur de celui-ci. Nous avons choisi de nous concentrer que sur les réseaux Sirène et Togo, car l'information n'était pas assez complète pour le réseau Boris.

Le tableau III démontre les différences qui existent entre la distribution des effectifs des réseaux Sirène et Togo.

**Tableau III Distribution des individus à l'intérieur du processus de l'exportation de véhicules volés**

Étapes Opérations	Sirène	Togo
	Nombre d'individus réalisant cette étape (%)	Nombre d'individus réalisant cette étape (%)
Mise de fonds	2 (2,9)	1 (2,2)
Vol du véhicule	9 (13,2)	5 (11,1)
Déplacement du véhicule	6 (8,8)	5 (11,1)
Recel	5 (7,4)	3 (6,7)
Maquillage	9 (13,2)	10 (22,2)
Mise en marché	8 (11,8)	7 (15,6)
Vente du véhicule	7 (10,3)	3 (6,7)
Tâches inconnues	22 (32,4)	11 (24,4)

En observant la distribution des pourcentages, nous constatons qu'il existe une certaine distinction pour trois étapes : le déplacement du véhicule, le maquillage et la mise en marché. Ainsi le réseau Sirène s'est adapté au grand nombre de destinations où les véhicules étaient écoulés en distribuant moins d'individus pour les étapes du maquillage et de la mise en marché que le réseau Togo. Il est certain que le travail n'avait pas être aussi bien fait, car ces véhicules quittaient le territoire québécois en destination d'autres pays. Pour sa part, le réseau Togo a recruté un nombre plus important d'individus pour qu'ils s'occupent des étapes du maquillage et de la mise en marché. À l'opposé du réseau Sirène, ce n'étaient pas tous les véhicules qui étaient destinés à l'exportation. En effet, un certain nombre de ces véhicules étaient vendus localement. Afin que ces véhicules soient « crédibles » en tant que véhicules reconstruits, le travail réalisé lors de l'étape du maquillage devait être assez convaincant pour que le véhicule puisse être immatriculé. Quant à la différence observée du pourcentage d'individus associés au déplacement du véhicule le fait que le réseau Togo insérait plusieurs fois cette étape dans le script explique cette différence. Nous constatons donc que l'endroit où les véhicules sont destinés a une influence sur la distribution des acteurs à l'intérieur du script.

Ces différences concernant la distribution des individus à l'intérieur des scripts soulignent les limites de cette théorie. En effet, nous constatons que même si les réseaux ont utilisé un processus similaire, des distinctions existent concernant la distribution des



individus à l'intérieur du processus associé à l'exportation des véhicules volés. Ainsi, la perspective des scripts ne permet pas d'identifier quelles sont les étapes du processus qui sont vulnérables et qui pourraient être ciblées. De surcroît, ce type d'analyse n'offre aucune indication au sujet des étapes du processus où sont situés les individus qui coordonnent les activités du réseau. Une autre technique d'analyse est donc nécessaire afin d'identifier les étapes du processus qu'occupent les coordonnateurs. Pour ce faire, nous emploierons les mesures de centralité (degré et intermédierité). En plus de permettre l'identification des coordonnateurs, ces mesures nous fourniront des indications sur la façon dont les réseaux sont constitués.

## CHAPITRE 4 : STRUCTURE DE LA COORDINATION

Dans le chapitre 4, notre objectif est de répondre à la seconde question de recherche qui consiste à déterminer comment les individus associés au réseau s'inscrivent à l'intérieur de la structure et où sont situés les coordonnateurs à l'intérieur du processus nécessaire à l'exportation de véhicules volés. En premier lieu, nous débuterons les analyses en nous intéressant à la structure des réseaux à l'étude. En second lieu, nous nous attarderons aux étapes qu'occupent à l'intérieur du processus les coordonnateurs identifiés par les mesures de centralité. En troisième lieu, nous confronterons la vision des enquêteurs avec les résultats obtenus par les mesures de centralité qui permettent d'identifier les coordonnateurs. En quatrième lieu, nous nous interrogerons à savoir si les mesures de centralité identifient les individus qui peuvent mener indépendamment les activités d'exportation de véhicules volés par les relations qu'ils possèdent. En dernier lieu, nous conclurons ce chapitre en précisant la complémentarité de l'analyse des scripts et l'analyse de réseaux sociaux.

### ***1. Structure***

Les acteurs centraux occupent une position privilégiée dans les échanges, car ils sont les nœuds de la communication (Degenne et Forsé, 2004 : 155). Par conséquent, nous considérons que les individus centraux sont ceux en mesure de coordonner les activités du réseau. Les mesures de centralité sont donc une façon d'identifier qui sont les coordonnateurs. Par la suite, nous pourrions déterminer comment ils s'inscrivent à l'intérieur de la structure.

Freeman (1979) a identifié trois mesures de centralité, soient celles de degré, de proximité et d'intermédierité. Afin d'éviter toute répétition nous nous sommes concentrés sur la centralité de degré (liens directs) et sur la centralité d'intermédierité (liens indirects). Comme nous l'avons vu dans le chapitre 2, les mesures de centralité présentent différents avantages selon les définitions qu'elles adoptent. En outre, ces mesures permettent d'identifier les acteurs principaux.

Nous avons constaté dans le chapitre 3 que, malgré le fait que les scripts utilisés soient comparables pour les trois réseaux à l'étude, ces derniers ont une façon différente de

distribuer les individus à l'intérieur des étapes à réaliser pour exporter des véhicules volés. Afin de poursuivre notre réflexion en ce sens, nous comparerons les résultats obtenus pour les trois réseaux à l'étude et ce, pour chacune des mesures de centralité.

### 1.1. Liens directs

Les liens directs peuvent être mesurés par la centralité de degré. La centralité de degré correspond au nombre de liens directs qu'un acteur partage avec les autres membres de son réseau (Degenne et Forsé, 1994 : 154). Un acteur central qui a plus de contacts est avantagé, car il dispose d'un grand nombre d'informations grâce à ses nombreuses sources. De cette façon, il est en mesure de coordonner les activités dans lesquelles le réseau se spécialise. Par ailleurs, plus un individu a de contacts, plus l'indicateur obtenu est élevé. Le tableau IV résume les résultats obtenus pour chacun des réseaux à l'étude.

**Tableau IV Indicateurs de centralité de degré**

<b>Indicateurs</b> <b>Réseaux</b>	<b>Sirène</b>	<b>Togo</b>	<b>Boris</b>
<b>Moyenne des résultats des individus</b>	8,3 %	6,9 %	5,8 %
<b>Nombre d'individus supérieurs à la moyenne</b>	21 (21/68=30,9 %)	6 (6/45=13,3 %)	19 (19/57=33,3 %)
<b>Écart type</b>	11,2 %	9,5 %	4,8 %
<b>Indice minimum</b>	1,5 %	2,3 %	1,8 %
<b>Indice maximum</b>	79,1 %	56,8 %	26,8 %
<b>Centralisation</b>	72,9 %	52,3 %	21,7 %

En observant les moyennes obtenues par les individus des différents réseaux, nous notons que les acteurs ont des liens avec environ 7 % des individus qui constituent leur réseau respectif. Nous constatons que le pourcentage d'individus supérieurs à la moyenne est comparable (autour de 30 %) pour les réseaux Sirène et Boris, alors que pour le réseau Togo, ce pourcentage est beaucoup moins élevé, étant coupé de plus de la moitié.

En tenant compte du faible pourcentage obtenu par le réseau Togo, nous pouvons déduire que la coordination est restreinte à quelques individus oeuvrant au sein du réseau. Ainsi, dans le réseau Togo, la coordination est essentiellement distribuée entre les mains de six individus. À titre de comparaison, dans le cas des réseaux Sirène et Boris, les acteurs agissant à titre de coordonnateur sont en moyenne deux fois plus nombreux.

Nous pouvons nous interroger sur les raisons qui expliquent pourquoi le partage de la coordination est si restrictive dans le réseau Togo. Dans le chapitre 3, nous avons mentionné que le réseau Togo était aussi impliqué dans des activités de vol de véhicules destinés à la scène locale. Comme les véhicules ne quittent pas le territoire où ils ont été volés, il s'agit d'un risque supplémentaire. En effet, malgré le maquillage, la mise en marché (immatriculation) et la vente du véhicule, il est relativement faisable de retracer des véhicules mis en marché par un groupe criminel. Dans cette situation, être un coordonnateur au sein d'un réseau peut être un cadeau empoisonné. Les individus qui coordonnent les activités étant beaucoup plus visibles aux yeux des autorités policières que les autres, peuvent rapidement être ciblés (Baker et Faulkner, 1993 : 854). Afin d'éviter d'être détecté, il est peut être préférable de ne pas coordonner les activités et de se contenter de partager des liens avec deux ou trois individus stratégiques.

Parallèlement, les réseaux Sirène et Boris se spécialisaient uniquement dans le vol de véhicules destinés pour l'exportation. De cette façon, le produit de leurs activités illicites est difficilement retrouvable lorsqu'il est expédié. Les juridictions entre les pays sont différentes et parfois le dialogue est difficile d'un pays à un autre. Il est certain que les canaux diplomatiques ne sont pas utilisés pour retrouver des véhicules volés, à moins de circonstances exceptionnelles. En d'autres termes, lorsqu'un véhicule a traversé les frontières, les chances qu'il soit retrouvé sont presque nulles. La coordination des activités est alors désirée et recherchée, car elle permet l'obtention de d'autres opportunités criminelles. Ceci explique pourquoi les individus associés à ces réseaux cherchent à multiplier les contacts.

