



LE MODÈLE DE LA BARRIÈRE COMME INSTRUMENT DE PRÉVENTION ET DE LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ LIÉE AUX VÉHICULES

Note de politique n° 1, Septembre 2023

Depuis 2011, Europol considère la criminalité organisée contre les propriétés comme une menace importante pour tous les États membres de l'Union européenne (UE), nécessitant une action concertée. En conséquence, l'UE a fait de la criminalité organisée contre les propriétés l'une des principales priorités du plan d'action opérationnel EMPACT lors de son deuxième cycle d'élaboration des politiques de l'UE, EUROPOL identifiant la criminalité liée aux véhicules à moteur comme particulièrement préoccupante.

La criminalité liée aux véhicules à moteur comprend le vol de véhicules à moteur et la vente de pièces automobiles volées. Les données d'Eurostat montrent que les vols de véhicules ont diminué au cours des dix dernières années, et Europol confirme également que les vols de véhicules ont baissé de 40 % entre 2008 et 2018. En revanche, la valeur moyenne des véhicules volés augmente et les criminels ont commencé à cibler les voitures haut de gamme coûteuses. Les groupes criminels organisés utilisent de plus en plus les technologies de l'information et de la communication (les technologies TIC) avancées pour contourner les systèmes de sécurité afin de déverrouiller le véhicule et d'allumer le moteur. La croissance du commerce électronique dans l'UE permet également aux groupes criminels organisés de vendre et d'expédier des pièces automobiles volées en ligne plus facilement que jamais.

Dans ce contexte, le réseau européen sur l'approche administrative, soit the European Network on the Administrative Approach (ENAA), a reconnu et promu l'approche par le modèle de la barrière comme un instrument prometteur pour prévenir et combattre

POINTS CLÉS

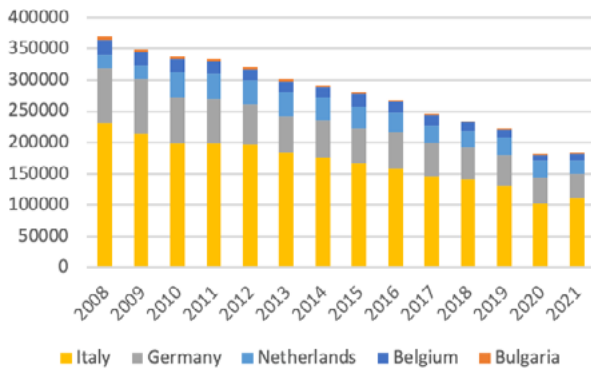
- La criminalité liée aux véhicules reste une menace importante pour la criminalité organisée dans tous des États membres.
- L'ENAA a reconnu et promu l'approche du modèle de barrière comme un instrument particulièrement prometteur pour prévenir et combattre la criminalité organisée.
- L'approche du modèle de barrière est utilisée pour examiner les formes complexes de criminalité en se concentrant sur le processus logistique qui les sous-tend.
- Le modèle des barrières permet de déterminer les signaux et les barrières possibles que les partenaires publics et privés peuvent utiliser pour détecter, prévenir ou perturber les opérations criminelles de manière efficace.

la criminalité organisée. L'Institut de recherche internationale sur la politique criminelle de l'université de Gand (Belgique), en coopération avec le Centre pour la prévention du crime et la sécurité (Pays-Bas), le Centre pour l'étude de la démocratie et des chercheurs d'Italie, de France et d'Allemagne, a utilisé le modèle de la barrière pour identifier et suggérer des mesures possibles pour lutter contre la criminalité liée aux véhicules au niveau national.



Cette publication a été financée par le Fonds de sécurité intérieure de l'Union européenne - Police. Le contenu de cette publication n'engage que son auteur et relève de sa seule responsabilité. La Commission européenne n'accepte aucune responsabilité quant à l'utilisation qui pourrait être faite des informations qu'elle contient.

Fig.1 Vol d'un véhicule motorisé



Source: (Eurostat, 2022).

Qu'est-ce que l'approche du modèle de la barrière ?

L'approche du modèle de la barrière est utilisée pour examiner les formes complexes de criminalité en se concentrant sur le processus logistique qui les soutient. L'approche du modèle de la barrière commence par l'examen minutieux du scénario du crime et du modèle logistique utilisé par les criminels pour commettre un crime. L'utilisation de scénarios criminels permet d'identifier les étapes du processus logistique. Un scénario décrit avec précision les événements, les procédures et les étapes suivies par les criminels lorsqu'ils commettent un crime. Il comprend à la fois les événements précédents et suivants.

Une fois les étapes logistiques identifiées, l'approche prescrit l'identification des facilitateurs et des possibilités qui rendent le crime possible. À partir de là, le modèle de la barrière permet de déterminer les signaux et les obstacles possibles que les partenaires publics et privés peuvent utiliser pour détecter, prévenir ou perturber efficacement les opérations criminelles.

