



# CONDUIRE LE CHANGEMENT : UN MODELE DE BARRIERE DE L'UE POUR PREVENIR ET ENDIGUER LA CRIMINALITE LIEE AUX VEHICULES

Note d'information n° 2, décembre 2023

La criminalité organisée liée aux biens, en particulier le vol de véhicules à moteur, représente un défi persistant et complexe pour les services répressifs de l'Union européenne (UE). L'UE a reconnu la gravité de ce problème en désignant le vol de véhicules comme une priorité clé de l'initiative EMPACT dans le cadre de son deuxième cycle d'action pour la lutte contre la grande criminalité et la criminalité organisée. Alors que les taux de vol de véhicules ont diminué dans l'ensemble de l'UE ces dernières années, la valeur moyenne des véhicules volés a augmenté car les groupes criminels ciblent les voitures haut de gamme et utilisent des outils informatiques sophistiqués. Dans le même temps, les taux de récupération des véhicules volés ont diminué, ce qui met en évidence les difficultés auxquelles les services répressifs de l'UE sont confrontés dans la lutte contre les vols de véhicules.

En complément des approches pénales traditionnelles, l'approche administrative et les modèles dits de barrières sont apparus comme des outils potentiels de prévention et de lutte contre la grande criminalité et la criminalité organisée. Cette nouvelle approche utilise des mécanismes administratifs et réglementaires tout en employant une méthode multidisciplinaire qui implique un large éventail de parties prenantes. Cette note présente un **modèle de barrières à l'échelle de l'UE** et décrit cinq barrières prioritaires ayant le plus grand potentiel de faisabilité, d'efficacité et d'impact dans le cadre d'une stratégie européenne globale de lutte contre les VVM. Le modèle s'appuie sur des études de cas réalisées dans six pays : Belgique, Bulgarie, Allemagne, France, Italie et Pays-Bas.

## POINTS CLÉS

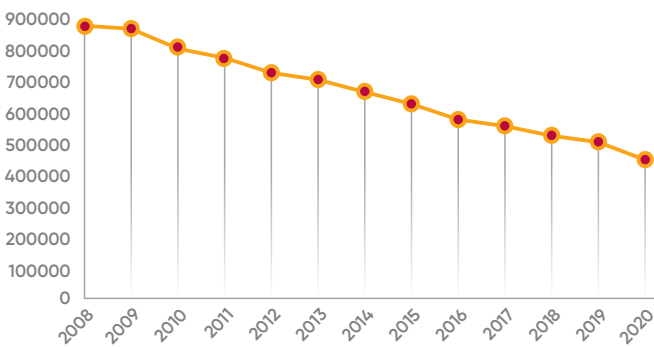
- **Les outils traditionnels de la justice pénale se heurtent à des limites** lorsqu'il s'agit de lutter contre la criminalité organisée liée aux véhicules.
- **Le modèle de barrière de l'UE** est une approche complémentaire prometteuse pour améliorer de manière significative la prévention et la perturbation du modèle d'entreprise utilisé par les groupes organisés impliqués dans les vols de véhicules à moteur (VVM).
- Cinq obstacles importants ont été identifiés:
  - **Système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (RAPI) basé sur des données à l'échelle de l'UE**, impliquant le partage des données de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (RAPI) et des méthodes d'analyse au niveau de l'UE.
  - Réaliser un **inventaire précis du processus de vente de voitures dans les États membres** afin d'améliorer la capacité des officiers de police à reconnaître plus efficacement les signes de criminalité liée aux véhicules.
  - **Renforcer le devoir de diligence des clients** en introduisant une obligation légale d'enregistrement des acheteurs/négociants (en ligne) de pièces automobiles d'occasion et en établissant des exigences minimales pour la tenue des registres d'achat.
  - **Marquage des pièces automobiles** afin d'empêcher et de perturber le commerce de pièces volées (recel), soit par un marquage en usine, soit par un micro-dotage post-production.
  - **Renforcer la coopération entre la police et le secteur des assurances**, en mettant l'accent sur le partage des responsabilités en matière de prévention de la criminalité et en donnant aux propriétaires de véhicules les moyens de prendre des mesures préventives.