Comme nous l'avons vu au chapitre 2, afin de comparer les différents réseaux en entier, il faut être en mesure de juger la centralisation globale du réseau. Cette mesure permet de mettre en perspective la centralité d'un individu. En effet, être le centre d'un réseau centralisé n'a pas la même implication que d'être l'acteur central d'un réseau décentralisé (Degenne et Forsé, 2004 : 157). Plus le pourcentage de centralisation est bas, plus la distribution de la coordination est homogène au sein du réseau. Donc, un faible indice de centralisation indique que le réseau est peu centralisé dans son ensemble (Fickenauer et Waring, 1998 : 266). Les annexes 2, 3 et 4 illustrent graphiquement les trois réseaux à l'étude. En observant ces représentations graphiques, nous constatons que les trois réseaux présentent des formes différentes. Le réseau Sirène (voir annexe 2) est très centralisé autour d'un individu, Bob (s1), qui en plus d'être impliqué dans la mise en marché des véhicules, est aussi en lien avec les autres étapes. Le réseau Togo (voir annexe 3) est aussi centralisé autour de Pete (t1), mais de façon moins importante que pour Bob. Le réseau Boris (voir annexe 4) est beaucoup moins centralisé et présente la forme d'une chaîne. Parallèlement, le degré de centralisation du réseau Boris nous offre des indications supplémentaires. Il importe de préciser que les réseaux décentralisés devraient fournir une meilleure protection contre les enquêteurs, comparativement aux réseaux centralisés. Cette situation s'explique par le fait que des liens faibles réduisent la visibilité d'un individu à l'intérieur du réseau et facilitent conséquemment sa fuite (Krebs, 2002 : 49). De surcroît, il est possible pour les exécutifs de se séparer des opérations au sein de réseaux décentralisés (Baker et Faulkner, 1993 : 845).

### **1.2. Liens indirects**

Les liens indirects peuvent être mesurés par la centralité d'intermédiation. La centralité d'intermédiation désigne les individus qui agissent à titre de courtiers dans le réseau. Le courtier a pour fonction de constituer un pont entre deux individus qui ne sont pas en relation (Klerks, 2001). Ainsi, le courtier agit à titre d'intermédiaire entre deux individus qui souhaitent bénéficier des services de l'un ou de l'autre. Cet indicateur désigne donc ceux qui agissent à titre d'intermédiaire pour les transactions (McAndrew, 1999 : 68). En d'autres termes, les coordonnateurs identifiés par la centralité

d'intermédiation, en plus de gérer les activités du réseau, gèrent aussi les contacts sociaux.

Le tableau V illustre les indicateurs de centralité obtenus pour chacun des réseaux à l'étude.

**Tableau V Indicateurs de centralité d'intermédiation**

<b>Indicateurs</b> <b>Réseaux</b>	<b>Sirène</b>	<b>Togo</b>	<b>Boris</b>
<b>Moyenne des résultats des individus</b>	1,9 %	3,5 %	5,1 %
<b>Nombre d'individus supérieurs à la moyenne</b>	5 (5/68=7,4 %)	5 (5/45=11,1 %)	16 (16/57=28,1 %)
<b>Écart type</b>	10,4 %	12,9 %	8,9 %
<b>Indice minimum</b>	0,0 %	0,0 %	0,0 %
<b>Indice maximum</b>	81,1 %	76,1 %	53,8 %
<b>Centralisation</b>	80,5 %	74,2 %	49,6 %

En ce qui concerne le nombre d'individus ayant obtenu des indicateurs de centralité d'intermédiation supérieurs à la moyenne, nous constatons que les réseaux Sirène et Togo sont somme toute comparables. Ainsi, comme les réseaux sont relativement centralisés, très peu de courtiers en contacts sociaux sont nécessaires pour assurer l'acheminement de l'information et l'exécution des contrats. Cependant, ce n'est pas le cas du réseau Boris qui compte près de 30 % d'individus qui obtiennent des indicateurs supérieurs à la moyenne qui est, par ailleurs, le plus élevé. C'est donc dire que les individus sont plus dépendants les uns des autres. En effet, pour qu'une activité se réalise, la structure doit s'organiser pour que l'information circule à travers ces nombreux intermédiaires. Nous rappelons que le réseau Boris est celui dont la forme s'apparente le plus à une chaîne. Le fait de garder les membres distants les uns des autres ainsi que des autres cellules, minimise les dommages qui pourraient être faits au réseau quand l'un des membres est capturé ou compromis (Krebs, 2002 : 45). Cependant, à mesure que la distance augmente entre les participants, la communication

directe devient pratiquement impossible (Coles, 2001 : 585). L'information est alors dispersée à travers des raccourcis présents dans le réseau. Ces raccourcis sont utilisés afin de coordonner l'information (Krebs : 2002 : 47). Ainsi, un réseau qui utilise des raccourcis pour distribuer l'information a besoin de plus de courtiers qu'un réseau très centralisé.

En ce qui concerne les indices de centralisation, nous constatons qu'ils sont très élevés pour les réseaux Sirène et Togo. C'est donc dire que la coordination des activités est essentiellement faite par quelques individus et que la présence de « courtiers en contacts sociaux » (Klerks, 2001) est peu utile, car la coordination est divisée entre ces quelques individus. Pour ce qui est du réseau Boris, l'indice de centralisation est plus élevé que la centralité de degré, car étant donné que la forme du réseau s'apparente à une chaîne, la présence d'intermédiaire est nécessaire pour la distribution rapide de l'information (Krebs, 2002). Pour ce qui est de l'indice de centralisation, celui-ci est moins élevé que pour les autres réseaux étudiés, car le nombre d'intermédiaires est plus élevé. Somme toute, moins un réseau est centralisé, plus le nombre de « courtiers en contacts sociaux » (Klerks, 2001) est nécessaire afin de poursuivre les activités du réseau.

## **2. *Processus et coordination***

Dans un autre ordre d'idées, nous pouvons nous interroger sur les étapes dans lesquelles les individus supérieurs à la moyenne se trouvent. La réponse à cette question nous permettrait de déterminer à quelle étape du processus se trouvent les coordonnateurs. Étant donné que nous ne disposons pas d'assez d'informations sur les fonctions occupées par les individus associés au réseau Boris, nous nous sommes attardés aux réseaux Sirène et Togo. Par ailleurs, certains individus ayant obtenu un indicateur de centralité supérieur à la moyenne, mais n'occupant de fonctions « officielles » à l'intérieur du réseau, n'ont pas été inclus dans l'analyse. Dans le cas de la centralité de degré, il y avait cinq<sup>9</sup> de ces individus pour le réseau Sirène et un<sup>10</sup> pour le réseau Togo.

<sup>9</sup> En pourcentage, 23,8 % (5/21) des individus associés au réseau Sirène qui ont obtenu un indicateur de centralité de supérieur à la moyenne occupent une fonction inconnue.

<sup>10</sup> En pourcentage, 20.0% (1/5) des individus associés au réseau Togo qui ont obtenu un indicateur de centralité de degré supérieur à la moyenne occupent une fonction inconnue.



En ce qui concerne la centralité d'intermédiation, il y avait un<sup>11</sup> de ces individus pour le réseau Sirène et aucun pour le réseau Togo. Nous avons considéré cette analyse même si nous ignorons la fonction de certains individus à l'intérieur du réseau, car elle nous permet d'observer la distribution des coordonnateurs de façon assez complète pour déterminer s'il existe des différences entre les réseaux étudiés.

Le tableau VI illustre la distribution des individus supérieurs à la moyenne par rapport à la fonction qu'ils remplissaient et ce, pour les trois mesures de centralité.

**Tableau VI Distribution des individus qui ont obtenu des indicateurs supérieurs à la moyenne pour les mesures de centralité (degré et intermédiation) à l'intérieur du processus permettant l'exportation de véhicules volés**

Centralité	Réseaux	Mise de fonds	Vol	Déplacement du véhicule	Recel	Maquillage	Mise en marché	Vente du véhicule
	Étapes							
Degré	Sirène	0,0 % (0/21)	14,3 % (3/21)	14,3 % (3/21)	4,8 % (1/21)	19,0 % (4/21)	19,0 % (4/21)	4,8 % (1/21)
	Togo	0,0 % (0/0)	0,0 % (0/0)	0,0 % (0/0)	16,66 % (1/6)	33,33 % (2/6)	33,33 % (2/6)	0,0 % (0/0)
Intermédiation	Sirène	0,0 % (0/5)	20,0 % (1/5)	20,0 % (1/5)	20,0 % (1/5)	0,0 % (0/5)	20,0 % (1/5)	0,0 % (0/5)
	Togo	0,0 % (0/5)	20,0 % (1/5)	0,0 % (0/5)	0,0 % (0/5)	40,0 % (2/5)	40,0 % (2/5)	0,0 % (0/5)

Tout d'abord, en ce qui concerne la centralité de degré, nous remarquons que deux étapes dans le script, le maquillage et la mise en marché, sont essentiellement occupées par des individus ayant obtenu des indicateurs de centralité de degré supérieurs à la moyenne. Ce résultat s'explique par plusieurs facteurs. Tout d'abord, certains critiques de l'analyse de réseau pourraient être tentés d'affirmer que ces individus possèdent le plus de contacts, car ils ont été ciblés par les enquêteurs et que le réseau a donc été construit autour de ces individus (McAndrew, 1999). S'il est vrai que les enquêteurs ont identifié de nombreux individus se chargeant des étapes du maquillage et de la mise en