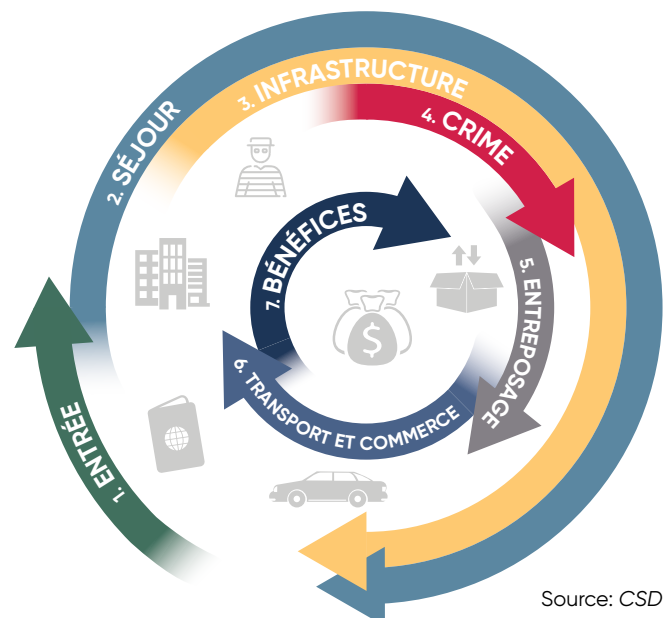
L'utilisation du modèle de la barrière améliore le processus d'enquête en orientant l'attention et l'analyse vers les activités criminelles à travers des perspectives administratives et financières. L'adoption de ce modèle a conduit divers acteurs gouvernementaux à reconnaître leur rôle central dans la lutte contre la criminalité sérieuse et la criminalité organisée.

Application du « modèle de la barrière » à la criminalité liée aux véhicules dans l'UE

La **première étape** de l'application du « modèle de la barrière » est l'analyse des scénarios de vol de véhicules. La mise en œuvre de l'analyse du scénario criminel pour les vols de véhicules en Belgique, en Bulgarie, en Allemagne, en Italie, en France et aux Pays-Bas a permis d'établir sept étapes différentes dans la commission du crime : **1) Entrée** - les criminels étrangers entrent dans un pays donné ; **2) Séjour** - lieux où résident les réseaux criminels ; **3) Infrastructure** - comment les criminels réussissent à exploiter l'infrastructure publique pour commettre des vols ; **4) Crime** - comment les criminels commettent le crime ; **5) Stockage** - le lieu et/ou la méthode par laquelle les voleurs dissimulent les véhicules volés (ou les pièces détachées) avant de les transporter et de les vendre ; **6) Transport et commerce** - comment les criminels vendent et/ou exportent les véhicules volés (et/ou les pièces détachées) ; **7) Bénéfices** - comment les criminels tirent profit de l'automobile volée (et/ou des pièces détachées). Toutefois, les sept étapes ne s'appliquent pas toutes aux six pays étudiés. Par exemple, les étapes « entrée », « séjour » et « infrastructure » n'étaient pas pertinentes en Bulgarie. Inversement, dans certains pays, d'autres étapes précriminelles et post-criminelles ont été identifiées.

La deuxième étape de l'approche du « modèle de la barrière » consiste à identifier les opportunités, les signaux, les facilitateurs, les partenaires et les barrières pour chacune des sept étapes identifiées dans la commission d'un crime.

Fig. 2 Étapes de la commission de la criminalité organisée liée aux véhicules



Source: CSD

Exemples d'application du modèle de la barrière en Belgique, en Bulgarie, en Italie, en Allemagne, en France et aux Pays-Bas