## Vehicle Crime in the EU

Les dernières données d'Eurostat font état d'une baisse constante de la criminalité liée aux véhicules dans l'ensemble de l'UE. Toutefois, le vol de véhicules motorisés reste étroitement associé à des groupes transfrontaliers de criminalité organisée et itinérants. Si de nombreux véhicules volés et leurs composants sont retrouvés, une grande partie est acheminée vers l'Afrique ou l'Europe de l'Est, tandis qu'une plus petite partie est transportée vers l'Asie et le Moyen-Orient.

**Fig. 1 Vol de véhicules terrestres à moteur dans l'UE (nombre d'infractions enregistrées par la police)**



Source : Eurostat (crim\_off\_cat) Eurostat (crim\_off\_cat)

On peut distinguer trois modes opératoires principaux, en fonction de la destination des véhicules volés et de leur commerce ultérieur. Le premier est la **méthode "Hit and Run"**, où les criminels entrent rapidement dans le pays, volent un véhicule et quittent rapidement le pays. Les voitures volées sont ensuite acheminées vers les pays voisins.

Le deuxième mode opératoire est celui de **l'Europe de l'Est**. Dans ce scénario, les groupes mobiles de criminalité organisée (MOCG) entrent dans le pays cible en utilisant les transports publics, les transports aériens ou leurs propres moyens de transport et y restent pendant quelques semaines. Ces groupes volent plusieurs voitures en recourant à des méthodes plus sophistiquées telles que les attaques par relais et le brouillage du GPS. Les véhicules volés sont ensuite transportés par la route, principalement par camions

et conteneurs, souvent à destination de pays tels que la Pologne, l'Ukraine, la Biélorussie, la Lituanie ou la Russie.

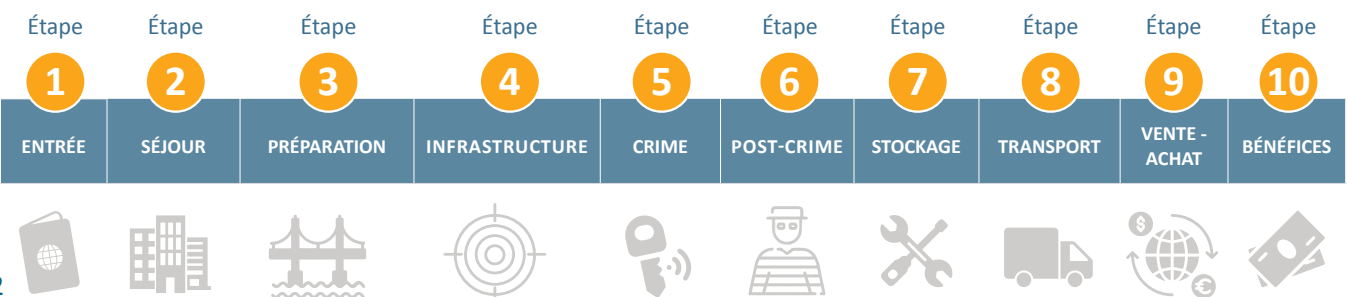
Le troisième mode opératoire commun implique des **réseaux d'Afrique occidentale, centrale et d'Afrique du Sud**. Ces groupes criminels résident déjà dans le pays cible. Ils volent des voitures à la demande de l'étranger, en utilisant souvent les technologies de l'information et de la communication (TIC). Les voitures ou les pièces détachées volées sont généralement acheminées via les ports d'Afrique centrale et d'Afrique du Sud, tels que Lomé au Togo et Cotonou au Bénin.

## Le modèle de la barrière européenne

Le caractère transfrontalier des vols de véhicules à moteur, associé à l'utilisation d'outils TIC avancés et à l'implication de la criminalité organisée, représente un défi de taille pour les services répressifs de l'UE. Les outils conventionnels de la justice pénale se heurtent à des limites qui nuisent à leur efficacité dans la lutte contre cette criminalité complexe. Proposant une approche complémentaire, le modèle de barrière de l'UE se présente comme une stratégie viable pour améliorer de manière significative la prévention et la perturbation du modèle d'entreprise utilisé par les groupes organisés qui commettent des vols de véhicules à moteur.

