

L'insécurité en Ile-de-France : quelles populations, quels territoires ?

Les premiers résultats de la grande enquête réalisée à la demande du Conseil Régional auprès de 10 504 franciliens concernaient le sentiment d'insécurité et la nature des victimations répertoriées au cours des trois dernières années. De nouvelles analyses permettent aujourd'hui de mieux connaître comment les différentes populations – hommes, femmes, jeunes, seniors – sont concernées par l'insécurité et les victimations ainsi que l'inscription de ces phénomènes sur le territoire régional. L'IAURIF en fait ici une présentation synthétique.

En janvier 2001, 39 % des enquêtés franciliens souhaitent que les pouvoirs publics placent l'insécurité au 1^{er} rang de leurs préoccupations. Quant à la peur du crime, elle est fréquente dans les transports en commun, notamment dans le RER, le soir dans la rue... On note aussi la fréquence de la peur pour les enfants et quelque soit le lieu.

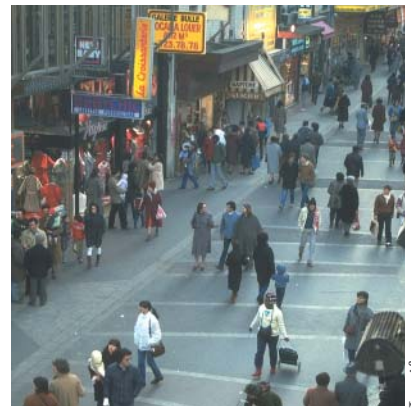
Dès 1998, le Conseil régional d'Ile-de-France a souhaité jouer un rôle moteur dans l'action publique en faveur de la sécurité, de l'accès au droit et de l'aide aux victimes. Cet engagement s'est traduit, entre autres actions, par la mise en place d'un Observatoire Régional de la Sécurité à l'IAURIF sous la forme d'une Mission Etudes Sécurité, chargée d'éclairer les politiques régionales en matière de sécurité. L'enquête francilienne 2001 sur la victimation et le sentiment d'insécurité a été réalisée dans cet objectif⁽¹⁾.

Aujourd'hui, cette démarche innovante est préconisée par le très récent rapport parlementaire Caresche/Pandraud qui propose la création d'un Observatoire National de la Délinquance et la réalisation d'enquêtes périodiques de victimation.

Les Jeunes : la violence constitue leur plus grand risque

Globalement, la préoccupation pour la sécurité grandit avec l'âge ; ce n'est pas une affaire de jeunes. Toutefois, ceux d'entre eux qui habitent une zone urbaine en difficulté se montrent significativement plus préoccupés que la moyenne (mais c'est vrai pour toutes les classes d'âge).

Le schéma est très proche si l'on se tourne vers les peurs : dans les zones en difficulté, les jeunes sont deux fois plus nombreux que dans l'ensemble de la



Iaurif

région à avoir peur chez eux, et beaucoup avouent avoir peur dans la rue.

La peur éprouvée par les jeunes est particulièrement marquée dans les transports en commun, avec une nuance. Si les moins de 20 ans sont les plus grands usagers, ce sont leurs aînés immédiats qui ont le plus peur ; il faut dire qu'ils sont significativement les plus nombreux à être agressés dans un transport public.

Plus que toute autre victimation, l'agression atteint des jeunes quelque soit le type d'espace urbain.

Les moins de 20 ans sont plus exposés aux coups que la moyenne ; il y a une rupture nette avec les 20-30 ans qui, eux, le sont plutôt à des injures ou menaces.

Sortir fréquemment le soir augmente, pour les moins de 20 ans, le risque d'agression, mais ce n'est pas vrai lorsqu'ils recourent aux transports en commun que ce soit pour les déplacements scolaires ou pour les loisirs. Pour le vol, les liaisons sont inverses : ceux qui sortent beaucoup ne sont pas plus exposés au vol, mais ceux qui utilisent les transports en commun le sont (surtout pour des déplacements scolaires).

