

Observer dans la durée les atteintes aux voitures

I. 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), 1996-2020

	% 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
CVS 2019-20	4,20	1,27	5,35

Sources : INSEE

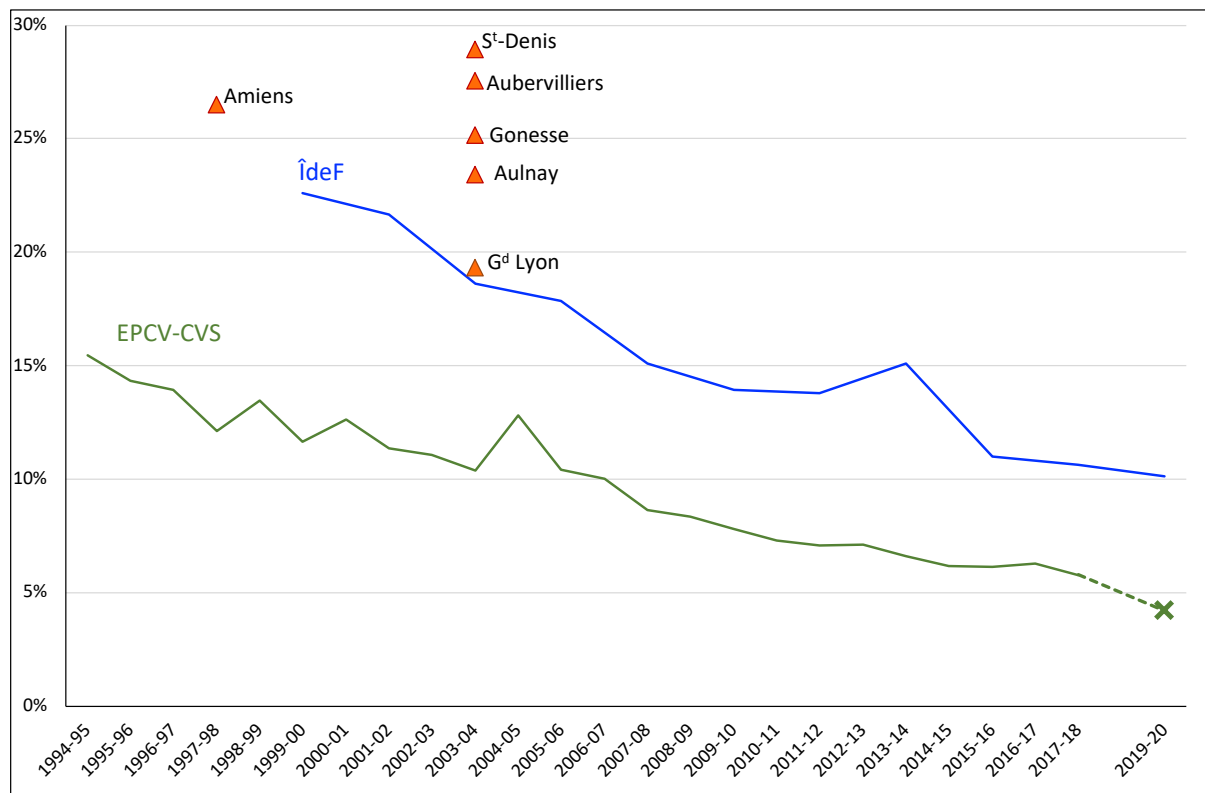
Champ : France métropolitaine

¹ Plus exactement de la France métropolitaine.

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

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 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, 1994-2020 *



Sources : CESDIP, INSEE, IPR

Champ : Variable selon les enquêtes

* La nouvelle enquête *Vécu et ressenti en matière de sécurité (VRS)* n'est pas encore disponible sous une forme qui permette de poursuivre à partir de 2022 la mise en série des victimations (voir <https://oscj2.cesdip.fr/nos-activites/choix-methodologiques/>)

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 concert avec celui des ménages victimés.

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

II. 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

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

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 ⁴
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 [3 006-3539]	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
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

