

Des sources convergentes

Les résultats d'enquête sont toujours au minimum 1,5 fois plus élevés que les enregistrements policiers. Depuis 2004-05, cet écart s'est même accru. On a d'abord pensé que cette forte différence s'expliquait essentiellement par la décision des victimes de déposer ou non plainte. Si depuis 2007-08, les données policières dépassaient le sommet de l'intervalle de confiance de dépôts de plainte indiqués par les enquêtes, cet excès semblait surtout dû à un questionnement plus rigoureux sur le renvoi à la police dans les CVS par rapport aux anciennes EPCV : autrement dit, les plaintes avaient pu être surestimées dans les enquêtes antérieures à 2007. Toutefois, on explique difficilement la divergence croissante des enregistrements policiers et des dépôts de plaintes indiqués par les enquêtes au cours des années les plus récentes. Elle reste néanmoins suffisamment modérée pour que les deux systèmes de comptage soient considérés comme constituant un ensemble cohérent dans la durée (tableau 2 & figure 2).

Tableau 2 : Vols de/dans/sur voitures, comparaison entre enquêtes et statistiques policières, en milliers. 1994-2020

	nombre estimé de vols de/dans/sur voitures selon les enquêtes (incidence)	nombre estimé de vols de/dans/sur voitures avec dépôt de plainte selon les enquêtes (incidence apparente)	statistiques policières ¹
CESDIP 1984-85	3 263 [3 002-3 524]*	2 616 [2 407-2 826]*	1 990
1985-86			1 918
1986-87			1 783
1987-88			1 776
1988-89			1 851
1989-90			2 004
1990-91			2 211
1991-92			2 410
1992-93			2 519
1993-94			2 451
EPCV 1994-95	4 795 [4 482-5 108]	3 235 [3 024-3 446]	2 286
EPCV 1995-96	4 248 [3 963-4 534]	2 775 [2 589-2 961]	2 146
EPCV 1996-97	3 709 [3 439-3 979]	2 462 [2 283-2 641]	2 043
EPCV 1997-98	3 219 [2 961-3 477]	2 072 [1 906-2 239]	1 998
EPCV 1998-99	3 654 [3 382-3 926]	2 282 [2 112-2 452]	1 968
EPCV 1999-00	3 272 [3 006-3 539]	2 080 [1 911-2 250]	1 935
EPCV 2000-01	3 615 [3 339-3 891]	2 393 [2 210-2 577]	2 006
EPCV 2001-02	3 161 [2 909-3 413]	1 965 [1 809-2 122]	2 020
EPCV 2002-03	2 962 [2 731-3 194]	1 933 [1 782-2 085]	1 847
EPCV 2003-04	3 063 [2 894-3 231]	1 435 [1 356-1 514]	1 627
EPCV 2004-05	4 180 [3 972-4 387]	1 862 [1 769-1 955]	1 461
CVS 2005-06	3 173 [3 020-3 327]	1 348 [1 282-1 413]	1 355
CVS 2006-07	3 028 [2 876-3 179]	1 328 [1 261-1 394]	1 272
CVS 2007-08	2 717 [2 570-2 864]	1 050 [993-1 107]	1 173
CVS 2008-09	2 512 [2 370-2 654]	960 [906-1 014]	1 110
CVS 2009-10	2 289 [2 156-2 421]	967 [911-1 022]	1 070
CVS 2010-11	2 169 [2 040-2 299]	833 [783-883]	1 002
CVS 2011-12	2 077 [1 944-2 210]	873 [817-929]	961
CVS 2012-13	2 104 [1 974-2 234]	834 [783-886]	971
CVS 2013-14	1 988 [1 860-2 116]	768 [718-817]	985
CVS 2014-15	1 819 [1 697-1 942]	711 [663-759]	983

¹ Index 35 vols d'automobiles, 37 vols à la roulotte, 38 vols d'accessoires sur véhicules à moteur immatriculés ; ce dernier index englobe non seulement les vols d'accessoires sur voitures mais aussi ceux sur motos sans qu'il soit possible de les distinguer).