Les vols que subissent les moins de 20 ans sont, toutes choses égales par ailleurs, un peu plus représentés soit à Paris soit dans les zones urbaines en difficulté.

(1) Enquête ISL. Analyse CESDIP/CNRS

L'insécurité
en Ile-de-France :
quelles populations,
quels territoires ?

Bien que l'agression d'un moins de 20 ans se déroule plutôt dans la rue (42 %), dans un transport en commun (20 %), dans un lieu de loisir ou de commerce (16 %), c'est la violence en milieu scolaire (13 %) qui est la plus significative de cette classe d'âge.

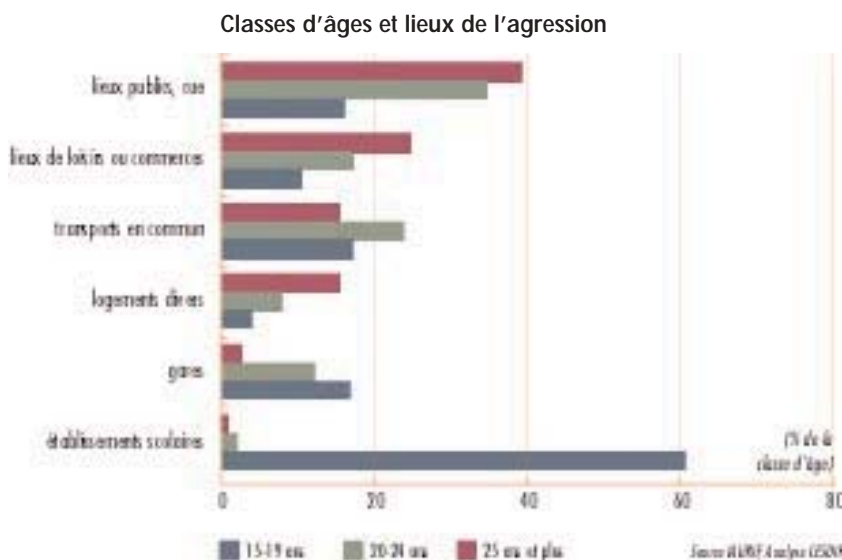
Pour les 20-24 ans, l'agression caractéristique a lieu - ce n'est pas vrai pour le vol - dans une gare ou un véhicule de transport en commun, même si c'est dans la rue qu'elle se déroule le plus fréquemment. Plus gros utilisateurs des transports en commun que les Franciliens plus âgés, ils sont donc plus exposés au risque.

Contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, les jeunes ont, en matière de violence, des fréquences de recours à la police ou à la gendarmerie qui ne se distinguent pas significativement de celles de l'ensemble de la population. En revanche, ils se tournent moins souvent vers ces institutions quand ils sont victimes de vol.

Les Seniors : très préoccupés, mais peu victimes

Ils se caractérisent par leur forte préoccupation pour la sécurité et à un moindre degré par leur peur de sortir plutôt que par leur taux de victimation.

Notons encore qu'ils sont significativement plus agressés et plus volés dans des lieux privés et notamment à proximité de chez eux car leur rayon d'action se restreint. On ne trouve pas, pour eux, de liaison entre l'agression et le rythme de sorties vespérales ou la fréquentation des transports en commun. En revanche ceux d'entre eux qui sortent souvent et utilisent des transports publics ont plus de risques d'être volés. Il est vrai que le taux d'agression devient insignifiant à



partir de 65 ans, tandis que celui de vol sans violence reste conséquent (8,6 %).

Les Femmes : leur peur dans la rue constitue le fait marquant

Elles ont, toutes choses égales par ailleurs, 4,7 fois plus peur que les hommes. Le constat est classique ; derrière le risque de violence, se profile toujours la possibilité d'une agression sexuelle, celle qui entraîne, on le sait, les retentissements psychologiques les plus intenses et les plus durables.

Leur peur à la maison est aussi beaucoup plus forte, cependant le coefficient multiplicateur dû au sexe n'est plus que de 2,2 au lieu de 4,7.

