

## Sécurité dans les transports en commun : les peurs et les faits



C. Doutré / IAU idf

**L'ampleur du sentiment d'insécurité qui ressort des enquêtes « Victimation et sentiment d'insécurité » laisse penser que les transports en commun sont des lieux où le risque d'être volé ou agressé est particulièrement élevé. Une présomption démentie par les faits.**

L'importance de ce phénomène, que vient alimenter une construction médiatique, contribue à placer la lutte contre l'insécurité dans les transports en commun sur le devant de la scène. Une problématique d'autant plus forte que cette insécurité, outre le problème social qu'elle représente, est susceptible de constituer un frein à la fréquentation de ces espaces, avec tous les enjeux qui en découlent

(développement durable, financiers...). Dès lors, il paraît indispensable de mieux comprendre ce sentiment d'insécurité afin de proposer des solutions adaptées.

### Entre délinquance et sentiment d'insécurité

Avant toute chose, de quelle insécurité s'agit-il ? Qu'est-ce que le sentiment d'insécurité ? Comment fonctionne-t-il ? Quelle différence avec la délinquance ? À la SNCF, ces questions ont fait

l'objet d'un solide travail de recherche. La SNCF, en partenariat avec Marion GUILLOUX, chercheuse en psychologie sociale, a réalisé une étude sur « le sentiment d'insécurité et les comportements de vigilance des clients et des non clients dans les espaces de la SNCF ». Cette étude met en évidence les mécanismes du sentiment d'insécurité, défini comme un construit à partir de la perception sociale du risque. Chaque individu forge ce sentiment, notamment en fonction de ses valeurs, son éducation, ses lectures (livres, journaux), ses échanges (écoute des médias, conversations). La perception des problèmes de délinquance vient aussi alimenter ce sentiment d'insécurité. Elle repose sur des savoirs différents.

- Le profane utilise les informations dont il dispose ; la délinquance se présente comme un savoir social construit par la perception sociale du risque.
- L'expert s'appuie, lui, sur son savoir statistique.

Ces deux réalités coexistent et il importe de prendre en compte leurs spécificités pour mieux appréhender le sentiment d'insécurité. Ces éléments témoignent aussi de l'absence de liaison directe entre délinquance et sentiment d'insécurité. En découlent des évolutions qui peuvent être différentes, avec pour conséquence par exemple des actions de lutte contre les actes de délinquance qui peuvent s'avérer inadaptées pour faire baisser le sentiment d'insécurité.

Quel regard l'expert porte-t-il sur la délinquance ? En quoi diffère-t-il de celui du profane ? Compte tenu de la pluralité des expertises mobilisables, le regard de l'expert repose sur différents savoirs et différents points de vue, fondés sur des sources diverses. Dans les statistiques de l'état 4001, dans les enquêtes de victimation, ou dans les données des opérateurs de transport, la nature des faits (agressions, vols, violences physiques), les unités de compte (victimes, atteintes), les champs (population régionale, usagers, trajets) ou encore les modes d'enregistrements (dépôts de plaintes, signalements, enquêtes) ne sont pas forcément les mêmes. Qu'en

conclure ? Comment mesurer la délinquance dans les transports<sup>(1)</sup> ? Il ne s'agit pas d'apporter une réponse mais plusieurs éléments de réponse, à recadrer dans leur contexte.

### La délinquance mesurée par les opérateurs de transport

L'Observatoire national de la délinquance dans les transports (ONDT) a pour mission d'étudier le phénomène spécifique de la délinquance dans les transports et de formuler toutes propositions utiles pour que cette problématique soit prise en compte le plus en amont possible dans la définition et la mise en œuvre des politiques, des actions ou des projets intéressant

les transports publics. À ce titre, l'ONDT fonde ses analyses notamment à partir des faits de délinquance comptabilisés par les opérateurs de transport. L'analyse de ces données fait ressortir les éléments suivants. Un premier point concerne le volume de faits. En 2010, près de 13 000 atteintes commises à l'encontre des voyageurs ont été répertoriées sur les réseaux de transport d'Île-de-France de la SNCF et de la RATP. La grande majorité de ces atteintes est constituée de vols avec violence et/ou sous la menace et de violences physiques (hors vol). Un autre point concerne l'évolution de la délinquance. S'agissant du ratio des atteintes aux

personnes, après trois années de baisse successive (2002-2004), il connaît une faible augmentation entre 2005 et 2008, et cette progression devient plus sensible depuis 2009. Les atteintes aux personnes atteignent en 2010 un niveau inégalé depuis 2001, franchissant le seuil des trois atteintes par million de voyages. Toutefois, cette tendance occulte des résultats contrastés selon les différentes catégories de faits. Cette évolution est essentiellement liée à l'augmentation des atteintes avec violence physique (coups et blessures volontaires) et, depuis 2009, à la hausse sensible des vols commis avec violence et/ou sous la menace. Cette progression des atteintes avec violence physique est révélatrice des tensions interindividuelles au sein des espaces de transport. Ces tensions qui dépendent de l'environnement sociétal et de l'état du lien social se retrouvent dès lors dans les transports de manière parfois même exacerbées par les spéci-