<sup>11</sup> En pourcentage, 20,0 % (1/5) des individus associés au réseau Sirène qui ont obtenu un indicateur de centralité d'intermédiation supérieur à la moyenne occupent une fonction inconnue.

marché, ceci s'explique autrement que par la recherche d'une « tête dirigeante ». D'une part, en observant le script, nous constatons que ces étapes correspondent au processus de légitimation d'un véhicule volé. Ainsi, ces individus transforment un véhicule volé en bien d'apparence légitime. C'est le cas, en particulier pour le réseau Togo qui, rappelons-le, était aussi impliqué dans la revente de véhicules volés sur la scène locale, cette étape étant cruciale. Nous pourrions représenter l'étape de l'immatriculation à un examen : « échec » ou « réussite ». Chaque demande d'immatriculation doit être présentée de façon impeccable, sinon les activités du réseau sont menacées d'être découvertes et faire l'objet d'une investigation policière. De la même façon, dans le cas de véhicules exportés, les documents d'exportation (Canada) et d'importation (pays destinataire) doivent être tout à fait plausibles afin d'éviter une demande de vérification de la part des inspecteurs des douanes. Les activités du réseau étant particulièrement détectables au moment du processus de légitimation, il n'est pas surprenant de retrouver autant d'individus pratiquant ces étapes à l'intérieur du script.

D'autre part, la constitution du script explique aussi à sa façon le fait que les individus impliqués dans les étapes du maquillage et de la mise en marché possèdent en moyenne les indicateurs de degré les plus importants. Comme nous l'avons mentionné précédemment, ces étapes correspondent au moment où les réseaux légitiment un bien obtenu illégalement. Un certain niveau de coordination est alors nécessaire. Le client (étape de la vente du véhicule) commande une voiture aux individus chargés de la mise en marché. Ceux-ci contactent les voleurs qui doivent remplir cette commande. Parallèlement, les individus de la mise en marché se charge de constituer l'historique du véhicule et demande aux maquilleurs de fabriquer les NIV et les étiquettes de conformité afin de donner aux véhicules volés un aspect légitime. De la même façon, les maquilleurs doivent communiquer avec les receleurs afin de déterminer où le véhicule se situe et quand il sera disponible pour sa transformation. Par ailleurs, dans le cas d'un maquilleur, il peut être utile de connaître d'autres individus oeuvrant dans sa profession. En effet, comme nous l'avons mentionné, le maquillage d'un véhicule se réalise en plusieurs étapes. D'abord, des plaquettes doivent être fabriquées pour ensuite être apposées sur les endroits les plus visibles du véhicule (pare-brise, moteur). Le travail en

équipe de divers individus aux expertises différentes est alors nécessaire pour réaliser le maquillage complet d'un véhicule. Ainsi, les individus spécialisés dans les étapes de la mise en marché et du maquillage ont besoin d'un nombre élevé de contacts et conséquemment d'informations afin de conduire leurs opérations.

Pour ce qui est de la centralité d'intermédiation, nous ne retrouvons aucune règle particulière de distribution. Il y a des intermédiaires dans toutes les sphères d'activités, sauf pour les étapes de la mise de fonds et de la vente du véhicule. Il n'est pas surprenant que ces individus ne servent pas d'intermédiaires, car ils se situent assez loin du réseau. Cependant, cet éloignement ne doit pas être considéré comme équivalent. En premier lieu, l'éloignement des individus en charge de la mise de fonds doit être considéré comme étant volontaire. En effet, ces individus investissent des fonds et espèrent obtenir un bon rendement. Ainsi, ils ne souhaitent pas s'impliquer personnellement et restent loin des activités du réseau ne souhaitant pas être associés à la structure dans le cas où celles-ci feraient l'objet d'une enquête policière. À ce sujet, il importe de préciser que la fonction de créancier a été découverte en parcourant les relevés d'écoute électronique. Ces individus n'ont pas été démasqués par les enquêteurs lors de filatures, car ils évitaient probablement d'être vus avec des acteurs centraux du réseau. Cet éloignement était donc voulu et orchestré par les principaux intéressés afin d'éviter d'être mêlés à une enquête policière.

En deuxième lieu, l'éloignement des individus à qui les véhicules volés étaient expédiés est géographique. Ces individus, pour la plupart situés sur un autre continent, pouvaient difficilement servir d'intermédiaires n'étant pas sur place. Cependant, en contactant les individus chargés de la mise en marché, ceux-ci pouvaient servir de courtiers afin de remplir la commande de ces individus. Par ailleurs, il est possible de présumer que les individus associés à l'étape de la vente du véhicule servent d'intermédiaires entre les acteurs canadiens et les acteurs du pays destinataire. Ainsi, ils serviraient de pont entre le pays fournisseur de véhicules et leur clientèle.

Dans un autre ordre d'idées, nous remarquons que les coordonnateurs du réseau Sirène étaient distribués à l'intérieur de tout le processus, alors que ceux du réseau Togo étaient concentrés vers la fin des opérations. À la lumière de cette situation, nous pouvons donc présumer qu'il existe certaines différences dans la façon dont les opérations des réseaux étaient constituées. D'une part, pour le réseau Sirène, la distribution des coordonnateurs à l'intérieur de la « chaîne de montage » nous permet de présumer qu'il s'agissait d'une structure comparable à une PME (petite et moyenne entreprise). Il y avait un coordonnateur à chaque étape qui se chargeait d'informer les « employés » du travail à effectuer et qui s'occupait de contacter les coordonnateurs des autres étapes du processus afin de poursuivre le travail. À cause des nombreux endroits où les véhicules étaient écoulés (au total sept destinations), il est probable que les activités du réseau étaient effectuées de façon continue. D'autre part, dans le cas du réseau Togo, les coordonnateurs étaient concentrés dans les étapes du maquillage et de la mise en marché. Nous pouvons alors présumer que les activités conduites par ce réseau débutaient par les exigences des clients potentiels. Dès qu'une commande était passée pour un véhicule aux coordonnateurs, ces derniers s'affairaient à contacter leur « bassin de candidats » qualifiés pour que ceux-ci effectuent le travail nécessaire pour répondre à la demande de la clientèle. À l'opposé du réseau Sirène, nous présumons que le réseau Togo ne disposait pas d'une clientèle assez vaste pour effectuer leurs activités sur une base continue.

### ***3. Coordonnateurs et invités inattendus***

Les mesures de centralité sont aussi utiles pour déterminer qui sont les acteurs centraux qui coordonnent les activités au sein d'un réseau. Dans le chapitre 3, nous avons mentionné que certains individus avaient été ciblés par les enquêtes policières. Nous avons retrouvé quelques-uns de ces individus lorsque nous avons observé la forme des réseaux à l'étude. Pour le réseau Sirène, les enquêteurs avaient ciblé Bob et Will, deux individus considérés comme étant des joueurs importants de la « mafia libanaise ». Dans le cas du réseau Togo, Pete et Louis étaient considérés comme étant les « têtes dirigeantes » du réseau. Finalement, en ce qui concerne le réseau Boris, les enquêteurs avaient identifié Olivier comme étant l'acteur principal au sein du réseau. Les mesures

de centralité sont toutes indiquées afin de vérifier les conclusions tirées par les enquêteurs. À l'aide des indicateurs obtenus par ces individus, nous pourrions déterminer si ces derniers ont identifié tous les joueurs influents au sein du réseau ou si des individus, qui sont considérés comme centraux suite aux analyses de réseau, ont échappé à leur vigilance.

Le tableau VII illustre les différents indicateurs de centralité quant aux individus préalablement identifiés par les enquêteurs et aux autres individus qui ont été révélés par les analyses de réseau. Il importe de préciser que pour les fins d'analyse, nous avons choisi de ne pas nous attarder aux différents résultats obtenus pour chaque individu, mais de les utiliser à titre de comparaison.

**Tableau VII Indicateurs de centralité pour les acteurs centraux**

Réseaux	Acteurs	Centralité de degré	Centralité d'intermédiarité
Sirène	Bob	79,10 %	81,12 %
	Will	22,39 %	2,73 %●
	Rod*	29,85 %	29,90 %
Togo	Pete	56,82 %	76,12 %
	Louis	31,82 %	36,74 %
	Steve*	27,27 %	28,24 %
Boris	Olivier	3,57 %●	3,57 %●
	Dimitri*	26,79 %	53,83 %

- Ces résultats sont en dessous de la moyenne obtenus par le réseau.
- \* Ces individus n'ont pas été identifiés par les enquêteurs lors des opérations, mais se démarquent dans les différentes analyses de réseau.

Nous observons que certains individus qui ont obtenu d'importants indicateurs de centralité n'ont pas été identifiés par les enquêteurs. Ainsi, ces individus associés à ces réseaux n'ont pas été considérés comme « têtes dirigeantes » par les enquêtes policières, bien qu'ils possédaient plus de contacts que la plupart des autres participants aux réseaux. Ces individus sont Rod (Sirène), Steve (Togo) et Dimitri (Boris).