Dans les deux cas, ces peurs sont significativement plus répandues chez les femmes dans les zones urbaines en difficulté, mais c'est aussi vrai pour l'autre sexe.

Pour la préoccupation pour la sécurité, c'est encore avéré, mais la différence est, cette fois, modeste. L'âge, la pauvreté du bagage éducatif pèsent

plus lourdement que le sexe.

Les agressions sexuelles et celles par un proche sont, très majoritairement (respectivement les neuf dixièmes et les trois-quarts), le lot des femmes. En revanche, elles sont, moins que les hommes, victimes d'agressions ordinaires (le rapport est de 4 à 6, alors qu'elles représentent un peu plus de la moitié de la population francilienne).

Pour les vols sans violence, c'est l'inverse : les femmes ont, toutes choses égales par ailleurs, plus de risques (1,4) que les hommes d'en être victimes.

Les femmes qui sortent fréquemment, celles qui utilisent les transports en commun pour se rendre à leur travail, sur leur lieu d'études ou encore pour leurs loisirs sont significativement plus agressées et aussi plus volées.

Les femmes sont significativement plus agressées ou plus volées quand elles habitent des zones urbaines en difficulté, alors que les hommes le sont davantage quand ils sont parisiens. C'est probablement parce que le risque est, pour elles, plutôt lié au cadre de vie, tandis que les hommes sont davantage exposés à un risque dû à leur mobilité.

L'insécurité
en Ile-de-France :
quelles populations,
quels territoires ?

Les espaces publics et les transports en commun

Certains espaces méritent une attention particulière tant en ce qui concerne le sentiment d'insécurité que le risque de victimation. On en retiendra deux, l'espace public, essentiellement la rue, et les transports publics.

**Espaces publics :
on a nettement plus peur
dans la rue que chez soi**

La rue, l'espace public, constitue le premier lieu d'agression et de vol. On s'y sent beaucoup moins en sécurité que chez soi : moins de 10 % ont peur dans ce cas-ci, presque 30 % dans celui-là. La différence semble triviale, encore ne faut-il pas oublier que le domicile peut être un lieu de victimation, que certains risques lui sont même propres : le cambriolage ou l'agression par un proche.

Ceci dit, 39 % des agressions ordinaires et 21% des vols ont lieu dans la rue ou un autre espace public. Ces victimations se déroulent significativement plus en soirée et dans le quartier où habite la victime.

Même pour l'agression sexuelle, la rue constitue le premier lieu de victimation.

Mais la rue est surtout l'endroit par excellence des atteintes aux véhicules. Leur vol se déroule une fois sur deux sur ce théâtre - alors surtout dans le quartier - et la proportion atteint quatre fois sur cinq si on rajoute à la rue le parking ouvert qui n'est souvent qu'un stationnement en épi en pied d'immeuble ou la zone de stationnement d'un centre commercial. Seule différence, le vol dans la rue est plus nocturne, celui sur un parking plus diurne.

On retrouve les mêmes tendances, en plus marqué, pour les vols d'objets ou d'accessoires dans les véhicules ou pour les dégradations.

En effet, le grand nombre d'atteintes

aux véhicules est en grande partie dû au fait qu'ils sont laissés sur l'espace public. Disposer de garages constituerait une très forte mesure de prévention contre la délinquance la plus répandue.

En revanche, les vols de deux-roues ne constituent pas des victimations d'espace public ; ils sont plutôt volés dans des caves ou d'autres espaces analogues de stationnement.

**Transports en commun :
les 20-24 ans y sont plus
que d'autres exposés aux agressions**

Un peu moins de la moitié des enquêtés qui travaillent ou étudient recourent aux transports publics. Mais la proportion monte à 60 % pour les 15 à 19 ans et à 54 % pour les 20-24 ans.

Pour les loisirs, le recours aux transports en commun tombe au quart dans l'ensemble de la population, mais il atteint un sur deux chez les 15-19 ans et un sur trois pour les 20-24 ans.

