



HAL
open science

Mesurer les atteintes aux véhicules en France : enquêtes de victimation et statistiques de police depuis le milieu des années 1980

Renée Zauberman, Philippe Robert, Sophie Névanen, David Bon

► To cite this version:

Renée Zauberman, Philippe Robert, Sophie Névanen, David Bon. Mesurer les atteintes aux véhicules en France : enquêtes de victimation et statistiques de police depuis le milieu des années 1980. *Questions pénales*, 2011, XXIV (3), pp.1-4. hal-00835150

HAL Id: hal-00835150

<https://hal.science/hal-00835150>

Submitted on 18 Jun 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Questions Pénales

CESDIP

Centre de Recherches
Sociologiques sur le Droit
et les Institutions Pénales

UMR 8183

www.cesdip.fr

Mesurer les atteintes aux véhicules en France : enquêtes de victimation et statistiques de police depuis le milieu des années 1980

Questions Pénales poursuit la présentation des travaux sur l'évolution de la délinquance commencée avec l'homicide (septembre 2008, XXI.4), les agressions non mortelles (décembre 2008, XXI.5) les vols personnels (juin 2010, XXIII.3) et les cambriolages (mars 2011, XXIV.1). Cette livraison-ci est dédiée aux atteintes aux voitures à partir de travaux réalisés par **Renée Zauberman, Philippe Robert, Sophie Névanen et David Bon** dans le cadre d'un contrat de l'Agence Nationale de la Recherche.

Mesurer la délinquance est une opération complexe pour laquelle la recherche, après s'être longtemps appuyée sur les seules données produites par les institutions (statistiques judiciaires d'abord, puis plus récemment policières), a cherché à diversifier ses sources. En effet, toute une série d'actes délinquants n'apparaissent pas dans les statistiques d'activité de la police et de la gendarmerie et pour les savoir, les sciences sociales ont conçu des instruments spécifiques : parmi ceux-ci des enquêtes, dites de victimation, interrogent des échantillons de population sur les infractions dont ses membres disent avoir été victimes au cours d'une période donnée. C'est à la confrontation de ces deux sources que nous procédons ici pour observer l'évolution des atteintes aux véhicules en France depuis le milieu des années 1980.

Données et méthodes

Les enquêtes de victimation

Celles dont on dispose en France constituent un ensemble hétérogène :

- une première enquête nationale a été menée à bien par le CESDIP au milieu des années 1980 sur un échantillon de 11 000 personnes ;
- après une interruption de 10 ans, 11 enquêtes annuelles sur les conditions de vie des ménages (EPCVM) contenant un module de victimation ont été conduites par l'INSEE à partir du milieu des années 1990 ;

- depuis 2007, ce module a été remplacé par des enquêtes annuelles sur le cadre de vie et la sécurité (CVS) entièrement consacrées aux victimations¹. Ce bouleversement a été introduit pour renforcer la comparabilité des données d'enquêtes avec les données policières plutôt qu'avec le souci de préserver leur comparabilité dans le temps, un choix qui a rendu complexe la mise en série des résultats.

La première EPCVM avait touché quelque 6 000 enquêtés ; les suivantes ont concerné presque 11 000 personnes ; les deux dernières en ont interrogé jusqu'à 25 000 ; par la suite, les CVS ont calibré leurs échantillons à hauteur de 17 000 personnes.

Chacune de ces enquêtes interroge sur les victimations subies au cours des deux années qui ont précédé sa passation. L'enquête CESDIP contenait un module sur le vol à l'intérieur duquel on demandait s'il s'agissait d'un vol de voiture ou dans une voiture ; les EPCVM dédiaient un module aux vols de ou dans les voitures, et la distinction entre l'un et l'autre n'a été introduite que dans les deux dernières ; les CVS reprennent la formule des enquêtes régionales et locales en interrogeant à part sur les vols de voiture, dans les voitures (dits *à la roulotte*), de deux-roues, ainsi que des destructions et dégradations de véhicules.