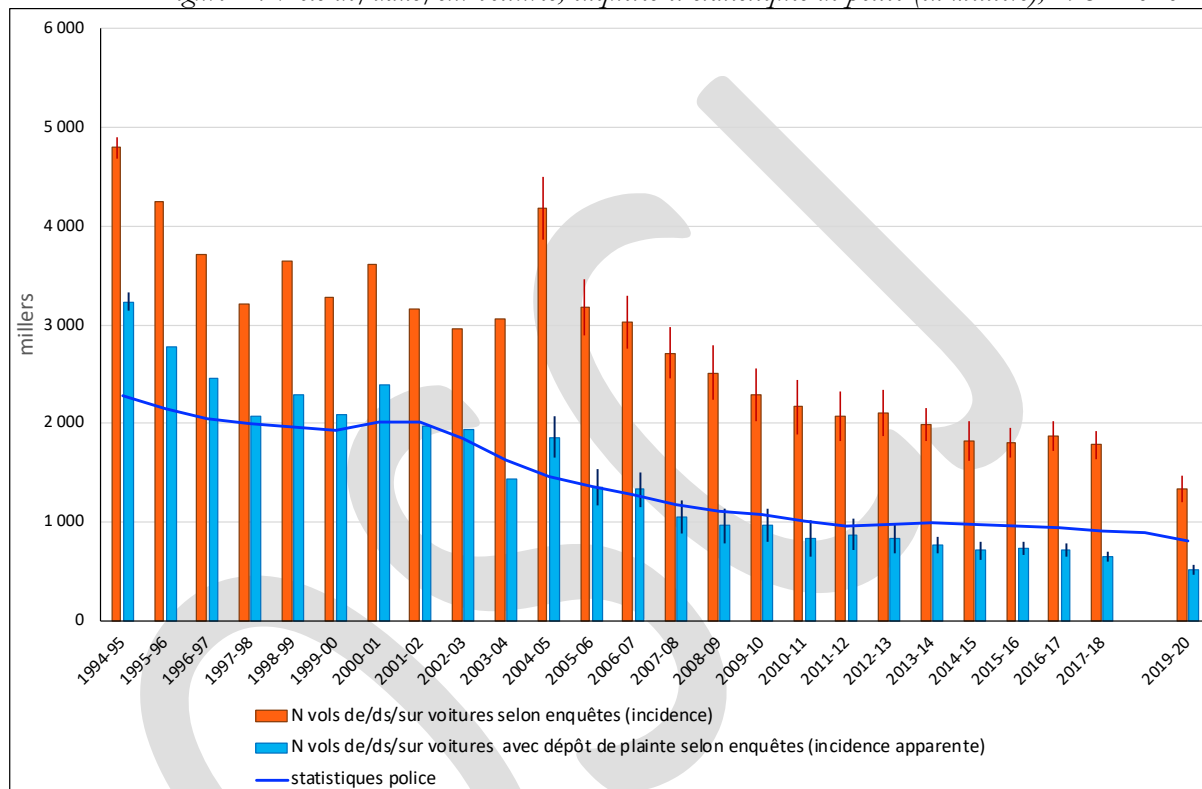
	nombre estimé de vols de/dans/sur voitures selon les enquêtes (incidence)	nombre estimé de vols de/dans/sur voitures avec dépôt de plainte selon les enquêtes (incidence apparente)	statistiques policières ¹
CVS 2015-16	1 809 [1 683-1 935]	732 [681-783]	963
CVS 2016-17	1 864 [1 738-1 989]	710 [662-757]	937
CVS 2017-18	1 781 [1 640-1 921]	647 [596-698]	911
2018-19	--	--	889
CVS 2019-20	1 335 [1 191-1 478]	516 [460-571]	814

Sources: CESDIP, INSEE, Intérieur (SSM-SI)

Champ : France métropolitaine

*Les valeurs entre crochets représentent les bornes des intervalles de confiance et celle qui précède les crochets la valeur à mi-chemin.

Figure 2 : Vols de/dans/sur voitures, enquêtes et statistiques de police (en milliers), 1984-2020



Sources : CESDIP, INSEE, Intérieur (SSM-SI)

Champ : France métropolitaine

Enquêtes et données policières suggèrent, avec une bonne corrélation (0,75), une tendance à la baisse au moins depuis le milieu des années 1990, malgré quelques accidents sans consistance ni lendemain, peut-être imputables à l'instabilité des dispositifs de recueil des données. On peut ici tenir compte de l'enquête du milieu des années 1980² et donc des données policières de la décennie 1984-1994 : malgré l'absence d'enquête entre les milieux des années 1980 et 1990, les deux sources s'accordent pour suggérer que la baisse observée depuis 1994 a probablement succédé à une période de hausse au cours de la décennie précédente.

Finalement, on peut admettre que cette forme de délinquance baisse depuis une vingtaine d'années. L'extrême et persistante faiblesse des taux d'élucidation – dans la quinzaine d'années écoulées, a fluctué pour les vols de voiture entre 6 et 12 %, pour les vols dans et sur les véhicules entre 5 et 8 % – ne permet guère d'attribuer ce mouvement de longue durée aux performances des institutions policières. On peut avec plus de vraisemblance l'octroyer à l'amélioration des dispositifs de protection des véhicules, tout comme la chute plus ancienne des cambriolages avait

² Puisqu'on tient compte maintenant non plus seulement des ménages équipés (d'un véhicule) mais de l'ensemble des ménages.

été rapprochée du développement des protections anti-intrusion. Il est en tous cas frappant d'observer que le protocole entre assureurs et constructeurs de véhicules qui a donné le la à un développement systématique des dispositifs de protection, date du milieu des années 1990 (10 février 1994)³.

Référence

DABADIE R., 2008, Petite histoire des assureurs face aux vols de voitures, *Les Carnets du Business*.
http://www.carnetsdubusiness.com/Dossier-petite-histoire-des-assureurs-face-aux-vols-de-voitures_a41.html

³ Voy. p. ex. Dabadie, 2008.