Préoccupation sécuritaire et peurs de la délinquance



Et pourtant la victimation est rare, surtout celle qui est violente. Les victimations les plus nombreuses sont de type patrimonial, mais les agressions ne touchent que 7 % des franciliens de plus de 15 ans. Encore faut-il noter que l'agression se borne dans 40 % de ces cas à des injures et menaces et dans 14 % à une attitude menaçante et sont caractéristiques de certaines zones géographiques et de certaines catégories de population. Plus d'une fois sur deux, ces agressions sont des vols avec violences ou des tentatives. Les agressions verbales sont plus liées aux transports en commun, aux locaux scolaires qu'à la rue.

Ces différences de fréquentation permettent de comprendre la survictimation significative des 20-24 ans pour les agressions qui ont lieu dans les transports publics ou dans les gares. Pour les vols, leur survictimation n'est qu'à peine marquée. Bien que ce soient leurs cadets qui les utilisent le plus, la surexposition à ces victimations permet de comprendre que le sentiment de peur des 20-24 ans soit particulièrement élevé dans les différentes sortes de transports en commun.

Avoir été agressé ou volé accroît fortement la peur éprouvée dans les transports publics, que cette victimation se soit déroulée là ou ailleurs.

Les agressions dans les transports en commun sont d'abord des menaces et ensuite des coups, mais la seconde catégorie y est moins répandue qu'ailleurs tandis que l'autre l'est davantage. Dans les gares, ce sont les coups qui viennent au premier rang (leur fréquence est deux fois plus élevée qu'ailleurs).

Alors qu'en général, les objets les plus volés sont les sacs contenant des papiers, des cartes de crédit et de l'argent, c'est le vol d'argent qui est le plus fréquent dans les transports publics, notamment dans les gares.

Ceux qui habitent des quartiers qu'ils jugent difficiles sont surexposés aux vols dans les transports publics car ils y recourent fréquemment.

L'agression et le vol ont lieu plus souvent en soirée dans les transports en commun qu'ailleurs, mais la différence est peu marquée. Dans les gares, c'est vrai pour le vol pas pour l'agression. Toutefois, plus de gens sont agressés ou volés dans les véhicules (18 et 20 %) que dans les gares (5 et 5 %).

Ceux qui empruntent les transports en commun pour leurs déplacements professionnels ou scolaires, ou encore pour leurs loisirs, sont significativement plus nombreux à être agressés ou volés.

L'usage des transports en commun pour le travail ou les études augmente un peu la peur de sortir. Il augmente aussi quelque peu les risques d'être volé.

Les territoires franciliens et l'insécurité

Les zones urbaines où la préoccupation pour la sécurité est la plus virulente ne sont pas forcément mal équipées (en établissements scolaires, services administratifs, transports en commun ou commerces). Mais ces territoires cumulent, aux yeux de leurs habitants, toute une série de problèmes (bruit, saleté, bandes, drogue, vandalisme).

À l'inverse, on ne note pas de préoccupation anormale dans les quartiers mal équipés mais sans problème, par exemple les zones pavillonnaires de grande banlieue. Il en va de même, et beaucoup plus nettement, pour les peurs chez soi ou dehors le soir dans son quartier.

