

## Des victimations très diverses

Si l'on est obligé sur une longue période de travailler sur l'ensemble vols de et dans les voitures, des données plus récentes permettent de distinguer les deux contentieux et donc de nuancer les conclusions précédentes. Ces nouvelles enquêtes ont également introduit les destructions/dégradations de véhicules.

On remarquera d'abord (tableau 3) la disproportion entre les taux de risque de vols de voitures et celles de vols dans (ou sur) les voitures : le périmètre de victimes de ces derniers est entre une fois et demie et deux<sup>1</sup> fois plus important.

Tableau 3 : Diverses atteintes aux voitures : % de ménages équipés victimes (prévalence du risque), 1999-2020

	vols de voitures	vols de voitures réalisés	vols dans/ sur voitures	destructions/dégradations de voitures
CVS 2005-06	4,22	1,16	7,54	9,06
CVS 2006-07	3,58	1,10	7,49	11,08
CVS 2007-08	3,12	0,77	6,39	11,04
CVS 2008-09	2,98	0,83	6,04	11,05
CVS 2009-10	2,63	0,78	5,79	10,05
CVS 2010-11	1,98	0,65	5,80	9,06
CVS 2011-12	2,09	0,57	5,39	9,06
CVS 2012-13	2,22	0,62	5,31	9,02
CVS 2013-14	1,94	0,59	5,04	8,80
CVS 2014-15	1,88	0,55	4,71	8,20
CVS 2015-16	1,93	0,52	4,57	8,52
CVS 2016-17	1,63	0,47	4,96	8,13
CVS 2017-18	1,49	0,38	4,60	7,27
CVS 2019-20	1,08	0,34	3,27	4,92
Î de F 1999-2000	11,40	3,75	14,91	16,77
Î de F 2001-02	11,02	3,77	14,26	16,28
Î de F 2003-04	8,03	2,56	13,14	16,03
Î de F 2005-06	7,31	1,82	12,79	16,52
Î de F 2007-08	6,41	1,84	10,50	15,77
Î de F 2009-10	6,20	2,19	9,83	13,27
Î de F 2011-12	5,26	1,90	9,93	14,51
Î de F 2013-14	5,72	2,04	10,95	15,16
Î de F 2015-16	4,53	1,66	7,54	13,43
Î de F 2017-18	4,11	1,65	7,76	12,00
Î de F 2019-20	3,37	1,46	7,66	11,42

Sources : INSEE, IPR

Champ : variable selon enquêtes

De surcroît, la plupart des vols de voiture échouent. En matière de vol dans ou sur voiture, la notion de tentative n'a guère de sens : on s'aperçoit du méfait en constatant la

<sup>1</sup> Un peu plus dans les enquêtes nationales que dans les franciliennes, ce qui suggère peut-être une plus grande fréquence des vols dans et sur les véhicules dans ce cas-ci.

disparition de l'objet volé ; à défaut, on observe seulement une dégradation du véhicule par exemple une serrure forcée ; peut-être s'agit-il d'une tentative de vol à la roulotte mais le doute subsiste.

Tout ceci donne du crédit à l'hypothèse avancée tout à l'heure à propos de l'efficacité des dispositifs de protection: il est de plus en plus difficile de s'emparer d'un véhicule, aussi bien le malfaiteur échoue-t-il le plus souvent ; il reste en revanche moins difficile de voler un accessoire ou un objet laissé dans le véhicule.

Les enquêtes nationales les plus récentes comme les enquêtes franciliennes mesurent justement le périmètre des enquêtés qui se déclarent victimes d'une dégradation ou d'une destruction de leur voiture. Ces victimations touchent des proportions de ménages nettement plus larges que les précédentes.

Si des incertitudes pèsent sur la manière dont a été assurée la transitivity entre les EPCV et les CVS, les enquêtes nationales suggèrent cependant une tendance à la baisse qui affecte toutes ces victimations. Les enquêtes franciliennes semblent militer en faveur d'une semblable conclusion. Pour le surplus, ces données régionales qui reposent sur un protocole d'enquête beaucoup plus stable que celui des campagnes nationales, aboutissent à des conclusions semblables en ce qui concerne la disproportion des ordres de grandeur entre les trois sortes d'atteintes aux véhicules, ce qui donne de la consistance à cette observation.

Ces victimations divergent aussi fortement par leurs taux de plainte: en moyenne, un peu plus de la moitié, pour les vols de voiture – mais plus des quatre-cinquièmes s'il s'agit de vols consommés – un tiers en cas de vols dans et sur les voitures, moins d'un quart pour les dégradations ou destructions de véhicules. Enquêtes nationales et franciliennes présentent sur ce point de fortes convergences.