On aura recours, à titre de comparaison :

- aux enquêtes réalisées tous les deux ans depuis 2001 en Île-de-France par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU-IdF) qui portent sur de gros échantillons de quelque 10 500 personnes ;
- aux enquêtes locales réalisées par le CESDIP à Amiens à la fin des années 1990 et, en 2005, à Aubervilliers, Aulnay-sous-Bois, Gonesse, Saint-Denis et Lyon sous l'égide du Forum français pour la sécurité urbaine (FFSU) ; elles ont été menées sur des échantillons de 1 000 à 5 000 enquêtés.

Les enquêtes nationales ont toutes été menées en face à face, alors que les régionales et les locales ont été conduites par téléphone.

Les statistiques du ministère de l'Intérieur, dites de criminalité et délinquance constatées, dénombrent à vrai dire les faits transmis par la police et la gendarmerie à la justice, à l'exclusion de ceux qui concernent les infractions de circulation, celles par imprudence et celles susceptibles des peines les moins graves (contraventions).

Méthode : pour rendre comparables ces deux sources de données, il faut se livrer à diverses opérations préalables :

Les enquêtes renseignent sur la **proportion d'enquêtés victimes (prévalence)** et sur le **nombre de victimations de la même sorte (multivictimation)** au cours des deux dernières années. En multipliant l'une par l'autre, on obtient un **taux d'incidence** (nombre de faits pour 100 répondants, subis au cours de la période de référence). Si l'on rapporte ce dernier taux au nombre de ménages dans la population enquêtée, on parvient à des **estimés en nombres absolus** que l'on peut enfin comparer aux données policières.

Parmi les 107 catégories (dites *index*) par lesquelles les statistiques policières classent la délinquance enregistrée, on retient celles qui se rapprochent de la formulation des questions utilisées dans les enquêtes (index 35 (vols d'automobiles), 37 (vols à la roulotte) et 38 (vols d'accessoires sur véhicules à moteur immatriculé²).

.../...

¹ Pour un examen approfondi des problèmes posés par cette sérialisation, cf. MICELI, *et al.*, 2009.

² Dans la pureté des principes, il aurait fallu pouvoir expurger cette donnée des vols d'accessoires sur des motos, mais cette distinction est impossible...

Puisque les enquêtes de victimations ont été conçues pour tenter de saisir des faits qui, n'étant ni rapportés aux agences policières, ni découvertes par elles, ne pouvaient entrer dans les comptages de la délinquance qu'elles opèrent, ceux-ci se trouvent en principe en dessous des estimés produits par les enquêtes.

Pour rendre compte de cet écart, on introduit la notion d'**incidence apparente** qui ne retient que les victimations pour lesquelles les enquêtés déclarent avoir déposé plainte. Là encore, on rapporte le taux obtenu à la population de référence pour obtenir des estimés en valeur absolue comparables aux données policières.

Celles-ci doivent en principe se rapprocher des estimés d'incidence apparente, ou du moins s'inscrire dans leurs intervalles de confiance³. Si c'est le cas, la différence entre les deux sources s'explique entièrement par la plus ou moins grande propension des victimes à informer la police. Si, au contraire, les données policières se situent au-dessus ou en dessous des limites de l'intervalle de confiance, il faudra aller chercher ailleurs les raisons de la différence entre les deux sources.

Une baisse continue

Le seul indicateur qui permette de suivre, au niveau national, l'évolution des atteintes aux véhicules sur le long terme est celui des vols de et dans les voitures, dans la mesure où les neuf premières EPCVM ne

distinguent pas entre les deux. On a fait le choix de calculer la proportion de victimes (prévalence) sur les seuls ménages équipés, 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 tout cas, le périmètre des ménages victimes de vols de et dans 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 les tentatives dans la formulation des questions. De toute manière, ces hoquets ne modifient pas la tendance générale.

Celle-ci est d'ailleurs confirmée par les enquêtes réalisées par l'IAU-ÎdF depuis 2001. En Île-de-France, le mouvement à la baisse se situe cependant à un palier plus élevé (**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 territoire⁴, et on voit d'ailleurs cette survictimation s'accroître encore dans les quelques enquêtes urbaines ponctuelles conduites par le CESDIP.