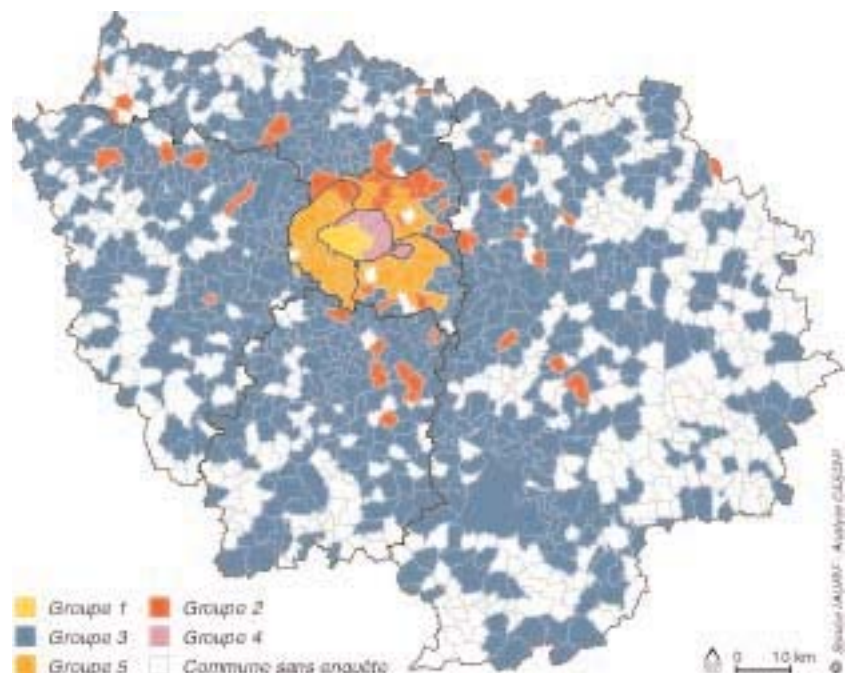
L'enquête montre aussi que ceux qui participent fortement à la vie locale sont plutôt moins insécures.

Pour conduire cette approche territoriale, une classification des individus, selon leurs communes de résidence, a été opérée, les regroupant selon des caractéristiques qui s'appuient sur deux types de variables.

- Des variables géographiques (classification de leur commune de résidence selon la nature du tissu urbain, le type d'habitat, l'existence ou non d'une ZUS dans la commune, la classification sociale des communes (échelle Tabard).
- Des variables qualifiant l'opinion exprimée par les enquêtés sur leur quartier (bruit, propreté, tranquillité...).

Cette classification a permis de distinguer cinq groupes d'individus, un sixième regroupant ceux dont l'adresse est inconnue (les différents croisements de variables montrent que ces derniers résident plutôt dans des zones à problèmes.)

Ventilation des communes d'Ile-de-France selon les caractéristiques géosociales



L'insécurité
en Ile-de-France :
quelles populations,
quels territoires ?

Apparaissent en premier deux groupes entièrement parisiens (1 et 4) qui se ressemblent beaucoup par le niveau éducatif et socioprofessionnel, par une vie sociale très active et des structures d'opinion «peu crispées». Mais l'un est concentré dans les arrondissements riches du sud-sud-ouest, l'autre dans ceux du nord-nord-est ou du centre.

Le groupe 5 est lui entièrement situé en petite couronne. Ses membres vivent significativement dans des quartiers résidentiels dont ils apprécient le confort. Leur capital scolaire et socioprofessionnel est plutôt élevé et leurs attitudes «détendues».

Le vaste groupe 3 est quasi entièrement situé en grande couronne. Sont significatives les localisations en villes nouvelles, mais dans des pavillons implantés dans des zones pavillonnaires... des quartiers peu équipés mais sans problèmes. Il s'agit là d'enquêtés dont le niveau scolaire et professionnel est plus modeste. Leurs attitudes – «moralistes» ou «insécures» y sont sur-représentés – sont moins sereines que celles des membres des types précédents.

Enfin, le groupe 2 comprend des enquêtés, à statut modeste, qui habitent les villes à problèmes de petite et de grande couronne... les grands ensembles Hlm sont typiques de leur habitat.

Quant au petit groupe 6, il regroupe par construction les enquêtés qui ont refusé de préciser leur adresse lors de l'entretien. En fait, leur profil - grands ensembles, Hlm, problèmes de quartiers - n'est pas très éloigné de celui du groupe précédent. Mais ils sont plus âgés et se partagent entre Paris et la petite couronne.

Au total, l'insécurité, les peurs et même la préoccupation pour la sécurité sont nettement sur-représentées dans le groupe 2, celui des quartiers en difficulté de banlieue.