Le modèle européen de barrière repose sur un examen approfondi du modus operandi, des techniques et des outils utilisés par les groupes criminels pour commettre des vols de véhicules et receler des voitures et des pièces automobiles volées. Cette analyse complète a permis d'identifier le scénario typique des vols de voitures dans l'UE, les facteurs distincts qui facilitent le vol de véhicules, les signaux qui indiquent un vol potentiel, les facilitateurs intentionnels et non intentionnels du vol, les institutions clés et les partenaires du secteur privé impliqués dans la lutte contre le vol de véhicules, ainsi que les pratiques prometteuses de divers États membres de l'UE qui présentent un potentiel de perturber le modèle d'entreprise des groupes criminels à l'origine de ces crimes.

**Fig. 2 Scénario typique d'un vol de véhicule à moteur**



	ENTRÉE	PARTIR	INFRASTRUCTURE	PRÉPARATION	CRIME	POST-CRIME	STOCKAGE	TRANSPORTS	COMMERCE	BÉNÉFICES
<b>Opportunités</b>	Les criminels peuvent facilement voyager à l'intérieur de l'UE.	Séjourner anonymement dans des hébergements touristiques.	Exploiting less monitored roads and ports.	Tutoriels en ligne pour le vol de véhicules.	Peu de patrouilles de police nocturnes et des vulnérabilités au niveau de la technologie sans clé.	Ouverture des frontières et méfiance entre les autorités locales et le secteur privé.	Installations de stockage anonymes et vides juridiques.	Des transports transfrontaliers moins surveillés.	Marché lucratif des voitures d'occasion et falsification de documents.	Se fondre dans l'économie financiarisée et le marché gris.
<b>Signaux</b>	Bagages suspects.	Comportement inhabituel en matière d'hébergement -établissements.	Fausse plaques d'immatriculation.	Activité en ligne suspecte et véhicules inconnus dans le voisinage.	Modèles déviant d'utilisation de véhicules et de possession d'outils de vol.	Suspects ayant des antécédents d'activité criminelle identifiée par la police.	Utilisation de brouilleurs GPS et stationnement prolongé.	Faux documents et véhicules remplis dans des camions ou des conteneurs.	Documents manquants et prix des voitures ou des pièces détachées plus bas que d'habitude.	Affichage de revenus non justifiés et de transactions importantes en espèces.
<b>Facilitators</b>	Aéroports et pléthore de sociétés de location de voitures.	Fournisseurs d'hébergement et plateformes en ligne.	Ports et transports publics.	Les canaux de médias sociaux fournissent des ressources en ligne pour le vol de voitures.	Fournisseurs de savoir-faire et d'outils pour le vol de voitures.	Les concessionnaires automobiles, les ateliers de réparation de voitures ou les ateliers de découpage.	Propriétaires involontaires.	Douanes des pays tiers et les autorités portuaires.	Plateformes de vente en ligne et concessionnaires de véhicules d'occasion.	Comptables et entreprises de façade.
<b>Partenaires</b>	Sociétés de location de voitures et aéroports.	Les agences d'application de la loi (LEA) et les fournisseurs d'hébergement.	LEA.	Europol, Interpol, les communautés locales et les médias.	Police nationale, Gendarmerie nationale et autorités municipales.	Les compagnies d'assurance et les autorités douaniers.	Les autorités fiscales et les propriétaires d'installations de stockage.	Les autorités policières et douaniers.	Propriétaires de véhicules d'occasion et de parcs de récupération.	Les administrations fiscales et les prestataires de services financiers.
<b>Obstacles</b>	Partage de données entre les LEA et le secteur privé (locations, compagnies aériennes).	Enregistrement vérifiable des locataires et des visiteurs (registre de nuit numérique).	<b>Système ANPR basé sur des données à l'échelle de l'UE.</b>	La police des points chauds.	<b>Renforcer la coopération entre la police et le secteur des assurances.</b>	<b>Renforcer la coopération entre la police et le secteur des assurances.</b>	Contrôle des points chauds et détection du brouillage des signaux.	<b>Inventaire du processus de vente de voitures dans les États membres</b>	<b>Améliorer la connaissance ce du client (KYC) l'application de la loi par les commerçants en ligne et le marquage des pièces automobiles.</b>	Appliquer la réglementation KYC sur les transferts d'argent et le traçage des avoirs.