En premier lieu, en ce qui concerne Rod, bien qu'il soit le deuxième acteur le plus important du réseau selon les analyses de centralité, il suit loin derrière en obtenant des résultats beaucoup plus faibles. Rod est un conducteur de véhicules et assiste quelques

fois les maquilleurs des véhicules. Parallèlement, il sert de pont entre les deux sous-groupes qui oeuvrent au sein du réseau. Ces sous-groupes travaillant dans deux villes différentes (Montréal et Toronto), Rod coordonnait les informations. Bien que du point de vue statistique, la position de Rod est moins enviable que celle de Bob, il s'agit de l'unique participant au réseau Sirène qui soit en lien avec les individus volant des véhicules dans la région de Toronto. De plus, comparativement à Will, l'indicateur de centralité d'intermédiarité de Rod est beaucoup plus important. Ce résultat signifie que Rod est un bien meilleur « courtier en contacts sociaux » que peut l'être Will (Klerks, 2001). En d'autres mots, la présence de Rod au sein du réseau permet d'ajouter d'autres contacts, d'autres expertises au réseau.

En second lieu, en ce qui a trait au réseau Togo, soulignons que l'apport de Steve n'est pas négligeable. Ce maquilleur obtient des indicateurs de centralité comparables à ceux obtenus par Louis qui a été considéré comme la seconde « tête dirigeante » du réseau par les enquêteurs. Toutefois, comme le but des opérations menées était d'identifier les « têtes dirigeantes », Steve n'a pas été ciblé, car il n'était qu'un maquilleur.

En dernier lieu, au sujet du réseau Boris, nous constatons que selon les indicateurs de centralité, les enquêteurs n'avaient pas ciblés l'individu qui possédait le plus de contacts à l'intérieur du réseau. Les indicateurs de centralité démontrent que Dimitri était l'acteur central du réseau par son nombre de contacts et sa capacité à être un « courtier en contacts sociaux ». Le fait que les enquêteurs aient ciblé Olivier comme acteur central s'explique par l'étape qu'il remplissait dans le processus. Ce dernier s'occupait de la mise en marché des véhicules en étant le copropriétaire d'une compagnie spécialisée dans l'exportation. Comme nous l'avons mentionné précédemment, la mise en marché est l'étape la plus visible. En effet, cette étape correspond au processus de légitimation du véhicule volé. De plus, Olivier était impliqué dans d'autres activités criminelles. Cette situation a donc contribué à ce que les enquêteurs identifient ce dernier comme étant central, alors qu'il disposait de peu de contacts. D'ailleurs, tous les indicateurs de centralité de ce dernier se situent en dessus de la moyenne du réseau.

En somme, les indicateurs de centralité obtenus par Rod, Steve et Dimitri démontrent la pertinence d'utiliser une approche de réseau dans le cadre d'une enquête policière. Cette technique d'analyse permet de cibler d'autres individus que ceux qui ont préalablement identifiés comme des « têtes dirigeantes ». Dans le même ordre d'idées, la prochaine section est consacrée au nombre de liens qu'entretiennent les individus ciblés par les policiers et les analyses de réseau selon la place qu'ils occupent à l'intérieur du script.

#### ***4. Indépendance et vulnérabilité***

En observant le nombre de liens dont disposent Bob et Rod, nous réalisons que Bob se démarque encore, bien que l'apport de Rod soit non négligeable. En retirant Bob, vingt-trois individus se retrouvent complètement isolés, car il est le seul lien qui rattache ces individus à l'ensemble du réseau. Quant à Rod, en le retirant du réseau, douze individus se retrouvent isolés. Comme nous l'avons mentionné précédemment, il s'agit du sous-groupe qui se chargeait d'alimenter la demande faite pour des véhicules volés en destination du Bénin. Pour sa part, Will n'apporte aucune nouvelle connaissance au réseau Sirène. En effet, en le supprimant du réseau, aucun individu se retrouve isolé.

En ce qui concerne le réseau Togo, sans la présence de Pete, six individus se retrouvent complètement isolés. Trois individus subissent le même sort si on retire Louis. Pour ce qui est de Steve, son départ isole complètement quatre individus, dont celui responsable de l'avance de fonds monétaires et deux voleurs de véhicules sur une possibilité de trois.

Au sujet du réseau Boris, en retirant Dimitri du réseau, seulement deux individus sont supprimés. Quant à Olivier, le fait de le retirer du réseau isole seulement un individu. À première vue, le réseau mis en lumière par cette opération est le plus efficace. En effet, le fait de retirer Dimitri, qui est le participant disposant du plus grand nombre de contacts, ne met pas en péril les activités d'exportation de véhicules volés. En outre, en attribuant le plus de contacts à un individu qui n'occupait pas une fonction particulière à l'intérieur du réseau (sauf celle de distribuer l'information) permet de rendre moins visibles les acteurs qui étaient plus difficiles à remplacer à cause de leur expertise. De surcroît, comme nous l'avons mentionné précédemment, des liens faibles réduisent la

visibilité à l'intérieur du réseau et facilitent la fuite (Krebs, 2002 : 49). Parallèlement, le retrait d'Olivier, qui était considéré par les enquêteurs comme le joueur central du réseau, ne chamboule pas non plus l'organisation car seulement un individu du réseau se retrouve isolé.

Dans le même ordre d'idées, il importe de mentionner que les individus n'ont pas tous le même poids (Degenne et Forsé, 1994). En effet, un individu qui conduit un véhicule est plus simple à trouver qu'un individu qui a les connaissances requises pour maquiller un véhicule volé. Le nombre de contacts qu'un individu possède doit alors être nuancé. Par exemple, si un individu qui participe à l'étape de la mise en marché connaît dix autres individus, il obtiendra alors un fort indicateur de centralité de degré. Toutefois, si ces dix mêmes individus participent tous à la même étape que lui, celui-ci a bien moins de chance de coordonner les activités du réseau que l'acteur qui possède cinq contacts, mais qui oeuvrent dans toutes les étapes du script. Ce dernier, advenant le départ de l'individu central, peut devenir un joueur important au sein du réseau. En effet, comme il connaît des individus dans tous les domaines nécessaires à l'exportation des véhicules volés, il peut s'imposer au sein du réseau. Il est probable que ses contacts soient en lien avec d'autres individus pratiquant dans le même domaine permettant d'étendre les relations du nouvel acteur principal à l'intérieur du réseau.

Parallèlement, si un individu connaît d'autres acteurs qui partagent la même expertise que la sienne, ses contacts peuvent constituer un inconvénient. Ainsi ce nombre élevé de contacts avec des acteurs ayant la même expertise pourrait devenir problématique dans le cas de l'arrestation d'un individu. Afin d'obtenir une réduction de peine, l'individu qui a été arrêté par les policiers pourrait être tenté de donner des informations sur ses collègues.

Dans le but d'illustrer notre propos, nous avons élaboré le tableau VIII qui indique le nombre de contacts qu'ont les individus centraux selon les étapes identifiées au chapitre 3.



**Tableau VIII Nombre de contacts selon les étapes du script**

Réseaux	Acteurs	Mise de fonds	Vol	Conduite du véhicule	Recel	Maquillage	Mise en marché	Vente du véhicule
<b>Sirène</b>	<b>Bob</b>	2	5	5	5	6	6	5
	<b>Will</b>	0	2	4	0	1	4	0
	<b>Rod</b>	0	3	3	1	3	3	1
<b>Togo</b>	<b>Pete</b>	0	1	2	3	4	6	2
	<b>Louis</b>	0	0	1	1	7	1	0
	<b>Steve</b>	1	3	1	0	0	3	1
<b>Boris</b>	<b>Olivier</b>	0	0	0	0	0	1	0
	<b>Dimitri</b>	0	1	0	0	0	2	0

Nous pouvons d'abord nous interroger sur le joueur qui dispose de plus d'options à l'intérieur du réseau. Nous remarquons que Bob, du réseau Sirène, est sans aucun doute l'acteur qui dispose du plus grand nombre d'options pour réaliser des scripts différents. Ainsi, il peut contacter deux investisseurs, cinq voleurs, cinq conducteurs, cinq receleurs, six maquilleurs, six spécialistes de la mise en marché (en plus de sa propre expertise) et cinq individus qui vendent les véhicules. Son vis-à-vis pour le réseau Togo, Pete, ne jouit pas du même nombre de possibilités. En plus de ne pas être en lien avec aucun investisseur celui-ci connaît un nombre limité d'individus qui réalisent le vol de véhicules (au total, un individu). Son nombre de liens augmente à mesure que les étapes sont situées près de la sienne. Pete, bien qu'il soit le coordonnateur le plus important du réseau Togo, a besoin de l'apport des autres membres du réseau afin d'augmenter son nombre de possibilités qui permettent de réaliser un certain nombre de scripts différents. En ce qui concerne Olivier, nous remarquons que celui-ci est incapable de mener les activités d'exportation de véhicules volés par ses contacts. Dans son cas, la présence d'intermédiaires est absolument essentielle afin de poursuivre ses activités.

Par ailleurs, en considérant les étapes du processus identifié au chapitre 3, nous constatons que Rod (Sirène) et Steve (Togo) qui n'avaient pas été ciblés par les enquêteurs des différentes opérations, ont les contacts nécessaires afin de conduire une opération d'exportation de véhicules volés grâce à leurs contacts personnels.