La multivictimation restant toujours dans les mêmes ordres de grandeur, l'évolution de l'incidence apparaît très semblable à celle de la prévalence.

Il est donc raisonnable de conclure que l'importance de cette victimation a continuellement diminué depuis une quinzaine d'années.

Des sources convergentes

Aucune mesure de la délinquance ne devrait être validée sans confrontation de différentes sources. Au cas d'espèce, la comparaison entre le nombre de cas estimés selon les enquêtes nationales de victimation et les statistiques policières (**tableau 2** et **figure 2**) montre globalement une tendance à la baisse au moins depuis le milieu des années 1990, malgré quelques accidents sans consistance ni lendemain, là encore sans doute imputables à l'instabilité des dispositifs de recueil des données. On peut ici tenir compte de l'enquête du milieu des années 1980 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.

Pour autant, cette commune orientation des deux sources, d'abord à la hausse ensuite à la baisse, ne doit pas cacher la forte différence de leurs ordres de grandeur : les résultats d'enquête sont toujours au minimum 1,5 fois plus élevés que les enregistrements policiers et cet écart a même plu-

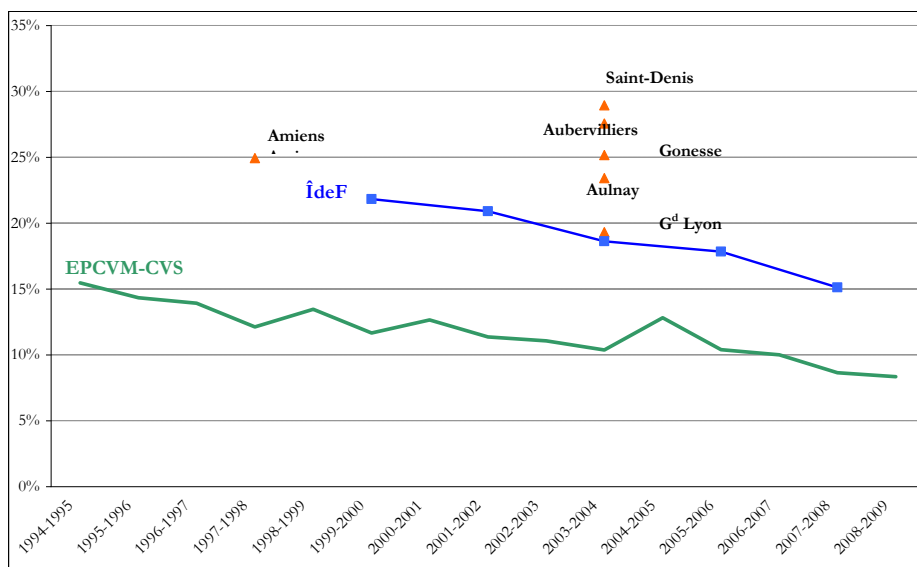
Tableau 1. Vols de et dans les voitures (ménages équipés) ; enquêtes nationales 1994-2009

	% de ménages victimes de vols de/dans les voitures dans la population (prévalence)	nombre moyen de vols de/dans les voitures par ménage (multivictimation)	% de vols de/dans les voitures dans la population (incidence)
EPCVM 1994-1995	15,45	1,54	23,73
EPCVM 1995-1996	14,33	1,43	20,51
EPCVM 1996-1997	13,92	1,41	19,59
EPCVM 1997-1998	12,11	1,37	16,64
EPCVM 1998-1999	13,46	1,41	19,03
EPCVM 1999-2000	11,66	1,42	16,57
EPCVM 2000-2001	12,64	1,44	18,21
EPCVM 2001-2002	11,35	1,39	15,81
EPCVM 2002-2003	11,06	1,33	14,72
EPCVM 2003-2004	10,38	1,43	14,79
EPCVM 2004-2005	12,80	1,54	19,69
CVS 2005-2006	10,40	1,40	14,57
CVS 2006-2007	10,00	1,38	13,79
CVS 2007-2008	8,85	1,40	12,09
CVS 2008-2009	8,33	1,35	11,25

Sources : CESDIP, INSEE.

Champ : France métropolitaine.

