

Volées pour être 'dépecées'

Le cauchemar de tout motard? C'est qu'il découvre qu'à l'endroit où il avait garé sa monture d'acier, celle-ci s'est purement et simplement volatilisée. Il lui reste alors à espérer que la police retrouvera son partenaire de voyage. "L'espoir est mince", dit-on à la police judiciaire fédérale. "Quatre fois sur cinq, la victime peut faire une croix sur sa machine. Cela est d'autant plus vrai si elle finit en pièces détachées". Faisons donc connaissance avec ce phénomène méconnu et voyons comment la police tente de le contrecarrer.



BRUXELLES – En 2005, plus de 350 000 motards sillonnaient nos routes, soit trois fois plus qu'en 1990. Rouler à moto est le hobby de prédilection de nombreux Belges. Dans le même temps, la moto constitue de plus en plus le partenaire idéal pour ceux qui souhaitent échapper aux désagréments des files sur le chemin du travail. Mais celles et ceux qui optent pour les joies de la vie de motard doivent également en accepter les inconvénients. Prenons, par exemple, le sort réservé à l'usager faible de la route en cas d'accident. La plupart du temps, les conséquences de celui-ci ne se limitent en effet pas à de simples dégâts matériels... Et, en cas de vol, le motard (ou ex-motard) se sent bien seul et doit faire face à de sérieux déboires financiers.

Il est 'difficile' de mettre une moto à l'abri mais 'facile' de la voler. Cette constatation a une conséquence: les assurances contre le vol – si l'assureur est disposé à en proposer une – sont excessivement chères et, dès lors, inaccessibles pour beaucoup.

Quelle est l'ampleur du phénomène en Belgique?

"En 2005, 1 824 motos ont été volées, contre 2 058 en 2002", explique Sandrine Dubois, commissaire à la police judiciaire fédérale, service Autocrim. "Les vols de motos suivent ainsi la tendance à la baisse des vols de véhicules en général. On constate donc une diminution en chiffres absolus mais, d'un point de vue relatif, le nombre de vols de motos augmente par rapport au nombre total de vols de véhicules. En effet, en 2002, 2 058 motos ont été volées sur un total de 22 277 véhicules (soit 8%) tandis qu'en 2005, le nombre de motos volées

était de 1 824 pour 15 694 véhicules (soit 12%). Le pourcentage de recouvrement des motos volées (seulement 20%) est encore plus problématique, surtout lorsqu'on sait que celui des voitures volées s'élève à 60%."

Comment expliquer cette différence?

"La probabilité que nous retrouvions une moto dans son état original est faible", précise Luc Hoydonckx, inspecteur principal au service Autocrim. "Auparavant, les voleurs essayaient de revendre les véhicules entiers. Maintenant, c'est plutôt du 'dépeçage': un démolisseur démonte toutes les pièces et les vend séparément. Cela rapporte plus. Dans le circuit illégal, vous pouvez dénicher un bloc-moteur pour moins de 3 000 euros. Si vous voulez l'acheter neuve, cette pièce vous coûte facilement 7 000 euros, en moyenne."

N'est-il pas possible de rechercher les pièces détachées?

Luc Hoydonckx: "C'est là que le bât blesse. Une moto offre peu de possibilités d'identification, contrairement à une voiture, qui possède un numéro de châssis (V.I.N.), un numéro de moteur, divers numéros de série, etc. Les marques comme Ducati et Harley-Davidson ont tout au plus une dizaine de pièces identifiables. Les marques européennes et Harley se rendent à présent compte que la police et les fabricants doivent travailler main dans la main afin de pouvoir rechercher les motos volées. C'est ainsi qu'ils nous donnent l'accès à leur processus de production. Mais les marques les plus volées – Yamaha, Suzuki, Honda et Kawasaki – font de la résistance et nous laissent dans le brouillard, sans aucune piste pour nos enquêtes.

Il est donc difficile de procéder à des recherches concernant les marques japonaises. La combinaison "moto volée" et "pièces difficiles à identifier" fait que nous ne pouvons être sûrs qu'à 70%, lors d'un contrôle, que la moto est en règle. Je conseille toujours aux motards de graver eux-mêmes des marques distinctives, leur adresse, leur numéro de téléphone ou leur V.I.N. sur le plus de pièces possible, comme par exemple le carénage, le phare, le guidon, la fourche, les jantes, le tuyau d'échappement... Le principe des 'microdots' est idéal. Il consiste à peindre en caractères minuscules le V.I.N. sur chaque pièce de la moto."

Le vol des documents de bord constitue-t-il également un problème sérieux comme c'est le cas pour la criminalité automobile?