Pour les victimations, c'est beaucoup plus complexe. Le groupe 2 est certes marqué par une forte victimation, particulièrement notable pour les atteintes aux véhicules. Mais ce sont les groupes parisiens qui sont les plus exposés : le groupe 1 en matière d'agressions (sauf entre proches), de vols et de cambriolage ; le groupe 4 pour toutes les atteintes (sauf les agressions entre proches). Les groupes 5 et 3 sont globalement sous-victimés (sauf pour ce dernier en matière de cambriolages). Enfin, le groupe 6 est un peu plus «victime» que la moyenne, au moins pour les violences physiques et les atteintes aux véhicules.

En conclusion, cette analyse confirme l'idée d'une structure bifide : d'un côté, une victimation parisienne liée au style de vie des habitants d'une grande métropole ; de l'autre, une victimation de banlieues en difficulté. Celle-ci s'accompagne de fortes peurs et d'une vive préoccupation «sécurité» : elle est liée à un cadre de vie dans lequel on se sent relégué faute d'avoir les moyens pour le quitter. Ce n'est pas le cas de la victimation parisienne qui fait alors partie des risques d'un contexte présentant par ailleurs bien des avantages. Cette victimation parisienne n'est pas liée à l'outil d'observation de la population de la capitale : elle est bien réelle.

Réduire la victimation à un problème de banlieues de relégation donne une image incomplète : elles ont leur délinquance – qui s'accompagne d'une forte insécurité – mais on en trouve aussi ailleurs.

Les statistiques de police et de gendarmerie donnent toujours des ordres de grandeur nettement inférieurs aux estimations de l'enquête

Cela tient d'abord à la propension des victimes à mobiliser les recours institutionnels et aussi au traitement policier des signalements.

Les victimes d'atteintes patrimoniales se tournent plus vers la police ou la gendarmerie que celles d'agressions. Les victimes de violences sexuelles hésitent à faire appel à ces institutions parce qu'elles craignent de subir une nouvelle épreuve ; celles qui ont été agressées par un proche hésitent souvent à faire intervenir un tiers dans une relation privée ; quant aux autres violences, rares sont celles qui sont assez caractérisées pour justifier un renvoi. Cependant, même les taux de plainte pour les victimations patrimoniales paraissent globalement faibles dans cette enquête, une particularité qui s'explique souvent par la fréquence des simples tentatives, accessoirement par le recours à des modes d'information de la police (par téléphone) qui excluent le dépôt formel d'une plainte.

Quant à l'assurance, la victime ne se tourne presque jamais vers elle en cas de victimation personnelle, non seulement s'il s'agit d'une agression, mais encore pour les tentatives de vols. Pour les victimations de ménage – cambriolage, atteintes aux véhicules – on observe des fréquences de déclarations de sinistre qui se classent à peu près comme celles de plainte, mais toujours légèrement au-dessus. À noter que les taux grimpent dès que l'on se limite aux seules victimations «consommées».

D'après l'enquête, ces deux institutions, l'une publique, l'autre privée,

L'insécurité
en Ile-de-France :
quelles populations,
quels territoires ?

ne prennent finalement en charge qu'une partie très limitée de toutes les victimations sauf pour les cas les plus graves (agressions avec Incapacité Temporaire de Travail (ITT) par exemple). On vérifie également que l'assurance ne constitue jamais un substitut de la prise en charge publique de la sécurité ; elle l'accompagne seulement dans un certain nombre de victimations patrimoniales.

Si les statistiques de police et de gendarmerie donnent toujours des ordres de grandeur nettement inférieurs aux estimations de l'enquête, pour les agressions, les vols personnels et les cambriolages, elles enregistrent des ordres de grandeur correspondant aux signalements opérés par les victimes. Elles ignorent le surplus parce qu'on ne leur a pas signalé.

Pour les atteintes aux véhicules, l'enquête francilienne apporte des précisions très intéressantes par rapport aux autres enquêtes françaises en examinant, en plus des vols de et dans les voitures, les dégradations/destructions de véhicules (19 fois sur 20, il s'agit de dégradations) et les vols de deux-roues. Il a paru en effet intéres-

sant de préciser l'importance d'un phénomène souvent évoqué dans la presse et le débat public.