Figure 1. Vols de/dans voitures, % de ménages équipés victimes dans la population (prévalence), diverses enquêtes (1994-2009)



Sources : CESDIP, INSEE, IAU-ÎdF.

Champ : Variable selon les enquêtes.

³ Les résultats d'une enquête sur échantillon n'étant extrapolables à la population que de manière probabiliste, l'intervalle de confiance – plus ou moins large selon la taille de l'échantillon – est celui qui a 95 % de chance de contenir la valeur réelle.

⁴ En ce sens, ROBERT, ZAUBERMAN, 2011, 123.

Tableau 2. Vols de/dans les voitures, comparaison entre enquêtes et statistiques policières, en milliers. 1984-2009

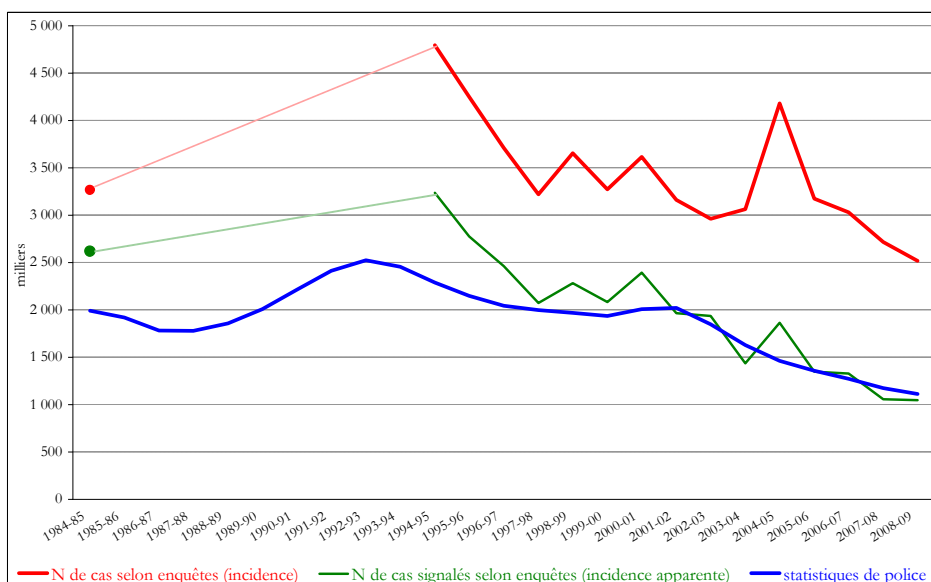
		nombre estimé de vols de/dans voitures selon les enquêtes (incidence)	nombre estimé de vols de/dans voitures avec dépôt de plainte selon les enquêtes (incidence apparente)	statistiques policières
CESDIP	1984-1985	3 263 [3 002-3 524]	2 616 [2 407-2 826*]	1 990
	1985-1986			1 918
	1986-1987			1 783
	1987-1988			1 776
	1988-1989			1 851
	1989-1990			2 004
	1990-1991			2 211
	1991-1992			2 410
	1992-1993			2 519
EPCVM	1993-1994			2 451
	1994-1995	4 793 [4 480-5 106]	3 234 [3 023-3 445]	2 286
	1995-1996	4 248 [3 963-4 534]	2 775 [2 589-2 961]	2 146
	1996-1997	3 709 [3 439-3 979]	2 462 [2 283-2 641]	2 043
	1997-1998	3 219 [2 961-3 477]	2 072 [1 906-2 239]	1 998
	1998-1999	3 654 [3 382-3 926]	2 282 [2 112-2 452]	1 968
	1999-2000	3 272 [3 006-3539]	2 080 [1 911-2 250]	1 935
	2000-2001	3 615 [3 339-3 892]	2 394 [2 210-2 577]	2 006
	2001-2002	3 161 [2 909-3 413]	1 965 [1 809-2 122]	2 020
	2002-2003	2 962 [2 731-3 194]	1 933 [1 782-2 085]	1 847
	2003-2004	3 063 [2 894-3 231]	1 435 [1 356-1 514]	1 627
CVS	2004-2005	4 180 [3 972-4 387]	1 862 [1 769-1 955]	1 461
	2005-2006	3 173 [3 020-3 327]	1 348 [1 282-1 413]	1 355
	2006-2007	3 028 [2 876-3 179]	1 328 [1 261-1 394]	1 272
	2007-2008	2 717 [2 570-2 864]	1 055 [998-1 112]	1 173
	2008-2009	2 516 [2 374-2 658]	1 045 [986-1 104]	1 110

Sources : CESDIP, INSEE, ministère de l'Intérieur.