D'une part, Rod, comme nous l'avons mentionné, est un conducteur qui assiste parfois les maquilleurs des véhicules volés. Nous constatons qu'il est totalement indépendant de Bob, dans le cas où il n'aurait plus de lien avec celui-ci. Toutefois, bien que Rod puisse conduire une opération d'exportation de véhicules volés par ses contacts, il ne dispose pas d'un individu capable d'investir les fonds nécessaires à la poursuite des activités. La notion du créancier est particulièrement importante, car l'entrepreneur peut s'assurer de la loyauté de ses employés en payant des gages importants à ceux-ci et d'exiger l'exclusivité de leurs services. Ainsi, il sera beaucoup plus difficile pour un employé de vivre une vie décente dans le cas où l'entrepreneur est arrêté (Reuter, 1985). Sans argent, Rod a intérêt à partager une relation étroite avec ses partenaires afin de les rassurer sur le fait qu'ils seront éventuellement payés à la réception du paiement du client.

Parallèlement, le fait que Rod soit bien connu par ses collègues peut être dangereux pour ce dernier. En effet, s'il ne paie pas ses « employés », ceux-ci pourraient être tentés de se venger en le dénonçant, en le menaçant, ou simplement en refusant de travailler de nouveau avec lui. Par les exemples de Bob (Sirène) et de Pete (Togo) qui se spécialisent dans la mise en marché des véhicules, nous constatons que les individus qui remplissent cette part du script se connaissent et interagissent en grand nombre entre eux. L'information circule donc très rapidement. Un individu qui paie mal ou qui ne paie pas serait vite aliéné par ses collaborateurs et aurait de la difficulté à en recruter d'autres à cause de sa mauvaise réputation. Un individu comme Rod qui n'a aucun financement avant de débiter a donc tout intérêt à avoir un carnet de commandes de véhicules bien rempli et éviter de perdre une partie de son inventaire à travers des saisies s'il veut poursuivre ses activités.

D'autre part, Steve est un maquilleur qui se charge de fabriquer les plaquettes permettant d'échanger le NIV. En observant quelles étapes sont remplies par ses contacts, nous constatons que Steve collabore déjà avec assez d'individus pour expédier lui-même les véhicules volés sans aucun autre intermédiaire. Étant lui-même maquilleur, ce dernier n'a qu'à dénicher un individu qui se charge de gérer l'entreposage afin de réaliser la

séquence complète du script identifié au chapitre 3. Comme nous l'avons mentionné au précédent chapitre, l'étape de l'entreposage nécessite uniquement la location d'un entrepôt afin de cacher l'inventaire de véhicules volés. À notre sens, il est beaucoup plus simple de louer un entrepôt que de trouver un individu prêt à financer des activités criminelles. De plus, nous constatons que Steve agissait en tant qu'intermédiaire entre l'individu qui avançait les fonds et le reste du réseau. Comme nous l'avons expliqué au paragraphe précédent, l'absence d'un bailleur de fonds ne met pas en péril une organisation qui se spécialise dans le vol de véhicules. Cependant, elle rend le financement beaucoup plus difficile et le réseau doit être auto suffisant pour palier à ce manque.

Par ailleurs, le fait que par ses contacts Steve soit aussi indépendant soulève des interrogations sur la totale exactitude des mesures de Freeman (1979). En effet, pour les deux indicateurs de centralité, Steve se trouvait en troisième position, loin derrière Pete et suivant Louis de près. Cependant, si l'on considère la nature des contacts de Steve selon les étapes que ceux-ci remplissent dans le script, sa position est bien plus enviable que celle de Louis et, dans une certaine mesure, que celle de Pete. À l'opposé de ces derniers, Steve dispose d'un contact qui lui permet d'avoir accès à des ressources monétaires. En outre, Steve est moins visible que Pete ou Louis, car il n'est pas en contact avec d'autres individus qui partagent la même expertise que la sienne. Il a donc moins de chance d'être dénoncé aux autorités policières par ses « collègues » de travail. Par cet exemple, nous constatons que les mesures de Freeman sont donc utiles dans une certaine mesure, car elles permettent d'identifier les acteurs centraux qui cordonnent les activités au sein d'un réseau. Toutefois, elles doivent être utilisées avec un certain bémol, car tout dépend de la distribution des contacts à travers le script qui permet de réaliser un délit. De plus, les indicateurs de centralité ne permettent pas de saisir l'avantage de la position au sein du réseau de Steve par rapport à celles de Pete et de Louis. Ainsi, l'analyse de scripts contribue à nuancer les résultats obtenus pour les indicateurs de centralité élaborés par Freeman.

En somme, les mesures de centralité offrent de bons indicateurs afin d'identifier les acteurs centraux qui coordonnent les activités d'exportation de véhicules volés à l'intérieur d'un réseau. Cependant, dans une perspective plus globale, nous constatons que la place dans laquelle un individu s'inscrit au sein d'un réseau n'est pas suffisante. En effet, un individu qui dispose d'une dizaine de contacts pourrait mener aisément les activités d'exportation de véhicules, alors que l'individu qui dispose de plus de contacts ne pourrait plus travailler advenant la neutralisation d'un ou deux individus qui leur servent d'intermédiaires ou de courtiers. Ce n'est donc pas le nombre de contacts qui compte, mais la qualité de ceux-ci. Ainsi, la valeur d'un individu ne s'estime pas par le nombre de contacts qu'il a, mais bien par la diversité des expertises des gens qu'il connaît. En d'autres mots, la capacité d'un individu à coordonner les activités se détermine par le fait qu'il dispose du nombre de contacts nécessaires pour conduire une activité illicite. En outre, le nombre de contacts dont un acteur dispose avec les autres participants du réseau définit son capital social (Lemieux, 1999 : 127). Cependant, on ne peut réduire la notion de capital social qu'au décompte du nombre de contacts de l'individu car ceux-ci n'ont pas tous la même valeur (Degenne et Fossé, 1994 : 137).

##### **5. Complémentarité de l'analyse de script et de réseaux**

Pour conclure ce chapitre, nous reviendrons à la complémentarité de l'analyse de script et de l'analyse de réseau. D'abord, l'analyse de script contribue à mieux connaître comment un délit se réalise. En outre, ce type d'analyse permet de déterminer s'il y a eu des modifications ou des adaptations dans le *modus operandi* de ces spécialistes. Cependant, il peut être difficile d'identifier une étape qui est plus cruciale que les autres où il serait stratégique de concentrer les ressources humaines et monétaires des autorités policières, car l'analyse de script ne permet pas d'identifier où se situent les coordonnateurs qui agissent au sein du réseau. Nous avons alors entrepris des analyses de centralité (degré et intermédialité) afin d'identifier à quelle étape se situent les individus qui coordonnent les activités du réseau. Nous avons utilisé ces deux mesures de centralité, car celles-ci revêtent une définition différente et nous permettent d'obtenir une vision globale. Ces coordonnateurs, qui ont obtenus des indicateurs de centralité supérieurs à la moyenne, ont ensuite été distribués selon les étapes qu'ils réalisent dans

le processus. Ces distributions réalisées pour les deux indicateurs de centralité utilisés (degré et intermédiarité) nous ont permis de constater qu'il n'y a pas réellement de règles en matière de distribution des individus à l'intérieur des réseaux. Ainsi, les coordonnateurs sont distribués dans toutes les sphères d'activités du processus de l'exportation de véhicules volés. Cette absence de règle ou de généralisation en matière de distribution des individus ne permet donc pas d'identifier une étape plus sensible ou plus vulnérable qui pourrait être ciblée par les enquêteurs dans le but de neutraliser le réseau.

Une autre tactique d'analyse doit alors être privilégiée afin d'identifier la façon la plus efficace de paralyser les activités illégales menées par le réseau. Afin d'y parvenir, nous avons mis l'accent sur les individus qui possèdent les indicateurs de centralité (degré, intermédiarité) les plus élevés afin d'isoler le plus d'individus possibles à l'intérieur du réseau. Ainsi, l'isolement de plusieurs individus contribuerait à paralyser les activités menées par le réseau, car la « chaîne de montage » serait interrompue faute de coordination. Cette tactique s'avère efficace jusqu'à un certain point. En effet, en distribuant le nombre de contacts que les acteurs centraux avaient dans chacune des étapes, nous avons réalisé que les résultats pouvaient être influencés par le nombre de contacts et la place occupée par ces individus à l'intérieur du réseau. Nous avons donc conclu que les contacts que possède un individu ont un poids. Par exemple, pour un individu, il est inutile de connaître tous les acteurs qui occupent une fonction similaire à l'intérieur du réseau. En plus d'être vulnérable en cas de dénonciation, cet individu serait incapable de poursuivre les activités du réseau dans le cas de la neutralisation du principal coordonnateur. Le script permet de nuancer cette information et d'identifier les individus qui pourraient continuer seuls dans le cas de la neutralisation de l'acteur central. La contribution de l'analyse de script à l'analyse de réseau permet donc de cibler les individus qui sont capables, de par leurs contacts, de mener une opération d'exportation de véhicules volés.

## DISCUSSION ET CONCLUSION

Pour conclure cette étude, nous reviendrons sur les éléments importants. Afin de leur apporter un éclairage nouveau, nous avons entrepris de réinterpréter ces derniers en adoptant le point de vue du pays où les véhicules sont destinés. À notre sens, la destination influence le processus et la distribution des individus à l'intérieur de la structure et du processus. En premier lieu, nous explorerons le processus nécessaire à la réalisation de l'exportation de véhicules volés. En second lieu, nous nous interrogerons sur la façon dont les individus s'inscrivent à l'intérieur de la structure et du processus. En troisième lieu, nous reviendrons sur la complémentarité de l'analyse de scripts et de l'analyse des réseaux sociaux. En dernier lieu, nous nous questionnerons sur la présence du crime organisé dans les activités d'exportation de véhicules volés.

