

Le profil des victimes d'atteintes aux voitures : une surexposition des ménages actifs urbains

Pour caractériser le profil des victimes d'atteintes aux voitures, nous allons travailler sur l'empilement¹ des enquêtes *Cadre de vie et sécurité* (CVS) de l'INSEE. Nous chercherons en quoi leurs caractéristiques se singularisent par rapport à celles de l'ensemble des ménages 'équipés', ceux qui disposaient au moins d'une voiture au cours de la période observée. S'agissant d'une victimation de ménage, on négligera les caractéristiques purement individuelles de l'enquêté (sexe, âge, diplôme...) mais on tiendra compte de la PCS de la personne de référence du ménage, qu'elle soit l'enquêté ou non. On considèrera l'ensemble des vols de, dans et sur les voitures.

Tableau 4 : profils des ménages victimes de vol de, dans et sur leurs voitures (% ménages équipés)

	vols de/dans/sur voitures (enquêtés)	ensemble des enquêtés	vols de/dans/sur voitures (personnes de référence)	ensemble personnes de référence
agriculteurs	0,63	1,17	0,97	1,65
artisans/commerçants/entrep	4,90	3,76	6,94	5,50
cadres/prof. intell.sup.	12,14	9,16	19,74	14,31
intermédiaires	19,02	14,41	21,72	17,67
employés	20,16	16,69	16,15	13,14
ouvriers	13,32	12,97	18,88	17,88
retraités	12,99	27,66	13,06	27,51
chômeurs	0,65	0,52	0,09	0,06
élèves/étudiants	12,36	9,62	0,83	0,53
inactifs < 60 ans	3,17	2,84	0,91	0,83
inactifs > 60 ans	0,30	0,85	0,15	0,43
1 ^{er} décile de revenu	8,17	9,50		
2 ^{ème}	8,97	10,00		
3 ^{ème}	8,75	10,13		
4 ^{ème}	9,41	10,01		
5 ^{ème}	9,87	9,91		
6 ^{ème}	10,59	10,23		
7 ^{ème}	10,20	9,94		
8 ^{ème}	11,05	10,18		
9 ^{ème}	10,98	9,77		
10 ^{ème}	12,0	10,32		
vivant seul	12,13	13,97		
famille monoparentale	8,13	7,33		
couple sans enfant	23,82	31,21		
couple avec au moins 1 enf.	51,31	43,81		
autre ménage	4,62	3,66		
Région parisienne	24,29	15,78		
Bassin parisien	13,69	17,40		
Nord	8,03	6,25		
Est	6,91	8,85		
Ouest	10,65	14,91		
Sud-ouest	9,38	11,71		
Centre-est	11,30	12,27		
Méditerranée	15,75	12,83		
rural	14,53	26,34		

¹ Couvrant la période de 2005 à 2020.

	vols de/dans/sur voitures (enquêtés)	ensemble des enquêtés	vols de/dans/sur voitures (personnes de référence)	ensemble personnes de référence
UU < 20 000	14,19	18,39		
UU 20 – 99 000	11,66	13,32		
UU > 100 000	38,24	28,37		
agglo parisienne	21,39	13,59		
maisons dispersées hors agglo	10,45	20,40		
maisons lot,/pavil. /en ville	45,75	48,35		
immeubles en cités ou g ^{ds} ens.	25,15	18,26		
autres immeubles en ville	12,21	8,42		
habitat mixte	6,44	4,56		