ficités des transports collectifs (confinement, promiscuité, rencontres non désirées...). Les vols avec violence et les vols sous la menace, relativement stables entre 2001 et 2008, amorcent une nette recrudescence en 2009 et 2010, dépassant ainsi les atteintes avec violence physique non motivées par le vol. Cette tendance s'explique par la multiplication des vols de smartphones et plus particulièrement de certains modèles. Inversement, les espèces, les autres moyens de paiement et les portefeuilles ne sont plus les biens les plus convoités. S'agissant du niveau des atteintes sans violence physique (hors vols) et des atteintes sexuelles, il reste très faible. Mais comme les vols « simples », les atteintes sans violence physique font partie des faits mal mesurés par les opérateurs de transport. En tout

(1) Voir Ph. ROBERT, R. ZAUBERMAN, *Mesurer la délinquance*, la bibliothèque du citoyen, Sciences Po. Les Presses, 2011.

### Les données statistiques des opérateurs de transport analysées par l'ONDT

La SNCF et la RATP disposent de bases de données dans lesquelles sont comptabilisés les faits de transgression constatés par les agents ou portés à leur connaissance par les voyageurs. À ce titre, certains faits, en particulier ceux qui ne portent pas atteinte à l'intégrité physique des victimes, sont méconnus des opérateurs de transport. Le cas des vols « simples »\* est assez exemplaire dans la mesure où l'essentiel des faits n'est pas signalé aux opérateurs, les victimes ne s'apercevant pas nécessairement du vol avant de quitter les espaces de transport ou n'estimant pas utile d'en informer les agents. En revanche, les opérateurs ont une meilleure connaissance des atteintes plus graves, notamment lorsque les victimes nécessitent des soins. Enfin, ce comptage effectué par les opérateurs est indépendant de celui des services de police ou de gendarmerie qui répertorie les crimes et délits, commis ou tentés, consignés dans une procédure transmise à l'autorité judiciaire.

Avec la mise en place de la nomenclature nationale des faits d'insécurité, dite « nomenclature commune » par l'Observatoire national de la délinquance dans les transports (ONDT), il est désormais possible de coupler les chiffres de la SNCF et de la RATP pour pouvoir dresser un état des lieux global de la délinquance en Île-de-France.

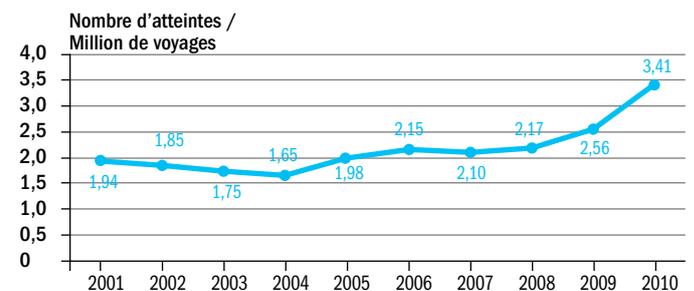
Afin d'appréhender au mieux les atteintes commises à l'encontre des voyageurs, quatre catégories de faits sont retenues dans cet article :

- les atteintes avec violence physique hors vol (les coups et blessures volontaires),
- les atteintes sans violence physique hors vol (menaces, intimidations, injures et crachats),
- les atteintes sexuelles (les viols et tentatives de viols, les attouchements sexuels),
- les vols commis avec violence et/ou sous la menace.

Dans l'article, afin de mettre en perspective les statistiques des opérateurs de transport, le nombre d'atteintes aux voyageurs est rapporté au volume des voyages effectués en Île-de-France sur les réseaux de la RATP et de la SNCF. Les statistiques se présentent ainsi en ratio par million de voyages mettant en exergue l'exposition des voyageurs aux faits de délinquance constatés dans les transports.

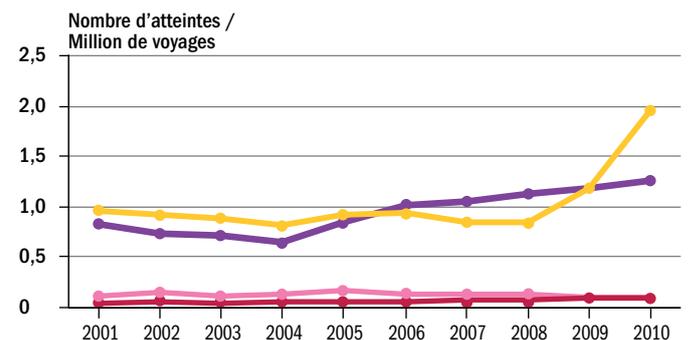
\* Vols commis de façon furtive, sans violence ni menace envers les voyageurs.