	ENTRÉE	SÉJOUR	INFRASTRUCTURE	CRIME	ENTREPOSAGE	TRANSPORT ET COMMERCE	BÉNÉFICES
Possibilités	Frontières ouvertes dans l'espace Schengen : il n'y a pas de contrôle aux frontières dans l'UE, l'entrée est facile et anonyme. (Belgique)	Assistance fournie par les réseaux communautaires aux ressortissants de pays tiers dans la recherche d'un emploi et d'un logement. (Italie)	L'absence de surveillance automatisée de la circulation, notamment de caméras de reconnaissance des plaques d'immatriculation, profite aux MOCG. (Allemagne)	Vulnérabilités de la technologie sans clé - Les voleurs utilisent des attaques par relais et la reprogrammation des clés pour déverrouiller et repartir avec les véhicules volés. (Bulgarie)	Les voitures volées sont faciles à dissimuler grâce au entreposage temporaire dans des conteneurs, ce qui réduit également le risque de géolocalisation. (Pays-Bas)	Ports équipés de ports rouliers. Certains ports comme celui de Marseille restent essentiels pour le transport des véhicules volés. (France)	Économie à forte intensité de liquidités et secteur gris massif – l'utilisation généralisée de l'argent liquide dans les transactions quotidiennes et l'économie grise facilitent grandement le blanchiment des produits illicites. (Bulgarie)
Signaux	Les voitures de luxe sont immatriculées dans des pays où les prix de location sont moins élevés que dans le pays de destination. (France)	Utilisation d'un véhicule avec des plaques d'immatriculation temporaires (« WW »). (France)	Plaques d'immatriculation volées ou falsifiées. (Pays-Bas)	Possession de matériel de serrurerie et de brouillage, de kits d'immobilisation par des personnes non titulaires d'une licence. (Italie)	Activité nocturne dans les ateliers de réparation automobile, les concessions automobiles et les entrepôts. (Belgique)	Des serrures de porte endommagées ou une vitre latérale brisée peuvent être des signaux pour le transport de véhicules volés. (Allemagne)	Affichage des revenus non justifiés. (Bulgarie)
Facilitateurs	Sociétés de location de voitures. (Belgique)	Des compatriotes qui résident dans le pays et qui aident à trouver un logement. (Pays-Bas)	Expéditeurs responsables de l'organisation des cargaisons de véhicules dans les ports. (France)	Associations criminelles qui fournissent le savoir-faire et les outils (TIC) pour réaliser des vols de véhicules à moteur et/ou de faux documents d'identité ou de voitures. (Italie)	Ateliers de réparation automobile malveillants. (Belgique)	Les plateformes en ligne telles que eBay, Allegro et Alibaba (Allemagne) facilitent la revente des pièces détachées automobiles.	Affichage des revenus non justifiés. (Bulgarie)
Complicés	Les sociétés de location de voitures peuvent détecter des signaux tels que de faux documents ou des hommes de paille. (Belgique)	Fournisseurs d'hébergement. (Pays-Bas)	Les autorités douanières pourraient jouer un rôle dans la lutte contre l'exportation de véhicules volés. (France)	La police nationale de la circulation, la police nationale et la police locale sont des acteurs clés qui peuvent augmenter les patrouilles dans les zones à risque connues. (Italie)	Propriétaires de garages et d'entrepôts fermés à clé. (Pays-Bas)	La police portuaire et la police des eaux des États fédéraux, ainsi que Frontex, agissent en tant que partenaires dans la détection et la prévention des transferts. (Allemagne)	Les entités soumises à l'obligation de déclaration peuvent améliorer leur collaboration avec la CRF afin de signaler et de déclarer plus efficacement les transactions suspectes. (Bulgarie)
Obstacles	Développement de réglementations qui permettent et facilitent le partage de données entre LEA et le secteur privé. (Belgique)	Enregistrement vérifiable des locataires et des visiteurs. Utilisation d'un registre de nuit numérique. (Pays-Bas)	Surveillance automatisée de la circulation, notamment caméras de reconnaissance des plaques d'immatriculation (systèmes APNR). (Allemagne)	Renforcer la collaboration avec les commerçants en ligne et mieux contrôler ou interdire l'accès aux clés vierges, au brouillage et aux systèmes de relais sur le marché légal. (France)	Mécanisme de coopération entre la Commission de régulation des communications, les télécoms, la police et les citoyens pour identifier et lutter contre le brouillage illégal des signaux. (Bulgarie)	Vérification obligatoire de l'identité des véhicules et des vendeurs dans les commerces de voitures d'occasion et sur les plateformes en ligne. (Belgique)	Augmentation des enquêtes financières parallèles et de la coopération entre la police fiscale, la police nationale de la circulation, la police nationale et les directions de district anti-mafia (DDA et DDA). (Italie)

Les cinq éléments constitutifs du modèle de la barrière

- Possibilités - Les possibilités sont des conditions qui permettent à la commission d'un crime de.
- Signaux - Signes ou indices indiquant une éventuelle activité criminelle.
- Facilitateurs - Personnes/parties qui peuvent aider les auteurs d'infractions, consciemment ou inconsciemment. Les parties du monde légal et illégal peuvent être des facilitateurs.
- Complices - Parties prenantes publiques ou privées possédant une connaissance directe du problème et/ou des compétences pour s'y attaquer.
- Obstacles - mesures possibles pour prévenir ou contrer la criminalité.

Prochaines étapes

L'approche du modèle de la barrière est utile pour analyser la criminalité organisée liée aux véhicules et identifier des mesures pratiques de prévention et de lutte. Les études de cas menées dans six pays de l'UE ont permis de formuler des recommandations précieuses pour sa mise en œuvre future, qui devraient être prises en compte par toutes les autorités répressives ou autres qui décident de l'appliquer :

- Il est essentiel d'identifier toutes les parties prenantes privées et publiques essentielles et de coopérer avec elles afin d'identifier des « barrières » réalisables et efficaces.
- L'établissement de priorités et la mise en œuvre des « obstacles » identifiés devraient tenir compte de l'impact direct et indirect sur les citoyens et les entreprises.
- L'approche du modèle de la barrière nécessite un examen, une évaluation et une mise à jour périodiques des mesures introduites.
- La criminalité organisée liée aux véhicules est transfrontalière, et une prévention et une lutte efficaces nécessitent des mesures au niveau de l'UE. C'est pourquoi les autorités nationales de l'UE devraient collaborer à l'élaboration d'un modèle de barrière commun à l'UE.



V-BAR vise à analyser la dynamique des **marchés criminels du vol de véhicules à moteur et de pièces détachées** dans l'UE. Sur la base d'analyses logistiques de ces marchés dans six États membres de l'UE, V-BAR développera un **modèle de barrière européenne** pour le vol organisé de véhicules et de pièces détachées.