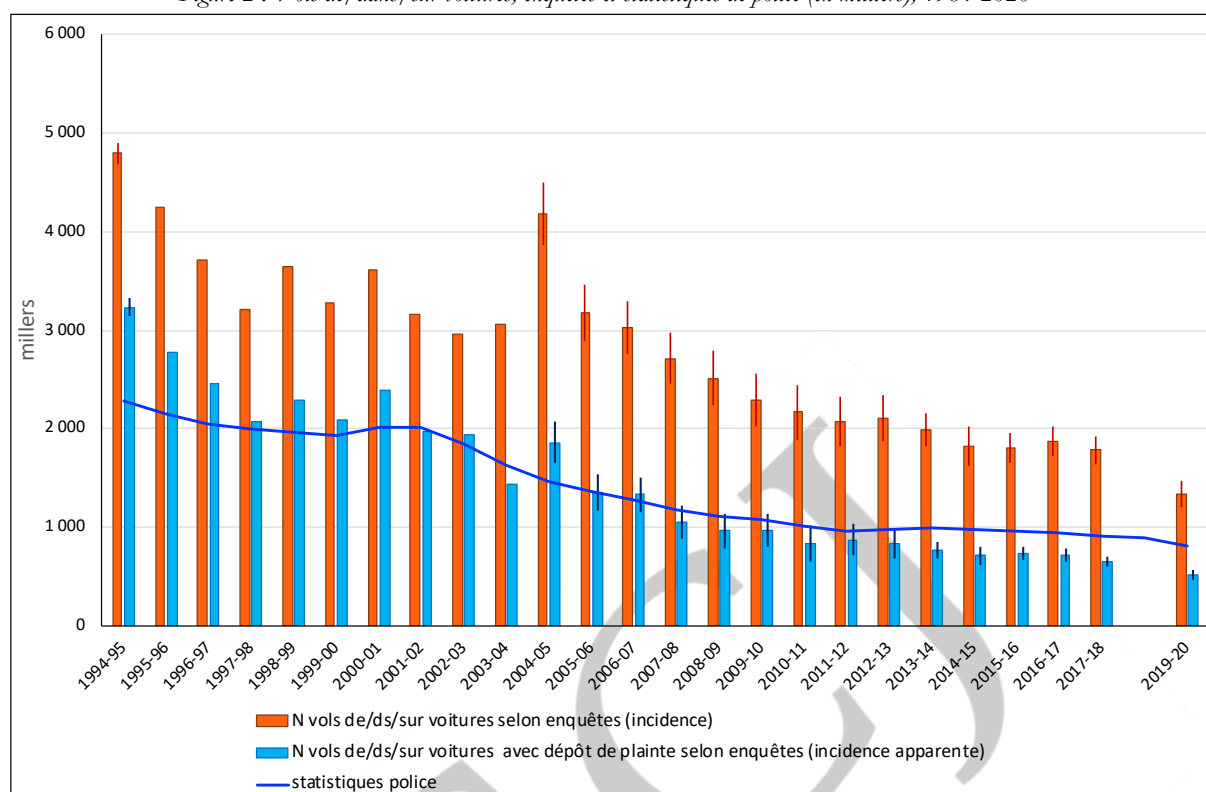
Sources: CESDIP, INSEE, Intérieur (SSM-SI)

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.

⁴ 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).

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

* La nouvelle enquête *Vécu et ressenti en matière de sécurité (VRS)* et la nouvelle présentation des statistiques de police ne sont pas encore disponibles sous une forme qui permette de poursuivre, à partir de 2022, la mise en série (voir <https://oscj2.cesdip.fr/nos-activites/choix-methodologiques/>)

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 1980⁵ 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 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)⁶.

III. Sous la tendance d'ensemble, 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

⁵ Puisqu'on tient compte maintenant non plus seulement des ménages équipés (d'un véhicule) mais de l'ensemble des ménages.

⁶ Voy. p. ex. Dabadie, 2008.

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 deux⁷ 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 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.

⁷ 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.

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.

IV. 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'empilement⁸ 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		

⁸ 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
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		
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

	destructions/ dégradations (enquêtés)	ensemble des enquêtés	destructions/ dégradations (personnes de référence)	ensemble personnes de référence
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		
6 ^e me	9,97	10,23		
7 ^e me	10,55	9,94		
8 ^e me	10,34	10,18		
9 ^e me	10,80	9,77		
10 ^e me	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).

Conclusion

Les vols de et sur les voitures connaissent une baisse continue depuis deux décennies et, de surcroît, la plupart des tentatives de vols de voitures échouent. Si leur fréquent stationnement sur

la voie publique en fait des cibles très exposées, en revanche les mesures ‘antivol’ s’avèrent de plus en plus efficaces.

Malgré les différences importantes d’ordres de grandeur, les enquêtes de victimation et les statistiques de police constituent, au moins en cette matière, un ensemble cohérent dont les indications convergent en tendance. Il ne faut pas oublier cependant que les dégradations et destructions de véhicules touchent un périmètre de victimes bien plus étendu que celui des vols. La faible propension au dépôt de plainte dans ce cas de figure a pour conséquence que les données policières ne pourront que sous-estimer très fortement ce type de délinquance.

Cette sorte de victimation atteint les PCS d’actifs en milieu urbain (et périurbain). Malgré leur caractère apparemment trivial, les atteintes aux véhicules ne sont pas des victimations négligeables : il est frappant de les voir particulièrement répandues dans les zones périurbaines où ces biens constituent un moyen indispensable de mobilité, et aussi dans des zones de relégation où ils représentent souvent une part importante du patrimoine de ménages à faibles ressources⁹.

Références

BON D., CASTELBAJAC M. DE, NEVANEN S., ROBERT PH., ZAUBERMAN R., 2011, *Victimations et insécurité en Île-de-France, 2006-07-08 ; analyse de la cinquième enquête de l’Institut d’aménagement et d’urbanisme d’Île-de-France (IPR)*, Guyancourt, CESDIP.

(http://www.cesdip.fr/IMG/pdf/EDP_no_110.pdf).

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

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

⁹ Voir Bon *et al.*, 2011, p. 202 tbl. 88.