

Une baisse continue

À l'échelle nationale¹, le seul indicateur qui permette de suivre l'évolution des atteintes aux véhicules sur le long terme est celui des vols de et dans/sur les voitures, dans la mesure où les neuf premières EPCVM ne distinguent pas entre ces deux victimations. On a fait le choix de calculer la proportion de victimes (prévalence) sur les seuls ménages équipés², ce qui oblige à sacrifier dans un premier temps l'enquête CESDIP des années 1980 dans laquelle cette donnée n'existe pas.

Depuis le milieu des années 1990, en tous cas, le périmètre des ménages victimes de vols de et dans/sur les voitures se rétrécit de manière pratiquement continue et il est probable que les quelques rares accrocs que l'on repère sur la courbe sont surtout imputables à l'instabilité des protocoles d'enquête qui ont, certaines années, inclus explicitement les tentatives dans la formulation des questions. De toute manière, ces hoquets ne modifient pas la tendance générale.

Tableau 1 : Vols de et dans les voitures (ménages équipés), 1996-2018

	% de ménages victimes de vols de/dans/sur les voitures dans la population (risque)	nombre moyen de vols de/dans/sur les voitures par ménage (multivictimation)	% de vols de/dans/sur les voitures dans la population (incidence au risque)
EPCV 1994-95	15,45	1,54	23,73
EPCV 1995-96	14,33	1,43	20,51
EPCV 1996-97	13,92	1,41	19,59
EPCV 1997-98	12,11	1,37	16,64
EPCV 1998-99	13,46	1,41	19,03
EPCV 1999-2000	11,66	1,42	16,57
EPCV 2000-01	12,64	1,44	18,21
EPCV 2001-02	11,35	1,39	15,81
EPCV 2002-03	11,06	1,33	14,72
EPCV 2003-04	10,38	1,43	14,79
EPCV 2004-05	12,80	1,54	19,69
CVS 2005-06	10,40	1,40	14,57
CVS 2006-07	10,00	1,38	13,79
CVS 2007-08	8,65	1,40	12,09
CVS 2008-09	8,35	1,35	11,25
CVS 2009-10	7,82	1,31	10,23
CVS 2010-11	7,30	1,31	9,60
CVS 2011-12	7,09	1,28	9,10
CVS 2012-13	7,11	1,30	9,24
CVS 2013-14	6,60	1,30	8,56
CVS 2014-15	6,18	1,27	7,87
CVS 2015-16	6,15	1,27	7,82
CVS 2016-17	6,28	1,25	7,86
CVS 2017-18	5,78	1,29	7,45

Sources : INSEE

Champ : France métropolitaine

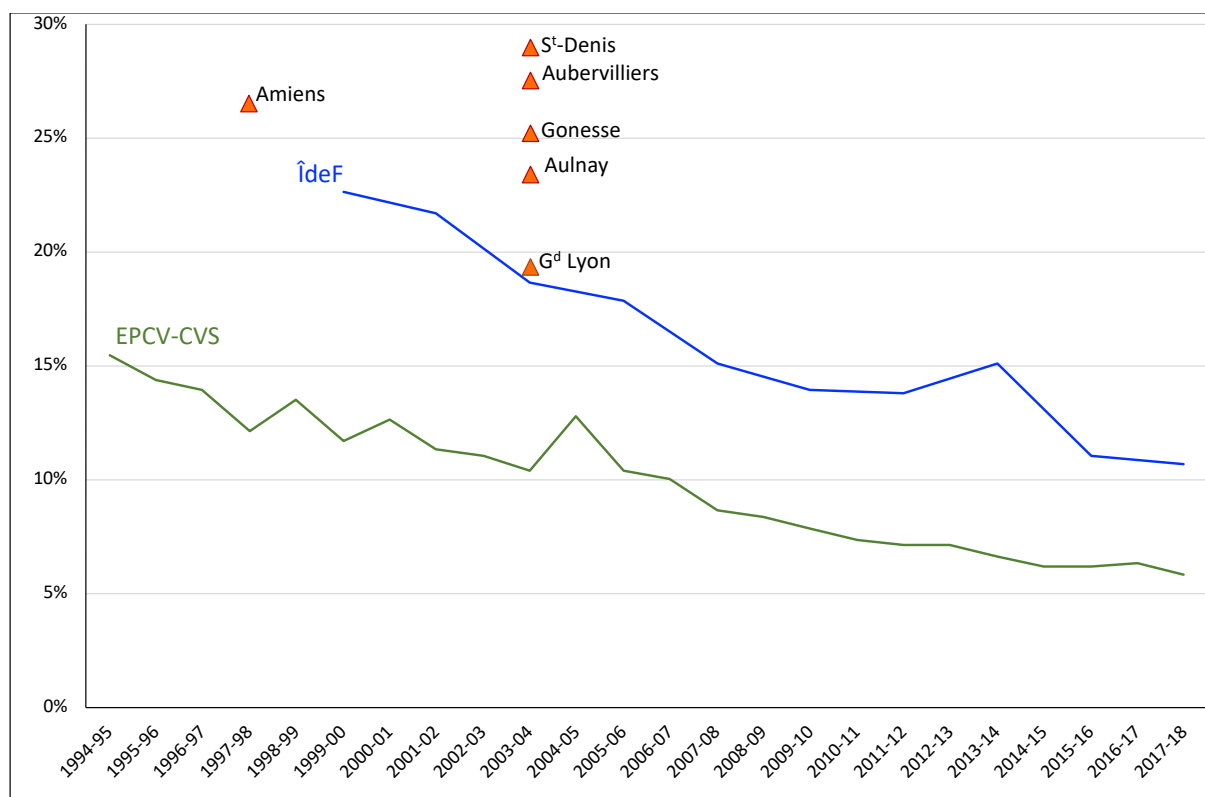
Celle-ci est d'ailleurs confirmée par les enquêtes réalisées par l'IPR depuis 2001. En Île-de-France, on retrouve bien le mouvement à la baisse, mais l'ordre de grandeur est plus élevé qu'à l'échelle nationale (figure 1) ; on ne s'en étonnera pas, puisqu'il s'agit d'aires fortement urbanisées où la victimation patrimoniale est généralement plus importante que dans l'ensemble du

¹ Plus exactement de la France métropolitaine.

² C'est-à-dire détenteurs d'au moins une voiture au cours de la période observée.

territoire³ ; on voit d'ailleurs cette survictimation s'accroître encore dans les quelques enquêtes urbaines ponctuelles conduites par le CESDIP.

Figure 1 : Vols de/dans/sur voitures, ménages équipés victimes dans la population (risque), diverses enquêtes, 1994-2018



Sources : CESDIP, INSEE, IPR

Champ : Variable selon les enquêtes

Chaque ménage peut être victime de plusieurs atteintes à ses voitures pendant la période biennale ; jusqu'en 2008-09, le nombre moyen de multivictimation était resté autour de 1,4 en deux ans avant de se replier en dessous de 1,3 ; le pourcentage d'atteintes aux voitures évolue à peu près de conserve avec celui des ménages victimés.

Il est donc finalement raisonnable de conclure que l'importance de cette victimation a continûment diminué depuis un quart de siècle.

Référence

ROBERT PH., ZAUBERMAN R., 2011, *Mesurer la délinquance*, Paris, Presses de Sciences Po.

³ En ce sens, Robert, Zauberman, 2011, 123.