"Oui et non", explique Sandrine Dubois. "Les vols de motos ont un avantage: les papiers sont généralement séparés du véhicule, si bien qu'on ne les vole pas. En revanche, c'est un jeu d'enfant de commander de nouveaux papiers via un distributeur pour maquiller des motos volées. Ce phénomène touche surtout le créneau des enduros et est étroitement lié à l'importation parallèle via les circuits de l'occasion. Dans le système de l'importation parallèle, on contourne le réseau de distribution officiel. Les motos sont importées en vrac dans des conteneurs, un démolisseur récupère les papiers officiels d'épaves et un garagiste frappe les V.I.N. C'est ainsi que des motos flambant neuves sont mises en circulation, avec des papiers vieux de cinq ans..., mais à un prix beaucoup moins élevé que chez un distributeur officiel!" >>>

Il vaut mieux prévenir que guérir

Le meilleur remède contre le vol est la prévention. Une prévention efficace peut avoir un effet dissuasif. Verrouillez toujours votre cadenas et ne vous gardez jamais dans des endroits isolés. Soyez attentifs aux situations inhabituelles dans la circulation...

Le Secrétariat permanent pour la politique de prévention a réalisé, en collaboration avec plusieurs partenaires, dont MAG et Motoren & Toerisme, une brochure avec des conseils de prévention à l'intention des motards. Celle-ci contient notamment un triple volet, très pratique, consacré à la prévention. @ www.vps.fgov.be ✓





"C'est un jeu d'enfant de commander de nouveaux papiers via un distributeur pour maquiller des motos volées"

● Sandrine Dubois

>> De quels moyens la police dispose-t-elle pour lutter contre les vols de motos ?

Luc Hoydonckx : "Indépendamment des enquêtes menées par les enquêteurs des services de recherche locaux

sur lequel, au demeurant, la police n'a aucune prise. Mais cela nous aide de toute façon, car un contrôle périodique et obligatoire à des fins d'identification constitue un filtre utile qui peut mettre au jour des pièces

et fédérales – qui dépendent en partie des impulsions données par la justice ! – nous avons quelques mesures structurelles en perspective susceptibles d'augmenter le pourcentage de recouvrement des motos volées. Je pense par exemple au contrôle technique,

volées ou des motos maquillées. En février 2004, une proposition de loi a été déposée afin que les motos soient également soumises au contrôle obligatoire mais elle reste lettre morte... En outre, les organismes de contrôle des automobiles (Goca) doivent disposer de l'équipement technique pour pouvoir contrôler les motos. De notre côté, nous travaillons à la constitution d'une banque de données contenant un maximum d'informations des fabricants sur les possibilités d'identification de leurs modèles. Cette banque de données sera mise à la disposition de tous les services de police, qui pourront eux-mêmes fournir des informations sur les motos contrôlées. Je plaide régulièrement pour des

Groupes d'auteurs et MPR

La région entre la Meuse et la Ruhr est un petit paradis pour le touriste à moto. Le simple fait de penser à la vallée accidentée de la Meuse, aux méandres des Hautes Fagnes et à l'asphalte allemande lui procure spontanément des démangeaisons dans le poignet droit. Mais cette description idyllique peut rapidement se transformer en scénario catastrophe. "En 2005", explique le commissaire Guido Thijs, de la police judiciaire fédérale de Tongres, "on a enregistré 1 608 vols de motos dans l'Eurégion Meuse-Rhin. Il faut toutefois relativiser ces chiffres, car les statistiques allemandes incluent également les mobylettes."

TONGRES – Guido Thijs : "Une moto peut être volée en un tour de main. Parfois, les voleurs arrivent à deux sur une moto. Une personne en tenue de motard n'éveille pas rapidement les soupçons; les gens pensent qu'il est en train de bricoler quelque chose à sa propre moto! Une bonne chaîne ou un bon cadenas pour frein à disque peut s'avérer utile, mais ces antivols n'auront pour effet que de retarder un peu le voleur professionnel. Et quand celui-ci recourt au tour de passe-passe ulti-

me, il n'y a vraiment pas grand-chose à faire. Une camionnette se gare à côté de la moto, quatre individus en sortent, soulèvent la moto et l'embarquent dans le véhicule. Le tour est joué en l'espace d'une minute. A moins que nous ne prenions les voleurs en flagrant délit..." Cela peut être l'effet du hasard, mais pas nécessairement. "Les contrôles renforcés effectués par les patrouilles locales lors des concentrations portent leurs fruits. Que ressort-il à présent des enquêtes? Qu'une série de vols de motos ne revêt pas qu'une dimension supralocale, mais aussi internationale. Il y a la situation géographique: la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne se tiennent dans un mouchoir de poche. On peut alors déterminer des cibles, telles que des numéros de

plaque néerlandais spécifiques, et les communiquer de manière efficace. Cela se fait par l'intermédiaire du CIA et de 't Ambiorixke', le magazine d'information policière de Tongres."