Tout d'abord, le vol d'un véhicule est réalisé grâce à des opportunités de le revendre. Ainsi, cette opportunité peut être exprimée par des clients potentiels qui spécifient le type de véhicule, la couleur et les options désirées. La façon la plus simple de répondre à ces exigences est de louer les véhicules. Telle une porte ouverte chez un concessionnaire, les individus qui louent les véhicules ont seulement à préciser ce qu'ils recherchent et ils l'obtiennent. Une autre façon de cibler les véhicules consiste à identifier les modèles qui selon toute vraisemblance pourront être écoulés. En effet, les individus associés aux différents réseaux savent ce qui est facilement exportable à l'étranger. De cette façon, ils peuvent cibler les véhicules qu'ils pourront exporter. Ainsi, le vol de véhicule dépend de la destination où il se rend. Ce véhicule est commandé par une clientèle précise ou par les exigences des consommateurs en général.

Le maquillage des véhicules volés peut être réalisé de différentes façons : la modification du NIV ou le découpage du véhicule. Parallèlement, d'autres véhicules volés ne sont pas modifiés. La technique de transformation choisie par le réseau est influencée par le pays où les véhicules sont expédiés. Dans le cas où le véhicule est revendu localement, celui-ci sera modifié afin de pouvoir être légitimé. Pour les véhicules destinés à l'exportation, ceux-ci n'ont pas nécessairement à être modifié. Cependant, en raison de la destination, différentes mesures seront prises. Ainsi,

l'endroit où un véhicule est destiné influence les modifications qui seront apportées aux véhicules volés.

La mise en marché des véhicules volés dépend aussi de l'endroit où celui-ci est destiné. Ainsi, le temps consacré à construire l'historique d'un véhicule ne sera pas le même s'il doit être écoulé localement ou internationalement. Le véhicule volé conservé sur le territoire où il a été volé doit être immatriculé. Un soin tout particulier doit être apporté à cette étape afin de ne pas mettre à jour les activités du réseau. À l'opposé dans le cas de l'exportation, comme nous l'avons mentionné précédemment, certains véhicules ne sont même pas transformés. Ces véhicules peuvent être expédiés accompagnés d'une fausse déclaration quant à leur nature. Cette tactique sera utilisée pour expédier les véhicules outre-mer où il est difficile pour les autorités d'assurer un suivi. Somme toute, l'endroit où le véhicule pourra être vendu exerce encore une influence sur le processus et détermine comment la mise en marché est élaborée.

La vente des véhicules volés correspond au moment où ceux-ci sont envoyés vers le pays destinataire. De façon générale, les autorités policières et certains auteurs (par exemple, Clarke et Brown, 2003) estiment que les véhicules sont destinés dans le pays d'origine des individus qui sont associés aux réseaux. Par exemple, un réseau composé d'individus d'origine libanaise expédierait des véhicules volés au Liban. Nous avons constaté que ce n'est pas forcément le cas. En effet, les destinations où les véhicules volés sont expédiés dépassent largement l'origine ethnique des individus associés aux réseaux. Ainsi, des liens seraient créés au fil des rencontres, des opportunités qui se présentent aux individus. Les acteurs associés aux réseaux étudiés sont donc des entrepreneurs qui cherchent à étendre leurs activités et expédier le plus grand nombre de véhicules volés peu importe la destination.

Parallèlement, suite à l'analyse de scripts, nous avons réalisé que deux fonctions n'avaient pas été mentionnées par Cornish (1994). Ces fonctions sont la mise de fonds et le déplacement du véhicule. La mise de fonds est essentielle pour débiter toute l'activité de l'exportation de véhicules volés. En effet, sans argent, il n'est pas possible



de louer les véhicules ou payer un individu pour qu'il en vole un. Quant à la fonction du déplacement du véhicule, celle-ci sert de zone tampon entre les différentes étapes identifiées pour réaliser le script. Une fois de plus, le déplacement est adaptable en raison de l'endroit où il est possible de vendre le véhicule. En effet, un réseau spécialisé dans l'approvisionnement de véhicules volés conservés sur le territoire où il a été volé a besoin d'un plus grand nombre de conducteurs afin d'immatriculer les véhicules. En somme, nous concluons que le processus qui permet de réaliser l'exportation de véhicules volés est adaptable par rapport à l'endroit où les réseaux expédient ces véhicules.

Par ailleurs, la distribution des individus à l'intérieur de la structure diffère d'un réseau à l'autre. De façon plus précise, même si le processus utilisé pour exporter des véhicules volés est tout à fait comparable d'un réseau à l'autre, il n'existe aucune règle qui régit la distribution des individus qui coordonnent les activités du réseau. Afin d'expliquer ces différences, nous pouvons réfléchir en terme de l'endroit où sont expédiés les véhicules. Par exemple, pour un réseau qui revend les véhicules localement, il est essentiel que les individus associés au maquillage et à la mise en marché soient les coordonnateurs au sein du réseau. En effet, ces individus sont chargés de la délicate opération de légitimer un véhicule qui est, dans les faits, illégitime. Le travail effectué doit donc frôler la perfection afin d'éviter que les activités du réseau ne soient détectées. Dans le cas d'un réseau alimentant de nombreuses destinations, il est important que les conducteurs présentent un certain niveau de coordination afin de conduire rapidement les véhicules entre les différentes étapes nécessaires au processus afin de les expédier le plus rapidement possible vers leurs destinations finales.

L'analyse de réseaux sociaux comble donc un vide laissé par l'analyse des scripts. Ainsi, elle permet d'identifier où sont situés les coordonnateurs qui régissent les activités d'exportation de véhicules volés. Le fait de déterminer où se situent les acteurs qui coordonnent les activités du réseau permet d'identifier les étapes du processus qui sont stratégiques et auxquelles des enquêteurs pourraient s'intéresser afin d'exercer un certain contrôle. Cette contribution est essentielle, car malgré le fait que les réseaux

utilisent un processus semblable, il est difficile d'établir quelle étape du processus est stratégique et où les enquêteurs devraient concentrer leurs ressources. L'analyse de réseaux sociaux permet donc d'identifier où, dans le processus, sont situés les individus qui coordonnent l'exportation de véhicules volés.

Après avoir élaboré sur la contribution de l'analyse des réseaux sociaux à la perspective des scripts, nous nous sommes intéressés à la contribution de l'analyse de scripts à la perspective des réseaux sociaux. Nous avons constaté que chaque individu n'a pas le même poids. En effet, l'individu a une valeur différente dépendamment de la fonction qu'il occupe à l'intérieur du réseau. Prenons l'exemple d'un acteur qui obtient de forts indicateurs pour toutes les mesures de centralité (degré, intermédialité). Bien que selon l'analyse de réseaux sociaux cet acteur occupe une position enviable, il est possible de nuancer cette affirmation grâce à l'analyse de script. En effet, si tous les contacts que possède cet acteur œuvrent dans la même étape du script, celui-ci n'est pas indépendant, car il ne peut pas réaliser l'activité criminelle par ses contacts personnels. Ainsi, il est préférable pour un acteur de détenir moins de contacts, mais de connaître des individus qui se spécialisent dans chaque étape du script. En cas de neutralisation de l'acteur central par les policiers, l'individu qui a des contacts dans toutes les sphères du script pourra poursuivre ses activités. En somme, l'analyse de script est utile à la perspective des réseaux sociaux en donnant un poids, une valeur aux contacts que détient un acteur.

Dans la perspective d'entreprendre de nouvelles recherches, l'élaboration d'une mesure de centralité supplémentaire, qui évaluerait l'indépendance d'un acteur en tenant compte du poids ou de la valeur de ses contacts, serait utile. Tout comme la centralité d'intermédialité qui estime qui sont les individus qui agissent à titre de courtiers en contacts sociaux, cette mesure pourrait tenir en compte de la spécialisation d'un acteur au sein du processus et la spécialisation des individus avec qui celui-ci partage une relation. Cet indicateur permettrait d'évaluer l'indépendance d'un acteur en déterminant s'il connaît assez d'individus avec des spécialisations différentes pour réaliser une activité. Cet indicateur serait différent de la centralité de degré, en ce sens qu'il permettrait de donner un poids à l'individu en fonction du rôle qu'il occupe à l'intérieur

du processus. Par exemple, un maquilleur qui connaît cinq individus qui sont aussi maquilleurs, obtiendrait un résultat de cinq points (un point pour chaque individu). Pour ce qui est des relations avec les individus qui occupent une autre fonction, celles-ci seraient cotées par deux points. Supposons que le maquilleur qui a cinq contacts parmi ses pairs connaît aussi un conducteur (deux points), deux experts de la mise en marché (quatre points) et trois vendeurs (six points). Cet individu obtiendrait un total de dix-sept points<sup>12</sup>. À titre de comparaison, en tenant compte seulement du nombre de contacts directs, ce même individu obtiendrait un total onze points. Un autre individu pourrait aussi avoir onze points, mais ces contacts appartenant tous à la même catégorie. Ce dernier obtiendrait un indicateur de centralité de degré comparable au premier individu, mais serait incapable de poursuivre les activités du réseau par ses seuls contacts. Cette distinction qu'il importe d'effectuer entre la valeur des différents contacts est à la base de la nécessité d'établir une nouvelle mesure.