## Prochaines étapes

Le modèle européen d'obstacles à la lutte contre le vol de véhicules offre une vue d'ensemble des interventions potentielles contre la criminalité organisée liée aux véhicules, toutes destinées à la prévention et à l'intervention au niveau de l'UE. À court et à moyen terme, cinq barrières se révèlent particulièrement faisables, pertinentes et efficaces :

- 1. Système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (RAPI) basé sur des données à l'échelle de l'UE :** La barrière proposée implique le partage des données de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (RAPI) et des méthodes d'analyse au niveau de l'UE. Chaque pays serait tenu d'établir et de tenir à jour une liste de véhicules signalés par un drapeau rouge (véhicules volés, suspects ou de marques à haut risque) sur la base d'une liste commune d'infractions. Cette barrière facilite le suivi et la localisation des véhicules volés, la détection des véhicules clonés et le renforcement des activités policières fondées sur le renseignement grâce aux profils de risque.
- 2. Inventaire des procédures de vente de voitures dans les États membres :** Cette barrière vise à sensibiliser les services répressifs de l'UE aux exigences légales en matière d'achat, de vente et d'immatriculation d'un véhicule dans chaque État membre. En fournissant aux forces de l'ordre des informations complètes sur ces différentes procédures, on leur permet de mieux reconnaître les signes de criminalité liée aux véhicules (vol ou fraude).
- 3. Renforcer le devoir de diligence des clients :** Cette barrière propose l'introduction d'une obligation légale d'enregistrement des acheteurs/négociants (en ligne) de pièces automobiles d'occasion, ainsi que des exigences minimales pour la tenue des registres d'achat. Elle prévoit également l'interdiction de vendre des pièces dont le numéro de série est endommagé ou effacé. La mesure pourrait être étendue à l'obligation pour les entreprises postales d'expédier les marchandises susceptibles d'être volées uniquement si l'expéditeur présente
- 4. Marquage des pièces automobiles :** Cette barrière vise à prévenir et à perturber le commerce de pièces volées par le biais du marquage en usine ou du micro-pointillage post-production. Initialement axée sur les pièces automobiles les plus fréquemment volées, cette exigence s'appliquerait à l'ensemble des fabricants, des revendeurs de pièces automobiles et des plateformes de commerce en ligne de l'Union européenne. La mise en œuvre implique la création d'un registre européen commun ou l'interconnexion de bases de données existantes, telles que la base de données FADA (Fahrzeugdatenabfrage) en Allemagne, et l'accès des services répressifs à ces bases de données.
- 5. Renforcer la coopération entre la police et le secteur des assurances :** Cet obstacle souligne la nécessité de renforcer le partenariat public-privé entre la police et les compagnies d'assurance. La police peut encourager les compagnies d'assurance à lancer des campagnes de sensibilisation auprès des propriétaires de véhicules de marques fréquemment ciblées, en les alertant régulièrement sur les nouvelles tendances de la criminalité et en leur donnant des conseils pratiques sur la sécurité des véhicules. La mise en œuvre implique l'implication des associations d'assurance européennes et internationales, l'introduction de systèmes de détection des tendances par les compagnies d'assurance dans les États membres et l'établissement de critères standard pour l'envoi d'alertes. Les résultats positifs sont le partage des responsabilités en matière de prévention de la criminalité et la possibilité pour les propriétaires de véhicules de prendre des mesures préventives de manière autonome.



V-BAR cherche 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 barrières européennes pour le vol organisé de véhicules et de pièces détachées