Champ : France métropolitaine.

* Les nombres entre crochets représentent les limites inférieures et supérieures des intervalles de confiance des estimés.

Figure 2. Vols de/dans voitures, évolution de l'incidence, incidence apparente enquêtes et statistiques policières (en milliers) 1984-2009



Sources : CESDIP, INSEE, ministère de l'Intérieur.

Champ : France métropolitaine.

tôt tendance à s'accroître (jusqu'à 2,3) depuis 2005.

Si l'on se concentre, pour les comparer aux données policières, sur les vols que les victimes disent dans les enquêtes avoir signalés (estimés d'incidence apparente), on observe que les statistiques s'inscrivent dans l'intervalle de confiance des résultats

d'enquête (ou à proximité immédiate) presque pour chaque campagne depuis une dizaine d'années. Ceci revient à dire que la propension des victimes à la plainte suffit (en tous cas au niveau national) à expliquer la différence entre les deux sources ; autrement dit, les deux systèmes de comptage

constituent un ensemble cohérent dans la durée.

Finalement, on peut admettre que cette forme de délinquance baisse depuis une quinzaine d'années. La faiblesse persistante des taux d'élucidation (les quelque 7 % d'affaires dans lesquelles la police ou la gendarmerie a pu identifier un suspect et l'entendre par procès-verbal), ne permet guère d'attribuer ce mouvement de longue durée aux performances de ces institutions. On peut avec plus de vraisemblance l'attribuer à l'amélioration des dispositifs anti-vol (qui empêchent notamment toute personne non autorisée de faire démarrer le véhicule)... tout comme la chute plus ancienne des cambriolages avait été rapprochée du développement des protections anti-intrusion (et aussi peut-être du séparatisme résidentiel de certaines catégories sociales à statut élevé). 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).

Sous la tendance d'ensemble, des victimations très diverses

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

On remarquera d'abord la disproportion entre les prévalences de vols de voitures et celles de vols dans les voitures (dits « à la roulotte » dans le jargon policier) : le périmètre de victimes de ces derniers est deux à trois fois plus important.

Ce constat est encore renforcé par l'importance des tentatives parmi les vols de voiture : les victimes de vols consommés ne représentent qu'une petite minorité ; dans la plupart des cas, le vol a échoué.

Tout ceci donne du crédit à l'hypothèse avancée tout à l'heure à propos de l'efficacité des dispositifs anti-vol : 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 plus facile de voler un accessoire ou un objet laissé dans le véhicule. En matière de vol à la roulotte, la notion de vol réalisé 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.

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

Ces trois sortes de victimation divergent aussi par leurs taux de renvoi : des observations sur l'ensemble des enquêtes de vic-

Tableau 3. Diverses atteintes aux voitures : % de ménages équipés victimes (prévalences) ; enquêtes nationales 2003-2009, régionales 1999-2008

		vols de voitures	vols de voitures réalisés	vols à la roulotte	destructions/dégradations de voitures
EPCVM	2003-2004	2,21		9,03	15,51
	2004-2005	6,42		8,92	16,51
CVS	2005-2006	4,22	1,16	7,54	9,06
	2006-2007	3,58	1,10	7,49	11,08
	2007-2008	3,12	0,77	6,39	11,04
	2008-2009	2,97	0,82	6,03	11,02
Île-de France	1999-2000	11,43		14,54	16,52
	2001-2002	11,09		13,86	15,85
	2003-2004	8,07		12,75	15,63
	2005-2006	7,18		12,33	16,46
	2007-2008	6,42		10,51	15,80

timation disponibles en France⁵ permettent de fixer, avec un degré élevé de convergence entre les enquêtes, un taux moyen autour de 70 % en cas de vol de voiture (qui peut monter jusqu'à 90 % si le vol a été consommé), de moins de 50 % pour les vols dans les voitures et d'environ 30 % pour les dégradations.