Outre l'élaboration d'une mesure de centralité qui permettrait d'évaluer l'indépendance des acteurs au sein du réseau, la réalisation d'une étude sur le processus qu'utilisent les individus auxquels les véhicules volés sont destinés permettrait de poursuivre la réflexion sur l'exportation des véhicules volés. En effet, nous avons conclu que le processus associé à l'exportation de véhicules volés était similaire en ce qui concerne le pays exportateur. Cependant, qu'en est-il du processus utilisé pour légitimer les véhicules dans les pays destinataires ? Est-ce que la l'endroit où les véhicules sont expédiés influence la façon de procéder ? En outre, pour ce qui est des structures des réseaux, il pourrait être intéressant de comparer celles des réseaux situés dans les pays fournisseurs avec celles des réseaux situés dans les pays destinataires.

En terminant, nous avons vu que l'exportation de véhicules volés est un délit qui est considéré comme l'œuvre du « crime organisé » par certains intervenants qui se spécialisent dans le domaine. Cette association vient du fait que l'exportation de véhicules volés est une activité complexe qui exige plusieurs étapes pour être réalisée.

---

<sup>12</sup> L'équation se calcule comme suit :

$(5 \text{ contacts} \times 1 \text{ point}) + (1 \text{ contact} \times 2 \text{ points}) + (2 \text{ contacts} \times 2 \text{ points}) + (3 \text{ contacts} \times 2 \text{ points}) = 17 \text{ points.}$

Parallèlement, certains affirment qu'il s'agit d'une activité qui peut contribuer au financement de d'autres délits. À ce sujet, nous avons constaté que l'exportation de véhicules volés n'est pas une activité qui génère autant de profits que d'autres activités comme le trafic de drogues. En outre, d'autres stipulent que le vol de véhicules sert de porte d'entrée pour les jeunes qui souhaitent impressionner les dirigeants de groupes organisés. Dans les cas d'exportation de véhicules volés, les enquêteurs n'ont détecté la présence d'aucun individu mineur associé aux réseaux étudiés.

De surcroît, nous avons conclu qu'il n'existe aucune règle qui peut expliquer la façon dont les réseaux à l'étude sont structurés. En effet, les coordonnateurs étaient distribués un peu partout à travers les étapes nécessaires pour réaliser le processus associé à l'exportation de véhicules volés. Ainsi, les coordonnateurs associés aux différents réseaux n'étaient pas régis ni par un rang, ni par une place qu'ils devaient occuper pour réaliser leurs fonctions au sein du réseau. Au contraire, les acteurs des réseaux créaient des liens au fil des contacts et des opportunités qui se présentaient à eux. L'appellation du réseau Sirène est très évocatoire en ce sens : les enquêteurs ont choisi ce nom en raison du restaurant où les individus associés au réseau se rencontraient. En outre, dans les interrogatoires effectués par les enquêteurs, bon nombre d'individus spécifiaient qu'ils avaient débuté leur association avec ce réseau dans ce restaurant. Par cet exemple, nous constatons qu'un réseau se constitue au fil des rencontres et des opportunités qui se présentent à un individu (Felson, 2003). Un réseau n'est donc pas une structure rigide qui répond à des règles préalablement définies.

Cette absence de règles dans la distribution des coordonnateurs à l'intérieur du processus utilisé par les réseaux nous amène à répondre à la question de l'implication du crime organisé dans l'exportation de véhicules volés. Comme nous l'avons mentionné précédemment, au cours des dernières années, un certain nombre d'intervenants (provenant en particulier du domaine de l'assurance) ont cherché à démontrer que le crime organisé était impliqué dans le domaine de l'exportation de véhicules volés. À la lumière de nos données, nous concluons que l'exportation de véhicules volés est un délit réalisé par des « *peddlers* » qui, par leurs contacts, ont vu l'opportunité de pratiquer

l'exportation de véhicules volés. En d'autres mots, les réseaux analysés sont bien plus comparables à une PME (petite et moyenne entreprise) qu'à une vaste conspiration orchestrée par le crime organisé.

## RÉFÉRENCES

- Angers, M. (1996). *Initiation pratique à la méthodologie des sciences humaines*. Anjou : Les éditions CEC inc.
- Baker, W.E. et Faulkner, R.B. (1993). The Social Organization of Conspiracy: Illegal Networks in the Heavy Electrical Equipment Industry. *American Sociological Review*, 58, 837-860.
- Baker, W.E. et Faulkner, R.B. (2003). Discussion of Fraud: Intermediate Economic Crime and Investor Dynamics. *Criminology*, 41, 1173-1206.
- Beare, M.E. (1996). *Criminal Conspiracies Organized Crime in Canada*. Toronto: Nelson Canada.
- Beare, M.E. et Naylor R.T. (1999). *Major Issues Relating to Organized Crime: within the Context of Economic Relationships*. Nathanson Centre for the study of organized crime and corruption. Consulté le January 18<sup>th</sup>, 2003 from <http://www.ncjrs.org/nathanson/organised.html>.
- Brantingham, P.L. et Brantingham, P.J. (1994). La concentration spatiale de la criminalité et son analyse : vers un renouvellement de la criminologie écologique. *Criminologie*, 27/1, 81-98.
- Bruinsma, G. et Bernasco, W. (2004). Criminal Groups and Transnational Illegal Markets. *Crime, Law & Social Change*, 41, 79-94.
- Bureau de l'assurance du Canada, (2002). *Les nombreuses facettes de la lutte contre le vol auto*. Consulté le 14 octobre 2002 from [http:// www.abc.ca/](http://www.abc.ca/).
- Clarke, R.V. et Brown, R. (2003). International Trafficking in Stolen Vehicles. In Micheal Tonry (ed.) *Crime and Justice: A Review of Research* (pp.197-227). Chicago: University of Chicago Press.
- Clarke, R.V. et Cornish, D.B, (2000). Rational Choice. In Paternoster, R. and Bachman, R. (eds), *Crime and Criminals: Essays in Contemporary Criminological Theory* (pp.23-41). Los Angeles: Roxbury.
- Clarke, R.V. et Harris, P.M. (1992). Auto-theft and its Prevention, in M. Tonry ans N. Morris eds. *Crime and Justice : An Annual Review of Research*, vol. 16, Chicago : University of Chicago Press.

- Cornish, D.B. (1993a). *Crime as Scripts*. Article présenté au *Second Annual Seminar on Environmental Criminologie and Crime Analysis*, Mai 26-28, Université de Miami, Coral Gables, Floride.
- Cornish, D.B. (1994). The Procedural Analysis of Offending and its Relevance for Situational Prevention. In Clarke, R. (ed) *Crime Prevention Studies* (pp. 151-196). New York: Monsey.
- Cornish, D.B. et Clarke, R.V (2001). Analysing Organized Crime. In A. Piquero and Tibbetts, S.G. (eds), *Rational Choice and Criminal Behavior* (pp. 41-62). New York: Garland.
- Coles, N. (2001). It's Not What you Know, It's Who you Know that Counts : Analyzing Serious Crime Groups as Social Networks. *British Journal of Criminology*, 41, 580-594.
- Cusson, M. et Cordeau G. (1995). Le crime du point de vue de l'analyse stratégique, in Szabo, D. et LeBlanc, M. (eds) *Traité de criminologie empirique 2<sup>e</sup> édition* (pp. 91-112), Montréal : Les presses de l'Université de Montréal.
- Degenne, A. et Forsé, M. (1994). *Les réseaux sociaux*. Paris : Armand Colin Éditeur.
- Degenne, A. et Forsé, M. (2004). *Les réseaux sociaux*. 2<sup>e</sup> édition, Paris : Armand Colin Éditeur.
- Felson, M. (2003). The Process of Co-Offending. In Clark, R. (ed) *Crime Prevention Studies* (pp. 149-167). New York: Monsey.
- Field, S., Clarke, R.V. et Harris, P.M. (1991). The Mexican Vehicle Market and Auto Theft in Border Areas of United States. *Security Journal*, 2, 205-210.
- Freeman, L. (1979). Centrality in Social Network. *Social Network*, 1, 215-239.
- Gerber, J. et Killias, M. (2001). *The Transnationalization of Historically Local Crimes: Auto Theft in Western Europe and Russian Markets*. Conférence présentée lors de la rencontre annuelle de l'American Society of Criminology, Atlanta.
- Groupement des assureurs automobiles (2001). *Portrait du vol automobile*. Consulté le 20 octobre 2002 from <http://www.gaa.qc.ca>.
- Harris, P. and Clarke, R.V. (1991). Car Chopping, Parts Marking and the Motor Vehicle Theft Law Enforcement Act of 1984. *Sociology and Social Research*, 75/4, 228-238.
- Herzog, S. (2003). « Empirical Analysis of Motor Vehicle Theft in Israel, 1991-1997 ». *British Journal of Criminology*, 64, 709-725.