Des opérations transfrontalières

Les bandes de voleurs exploitent habituellement les avantages que représente le point d'intersection de trois pays. On peut aisément concevoir la situation suivante: une moto est volée en Allemagne, transportée aux Pays-Bas par la route et ensuite maquillée par un garagiste ou un commerçant malhonnête, qui commande un nouveau cadre auprès de l'importateur sous prétexte d'un accident. La 'nouvelle' moto peut ensuite être revendue... à des Belges peu méfiants... "Une moto maquillée



"Les contrôles renforcés effectués lors des concentrations portent leurs fruits"

● Guido Thijs

contrôles ciblés, sur les circuits qui organisent des courses ou lors des concentrations de motos. Tout cela prend du temps, tant à la police qu'aux amateurs de moto, mais c'est un mal nécessaire. Comment retrouver des motos volées sans procéder à des contrôles?"

Le service Autocrim de la police judiciaire fédérale ne mène pas d'enquêtes lui-même, mais il s'attache, entre autres choses, à la définition d'une image du phénomène de la criminalité liée aux véhicules. Le service prête par ailleurs son appui aux contrôles ou aux perquisitions, car l'identification des motos devient de plus en plus une matière spécialisée. Une autre mission des membres

d'Autocrim consiste à dispenser des formations aux enquêteurs afin de leur expliquer les possibilités d'identification des motos par marque. Ils les informent de la manière dont les garagistes refrappent un V.I.N., par exemple lorsque le cadre est endommagé après un accident, ainsi que sur la manière dont les criminels exploitent ce genre de situation pour maquiller des motos.

Vous souhaitez en savoir davantage? Sachez que la police judiciaire fédérale a compilé les renseignements en

"Les motos volées sont démontées et toutes les pièces sont vendues séparément.

Cela rapporte plus"

● Luc Hoydonckx

matière de vols de véhicules et de motos sur un CD-ROM. Les services de police intéressés peuvent le commander par l'intermédiaire de leur CIA ou prendre contact avec DJB/Autocrim. ✓

peut facilement être importée", explique Guido Thijs. "Il suffit de se rendre à la douane avec une facture et un numéro de châssis – même sans la moto! – et celle-ci sera dédouanée sans problème. Il n'y a pas de contrôle, mais les moyens disponibles à cette fin sont de toute façon dérisoires..."

Si les enquêteurs se concentraient exclusivement sur l'objet volé afin d'établir la charge de la preuve, les enquêtes ne pourraient démarrer que très lentement. "C'est dû aux possibilités d'identification limitées des pièces de la moto. Je vous défie de prouver qu'une fourche ou un cylindre non identifiable est le fruit d'un vol! Mais les complications ne s'arrêtent pas là. Le phénomène du vol de motos est comparable à celui du vol de voitures: on a le voleur, le maquilleur, le ven-

deur..., bref, un ensemble coordonné, une bande.

Et le fait d'avoir affaire à de la criminalité organisée du chef d'un groupe d'auteurs ouvre des perspectives." Par "perspectives", Guido Thijs entend les "méthodes particulières de recherche (MPR)". Grâce aux écoutes téléphoniques et aux infiltrations, les enquêteurs ont à présent bien plus d'une corde à leur arc. "Ajoutez à cela les 'joint investigation' avec nos voisins du nord", poursuit Guido Thijs. "Lutter de manière efficace contre les vols de motos nécessite impérativement une approche internationale. L'échange d'informations et la collaboration avec nos collègues néerlandais se déroulent correctement. Les experts néerlandais se rendent régulièrement avec les équipes belges à des concentrations

de motos dans notre partie de l'Eurégion. Mais étant donné la rapidité des procédures, une enquête de dimension internationale peut devenir un travail de longue haleine..."

De bonne foi

Selon les statistiques nationales, on retrouve une moto volée sur cinq. Mais cela ne signifie pas qu'une personne sur cinq retrouve son véhicule. Car si le nouveau propriétaire a acheté la moto de bonne foi... "C'est un point délicat dont on pourrait débattre éternellement", explique Guido Thijs. "En un mot, celui ou celle qui a acheté de bonne foi une moto volée peut garder le véhicule pourvu qu'il ait été satisfait à un certain nombre de conditions, comme par exemple avoir acheté la moto à un commerçant, à un prix raisonnable, disposer d'une facture, etc. Le propriétaire original et légitime est alors le dindon de la farce, mais il peut se constituer partie civile et réclamer des dommages et intérêts au vendeur malhonnête. Et oui, les victimes de vols de motos doivent être prêtes à faire face à de nombreux écueils. Et si leur moto volée est enfin retrouvée, elles ne doivent pas se réjouir trop vite..." ✓



Faux! Un VIN ou 'Vehicle Identification Number' se compose de 17 caractères. Ce VIN a été complètement refait et est donc faux.



Faux! Les 4 derniers caractères de ce VIN ont été limés et ensuite remarqués.