Pour toutes ces catégories d'atteintes aux véhicules, les différences sont souvent considérables entre les ordres de grandeur indiqués par les services de police et de gendarmerie d'une part et par l'enquête d'autre part. Elles sont pour :

- les vols et tentatives de vols de voitures : de 1 à 5
- les vols à la roulotte ; de 1 à près de 3
- les dégradations et destructions : de 1 à 5,3
- les vols de deux roues à moteur : de 1 à 3.

La propension à la plainte ne suffit cette fois pas à les expliquer.

On peut alors supposer, pour les données policières, un très large emploi d'enregistrements simplifiés dans ces sortes de délinquance, du type main courante judiciaire, qui font échapper au comptage statistique une bonne partie des incidents pourtant signalés par les victimes.

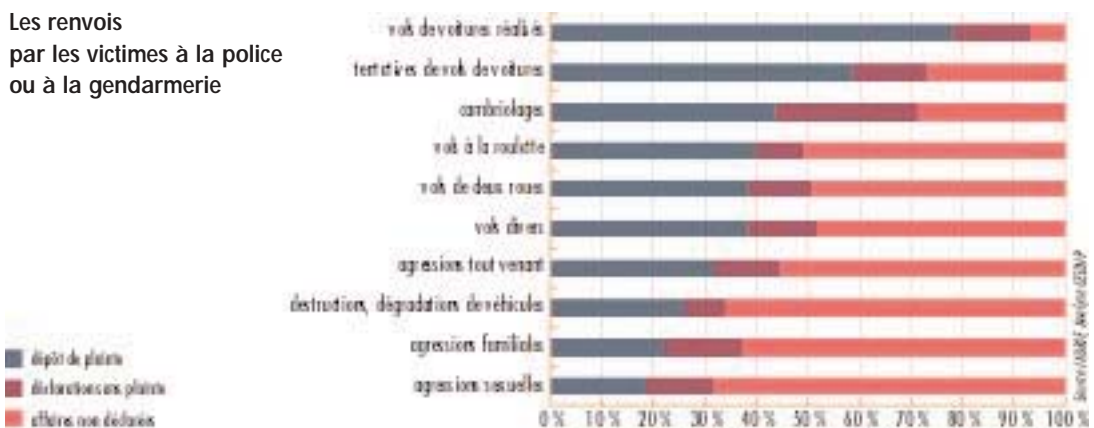
Si l'on poursuit cette comparaison concernant les atteintes aux véhicules

par département on note d'importantes différences, au moins pour certaines de ces infractions. Pour les vols de voitures, la distance entre enquête et statistique est beaucoup plus forte à Paris qu'en banlieue ; elle le reste si l'on tient compte des plaintes et même si l'on se borne aux seuls vols réalisés (1 à 1,93).

Pour les vols à la roulotte (dans un véhicule), tenir compte des plaintes suffit généralement à ramener les deux sources au même niveau. Si l'on se borne aux seuls vols consommés, les enregistrements policiers dépassent – sauf dans les Hauts-de-Seine – les estimations tirées de l'enquête... peut-être enregistre-t-on ici une partie des plaintes pour tentatives de vols de voitures.

Quant aux dégradations de véhicules, l'estimation dérivée de l'enquête excède dans tous les départements l'enregistrement policier (sauf dans le Val d'Oise où c'est l'inverse), même si l'on tient compte de la propension à la plainte, dans des proportions comparables à celles trouvées pour l'ensemble de la Région.

Les renvois par les victimes à la police ou à la gendarmerie



Directeur de la publication : Jean-Pierre Dufay - Rédactrice en chef : Catherine Grolée-Bramat assistée d'Emmanuelle Pellegrini

Article réalisé par Marianne Anache, Directrice de la Mission Etudes Sécurité - Conception réalisation : Studio Iaurif

Service diffusion-vente Tél. : 01.53.85.79.38 - Le numéro : 5 € - Vente par abonnement 76 € (environ 40 numéros sur deux ans) -

Librairie d'Ile-de-France : 15, rue Falguière - 75015 Paris - Tél. : 01.53.85.77.40 - <http://www.iaurif.org>

ISSN 1161-7578