- Klerks, P. (2001). The Network Paradigm Applied to Criminal Organisations: Theoretical Nitpicking or a Relevant Doctrine for Investigators? Recent Developments in the Netherlands. *Connections*, 24(3), 53-65.
- Krebs, V.E. (2002). Mapping Networks of Terrorist Cells. *Connections*, 24(3), 43-52.
- Lacoste, J. (1998). *Délinquance et innovation : évolution de la fraude par chèque à Montréal (1992-1996)*. École de criminologie, Mémoire, Université de Montréal.
- Lemieux, V. (1999). *Les réseaux d'acteurs sociaux*. Paris : Presse Universitaire de France.
- McAndrew, D. (1999). The Structural Analysis of Criminal Network. In Canter, D. et Alison, L. (eds), *The Social Psychology of Crime* (pp. 51-94). Dartmouth: Ashgate.
- Miller, M.V. (1987). Vehicle Theft along the Texas-Mexico Border. *Journal of Borderland Studies*, 2, 12-32.
- Ministère de la Sécurité publique (2004). *La criminalité au Québec, statistiques 2003*. Consulté le 20 août 2005 from <http://www.msp.gouv.qc.ca>.
- Ouimet, M. et Tremblay, P. (1993). Commentaires sur la criminalité. *Statistiques 1992 : Criminalité et application des règlements de la circulation*, Québec : Ministère de la Sécurité publique, 103-134.
- Port de Montréal (2002). Montréal, ville internationale, port international. Consulté le 19 novembre 2002 from <http://www.port-montreal.com>.
- Project 6116 (2000). *National Committee to Reduce Auto Theft*.
- Project 6116 (2003). *National Committee to Reduce Auto Theft*. Final Report.
- Projet Cible (1996). *Intervention globale et interactive au niveau des véhicules volés*. Montréal, 22 pages.
- Reuter, P. (1983). *Disorganized Crime*. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Reuter, P. (1985). The Organization of Illegal Markets: An Economic Analysis. *National Institute of Justice*, 2, 43 pages.
- Sauvé, J. (1996). Vols de véhicules à moteur au Canada- 1996. *Bulletin Juristat*. Canada : Statistique Canada.
- Service canadien de renseignements criminels (1997 à 2004). *Rapport annuel sur le crime organisé au Canada*. Canada.



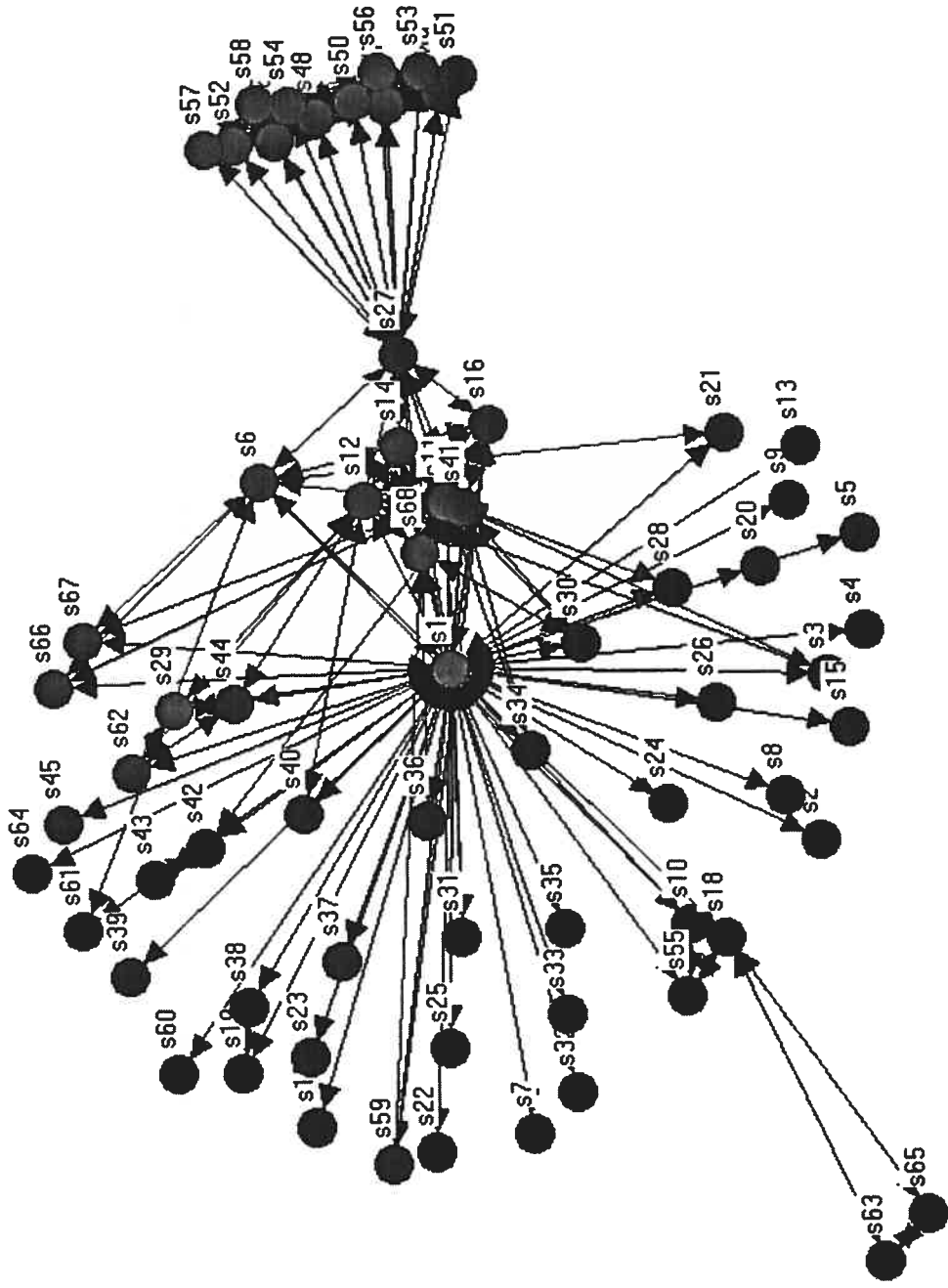
- Sparrow, M.K. (1991). The Application of Network Analysis to Criminal Intelligence: An assessment of the prospects. *Social Networks*, 11, 1-37.
- Talon, B. (1996). *Le marché des véhicules volés à Montréal (1989-1994)*. École de criminologie, Mémoire, Université de Montréal.
- Tremblay, P. (1986). Designing Crime: The Short Life Expectancy and the Workings of a Recent Wave of Credit Card Bank Frauds. *British Journal of Criminology*, 26, 234-253.
- Tremblay, P. (1999). *Le marché de véhicules volés : diagnostic actuel*. Symposium du Groupement des assureurs automobiles, Montréal, 6 pages.
- Tremblay, P. ; Clermont, Y. ; Cusson, M. (1992). Contribution à une criminologie de l'acte : une analyse stratégique du vol de véhicules automobiles. *Déviance et Société*, 16, 157-178.
- Tremblay, P. ; Clermont Y. ; Cusson, M. (1994) Jockeys and Joyriders Changing Pattern in Car Theft Opportunity Structures. *British Journal of Criminology*, 34, 307-321.
- Tremblay, P. ; Talon, B. ; Hurley, D. (2001). Body Switching and Related Adaptation in the Resale of Stolen Vehicles. *British Journal of Criminology*, 41, 561-579.
- Tremblay, S. (1999). Statistiques de la criminalité au Canada, 1998. *Bulletin Juristat*. Canada : Statistique Canada.
- Wallace, M. (2003). *Vols de véhicules à moteur au Canada- 2001*. Bulletin Juristat. Canada : Statistique Canada.
- Wasserman, S. et Faust, K. (1994). *Social Network Analysis: Methods and Applications*. Cambridge : Cambridge University Press.

## ANNEXES

**Annexe 1 Similarités et différences concernant le processus utilisé pour les réseaux étudiés**

<b>Étapes / Opérations</b>	<b>Sirène</b>	<b>Togo</b>	<b>Boris</b>
<b>Vol du véhicule</b>	Location de véhicules; Vol de véhicules à l'aéroport Pearson.	Vol de véhicules dans les stationnements et lors des essais routiers; Location de véhicules.	Location de véhicules.
<b>Recel du véhicule</b>	Entrepôts (2); Stationnement dans des endroits privés (domicile ou garage) chez des connaissances).	Entrepôt (1); Stationnement chez les individus responsables du maquillage ou chez leurs proches.	Entrepôts (2)
<b>Maquillage du véhicule</b>	Modification du NIV.	Modification du NIV.	Découper les véhicules en pièce.
<b>Mise en marché du véhicule</b>	Groupe spécialisé dans l'exportation de conteneurs maritimes; Déclaration de produits différents; Conduire les véhicules jusqu'à destination (E.-U.) Exportation des véhicules avec une fausse identité.	Groupe spécialisé dans l'exportation de conteneurs maritimes; Déclaration de produits différents; Fournisseur pour la scène locale.	Groupe spécialisé dans l'exportation de conteneurs maritimes; Conduire les véhicules jusqu'aux États-Unis ou au Mexique.
<b>Vente du véhicule</b>	Exportation des véhicules vers les États-Unis, la Suisse, la Russie, l'Italie, l'Égypte, le Bénin, le Liban et l'Irak.	Exportation des véhicules vers la France et le Bénin. Deux vendeurs de véhicules d'occasion écoulent les véhicules volés sur la scène locale.	Exportation des véhicules vers la Russie, la Bulgarie et les Caraïbes.
<b>Autres éléments</b>	Créanciers qui avancent des fonds. Conducteurs qui se chargent de déplacer les véhicules entre l'étape du vol et du recel.	Créanciers qui avancent des fonds Conducteurs qui se chargent de déplacer les véhicules entre les étapes du vol, du recel et de la mise en marché.	Conducteurs qui se chargent de déplacer les véhicules.

Annexe 2 Représentation graphique du réseau Sirène





Annexe 4 Représentation graphique du réseau Boris