### Atteintes subies par les voyageurs en Île-de-France sur les réseaux RATP et SNCF, par million de voyages



Sources : ONDT, base de données Cezar de la SNCF et base de données Safiris de la RATP.

### Atteintes subies par les voyageurs (par catégorie de faits) en Île-de-France sur les réseaux RATP et SNCF, par million de voyages



Sources : ONDT, base de données Cezar de la SNCF et base de données Safiris de la RATP.

état de cause, la tendance est à la baisse depuis 2006. Quant aux atteintes sexuelles, elles progressent depuis 2005 même si cela n'apparaît pas sur la courbe, compte tenu des faibles volumes. L'explication de cette augmentation continue pourrait résider dans une propension plus grande des victimes à se signaler.

### Le sentiment d'insécurité mesuré par les enquêtes de victimation

Les Franciliens interrogés début 2011 dans le cadre de l'enquête « victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France » sont nombreux à redouter d'être victimes dans les transports en commun, mais relativement peu déclarent y avoir subi des atteintes : 45,5 % disent avoir peur, au moins de temps en temps, d'être agressés ou volés dans les transports en commun, alors qu'ils ne sont que 3,4 % à y avoir été victimes de vols ou d'agressions au cours des trois dernières années (dernier fait subi<sup>(2)</sup>). Par ailleurs, ces deux aspects de l'insécurité n'évoluent pas toujours dans la même direction : la part d'enquêtés victimes a baissé par rapport à 2005, passant de 4,8 % à 3,4 % en 2011, alors que la part des personnes qui disent redouter d'y être agressées ou volées gagne 5 points entre 2009 et 2011. La peur ne dépend, effectivement, pas seulement de l'expérience directe de victimation, mais aussi par exemple des caractéristiques des individus ainsi que des facteurs environnementaux.

(2) Une victime peut avoir subi plusieurs fois un même type de fait au cours des trois dernières années (en moyenne 1,6 agression tout venant et 1,3 vol sans violence par victime) ; seul le dernier est toutefois détaillé dans l'enquête, les autres étant simplement comptabilisés.

(3) En témoigne la tendance à la baisse de la proportion d'enquêtés victimes entre les enquêtes de 2005 et de 2011.

(4) La proportion d'enquêtés disant avoir peur n'a pas baissé entre 2001 et 2011.

(5) Les données concernant le tram sont dorénavant détaillées, du fait de son expansion ; néanmoins, le taux doit être relativisé, car le tram reste un mode de transport plus marginal que les autres.

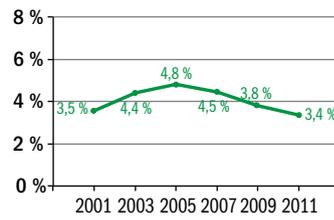
Il reste que cette baisse de la proportion de victimes, identifiée par les enquêtes de victimation, ne reflète pas les tendances que suivent les chiffres des opérateurs de transport. Mais cela n'est pas forcément contradictoire. Des hypothèses peuvent être émises pour expliquer ces écarts. On peut notamment se poser la question de l'évolution des renvois au fil du temps, d'autant que les enquêtes mettent en évidence une hausse de la propension de victimes à porter plainte. On peut aussi se demander dans quelle mesure la politique de sécurisation des transports en commun (recrutement et meilleure visibilité des agents sur le terrain, installation de caméras, etc.) contribue à améliorer le recensement des faits de délinquance par les opérateurs de transport. En tout cas, ces évolutions conduisent à s'interroger sur l'efficacité des dispositifs de sécurité, non pas en matière de lutte contre la délinquance<sup>(3)</sup>, mais plutôt en matière de lutte contre le sentiment d'insécurité<sup>(4)</sup>, au regard de son importance et des enjeux qui en découlent.

### Une peur variable selon le mode de transport

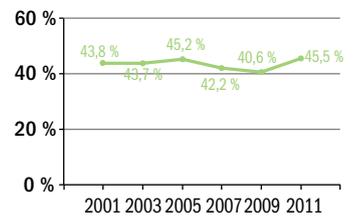
La peur est plus ou moins forte en fonction du mode de transports en commun. Ce constat, que partagent les organismes de transports, se traduit dans les enquêtes régionales par le fait que, en 2011, le RER reste le transport où la peur est la plus répandue (37,1 % des enquêtés déclarent redouter d'y être agressés ou volés). Viennent ensuite le métro (31,9 %), le train (28,7 %) puis le bus (20,8 %). Le tramway reste le mode de transports le plus sécurisant (13,4 %)<sup>(5)</sup>.