Dans aucun de ces trois contentieux, les données nationales ne constituent une série suffisamment longue pour qu'il soit possible de dégager des tendances ; on ne peut donc pas aller plus loin que l'observation des ordres de grandeur et de leurs différences. Observons seulement que les enquêtes franciliennes – qui couvrent une période un peu plus longue – semblent suggérer l'existence d'un mouvement de baisse pour les vols de voiture et ceux dans les voitures, mais pas pour les dégradations de véhicules. 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.

Conclusion

Les vols de et dans les voitures connaissent une baisse continue depuis une décennie et demie 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 antivols 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 in-

dications 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 ; de surcroît, rien ne laisse à penser que cette victimation est, elle, à la baisse ; la faible propension au dépôt de plainte dans cette hypothèse laisse à penser que les données policières ne pourront que sous-estimer très fortement ce type de délinquance.

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 ressources⁶.

Renée ZAUBERMAN
(rzauberman@cesdip.fr)
et

Philippe ROBERT
(probert@gern-cnrs.com)

Pour en savoir plus :

BON D., DE CASTELBAJAC M., NÉVANEN S., ROBERT Ph., ZAUBERMAN R., 2011, *Victimations et insécurité en Île-de-France 2006-2007-2008. Analyse de la 5^e enquête (2009) de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France (IAU-ÎdF)*, Guyancourt, CESDIP, Collection « Études et Données Pénales », 110 (rapport de recherche téléchargeable sur le site Internet : http://www.cesdip.fr/IMG/pdf/EDP_no_110.pdf).

MICELI L., NÉVANEN S., ROBERT Ph., ZAUBERMAN R., 2009, *De l'instantané au long métrage. L'enquête cadre de vie et sécurité dans la série des données sur la victimation*, *Économie & Statistique*, 429, 3-28.

NÉVANEN S., ROBERT Ph., ZAUBERMAN R., 2010, *Cadre de vie et sécurité. Analyses des enquêtes pour 2005-2006 et 2006-2007*, Guyancourt, CESDIP, Collection « Études et Données Pénales », 107 (rapport de recherche téléchargeable sur le site Internet : http://www.cesdip.fr/IMG/pdf/EDP_no_107_-_2e_edition.pdf).

ROBERT Ph., ZAUBERMAN R., 2011, *Mesurer la délinquance*, Paris, Presses de Sciences-Po, Collection « Bibliothèque du Citoyen ».

ROBERT Ph., ZAUBERMAN R., NÉVANEN S., DIDIER E., 2008, *L'évolution de la délinquance d'après les enquêtes de victimation, France, 1984-2005*, *Déviance & Société*, 32, 4, 435-471.

ZAUBERMAN R., ROBERT Ph., NÉVANEN S., DIDIER E., 2009, *L'acteur et la mesure : le comptage de la délinquance entre données administratives et enquêtes*, *Revue Française de Sociologie*, 50, 1, 31-62.

⁵ ROBERT, ZAUBERMAN, 2011, 67.

⁶ Cf. BON, *et al.*, 2011, 202, tableau 88.

CESDIP

Centre de Recherches sur le Droit
et les Institutions Pénales

Min. Justice/CNRS/UVSQ - UMR 8183

Immeuble Edison - 43, boulevard Vauban

F-78280 Guyancourt

Tél. : +33 (0)1 34 52 17 00 - Fax : +33 (0)1 34 52 17 17

Directeur de la publication

Fabien Jobard

Coordination éditoriale

Isabelle Passegué (conception et maquette)
Bessie Leconte (relecture)

Diffusion : CESDIP : Isabelle Passegué

Imprimerie : Imprimerie Compédit Beauregard S.A.

ZI Beauregard - BP 39 - 61600 La Ferté-Macé

Dépôt légal : 4^e trimestre 2011

ISSN : 0994-3870

Reproduction autorisée moyennant indication de la source.