Source : INSEE (CVS)

champ : France métropolitaine

Le profil de ces victimes se caractérise surtout par une surexposition de catégories d'actifs : entrepreneurs, cadres, intermédiaires, employés. Cependant cette surexposition n'apparaît pas pour les ouvriers. Puisqu'on observe seulement les ménages 'équipés', il ne faut pas y voir l'effet d'un plus fort pourcentage de motorisation de ces catégories. Mais l'usage des véhicules doit être plus intense parmi les actifs que dans les autres catégories de ménages, d'ailleurs chômeurs, retraités et autres inactifs ne manifestent pas une exposition particulière à ce risque. Les élèves et étudiants sont surreprésentés parmi les enquêtés, pas parmi les personnes de référence ; il doit s'agir d'enquêtés qui ne sont pas personnes de référence de leur ménage. Au total, ce sont bien les ménages actifs qui semblent surexposés à cette victimation... du moins d'actifs urbains car les agriculteurs ne semblent pas surexposés. D'ailleurs, on note une surexposition des grandes agglomérations, notamment parisienne. Outre la région capitale, le Nord et la Méditerranée figurent parmi les régions plus visées par cette victimation.

Jusqu'au milieu de la première décennie du XXI^e siècle, les enquêtes nationales ne fournissaient qu'un indicateur global d'atteintes aux voitures. Les CVS ont permis de disposer de données plus détaillées, non seulement sur les différentes sortes de vols, mais aussi sur une catégorie différente, les destructions et dégradations. On peut se demander si les ménages qui en sont victimes présentent un profil différent de celui des victimes de vols de, dans ou sur les voitures. Or ce n'est pas le cas (tableau 5).

Tableau 5 : profils des ménages victimes de destructions et dégradations de voitures (% ménages équipés)

	destructions/ dégradations (enquêtés)	ensemble des enquêtés	destructions/ dégradations (personnes de référence)	ensemble personnes de référence
agriculteurs	0,54	1,17	0,76	1,65
artisans/commerçants/entrep	4,29	3,76	6,19	5,50
cadres/prof. intell.sup.	11,98	9,16	18,71	14,31
intermédiaires	17,48	14,41	20,43	17,67
employés	20,27	16,69	16,61	13,14
ouvriers	13,88	12,97	19,28	17,88
retraités	15,25	27,66	15,13	27,51
chômeurs	0,65	0,52	0,13	0,06
élèves/étudiants	11,59	9,62	0,86	0,53
inactifs < 60 ans	3,35	2,84	1,19	0,83
inactifs > 60 ans	0,40	0,85	0,20	0,43
1 ^{er} décile de revenu	9,30	9,50		
2 ^e me	9,58	10,00		
3 ^e me	9,00	10,13		
4 ^e me	9,05	10,01		
5 ^e me	9,56	9,91		

	destructions/ dégradations (enquêtés)	ensemble des enquêtés	destructions/ dégradations (personnes de référence)	ensemble personnes de référence
6 ^{ème}	9,97	10,23		
7 ^{ème}	10,55	9,94		
8 ^{ème}	10,34	10,18		
9 ^{ème}	10,80	9,77		
10 ^{ème}	11,85	10,32		
vivant seul	12,88	13,97		
famille monoparentale	9,36	7,33		
couple sans enfant	24,12	31,21		
couple avec au moins 1 enf.	49,37	43,81		
autre ménage	4,28	3,66		
Région parisienne	20,74	15,78		
Bassin parisien	15,10	17,40		
Nord	8,63	6,25		
Est	8,25	8,85		
Ouest	11,88	14,91		
Sud-ouest	9,70	11,71		
Centre-est	11,72	12,27		
Méditerranée	13,97	12,83		
rural	14,22	26,34		
UU < 20 000	14,56	18,39		
UU 20 – 99 000	14,19	13,32		
UU > 100 000	38,31	28,37		
agglo parisienne	18,72	13,59		
Maisons dispersées hors agglo	10,46	18,49		
maisons lot,/pavil. /en ville	44,91	44,58		
immeubles en cités ou g ^{ds} ens.	25,82	22,11		
autres immeubles en ville	12,49	10,05		
habitat mixte	6,33	4,78		

Source : INSEE (CVS)

champ : France métropolitaine

Bien que cette atteinte soit plus répandue que la précédente, les profils des ménages qui en sont victimes présentent les mêmes caractéristiques ce qui renforce l'idée que cette victimation est globalement liée à l'usage intense qu'implique l'activité en milieu urbain (et peut-être surtout périurbain).