De ce classement, il ressort que les peurs sont bien plus fréquentes dans les transports souterrains que sur les réseaux de surface. En particulier, la cote de popularité du tramway tient probablement au fait qu'il n'est pas souterrain, qu'il permet de voir le paysage urbain, mais aussi qu'il est ponctuel et en site propre. Si

### Proportion de victimes de vols ou d'agressions dans les transports en commun (dernier fait)

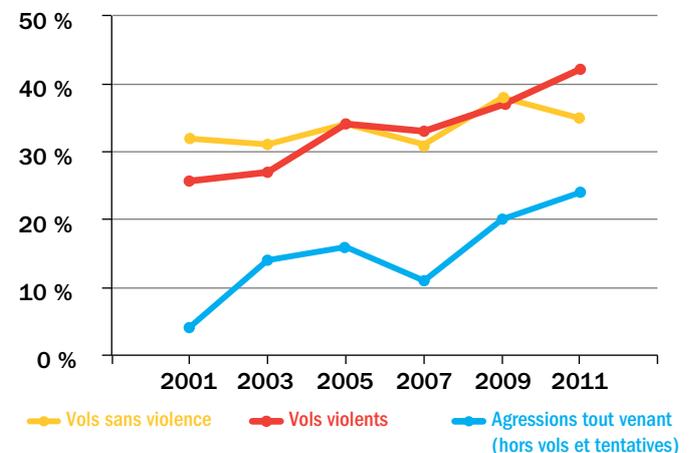


### Proportion d'enquêtés sujets à avoir peur dans les transports en commun



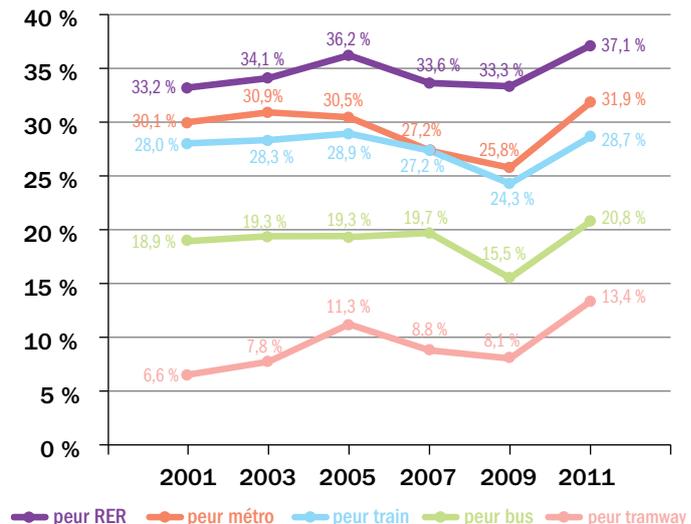
Sources : IAU îdF – enquêtes « victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France » de 2001, 2003, 2005, 2007, 2009 et 2011.

### Proportion de victimes dans les transports en commun déclarant avoir déposé une plainte



Sources : IAU îdF – enquêtes « victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France » de 2001, 2003, 2005, 2007, 2009 et 2011.

### Proportion d'enquêtés sujets à avoir peur



Sources : IAU îdF – enquêtes « victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France » de 2001, 2003, 2005, 2007, 2009 et 2011.

la peur varie selon les modes de transports, cela renvoie sans doute aussi au fait que les comportements des utilisateurs, leurs stratégies de vigilance et d'évitement et leurs possibilités

d'échappatoires n'y sont pas les mêmes. Il est par exemple plus facile pour un usager du métro que pour un usager du RER d'adapter son itinéraire, sans que cela modifie considérablement

la durée du déplacement. Or, un transport « contraint », sans possibilité d'évitement des lieux anxiogènes peut contribuer à se sentir en insécurité.

Mais quels que soient les écarts observés entre les différents modes de transports, un même constat s'impose : la peur y est plus forte qu'en 2009, alors que la tendance était à l'amélioration auparavant. L'année 2009 est en effet celle où la peur dans les transports en commun est à son plus bas niveau depuis 2001, sauf dans le tramway. La baisse avait débuté à partir de 2005 pour le tram, le RER et le train, dès 2003 pour la peur dans le métro, mais plus récemment pour le bus (2007). Ce revirement de tendance interpelle : faut-il y voir une remontée de la délinquance dans les transports en commun ? Les résultats des enquêtes de victimation ne vont, en tout cas, pas dans ce sens. L'explication tient probablement, au moins en partie, à la complexité des facteurs qui alimentent le sentiment d'insécurité. Les résultats d'une enquête réalisée par l'Ifop pour *France-Soir* sur les Franciliens et l'insécurité dans les transports

en commun, début 2011, l'illustrent bien. Parmi les comportements qui contribuent à créer de l'insécurité dans les transports en commun, les incivilités ressortent : 25 % personnes interrogées citent le non-respect de la politesse et 8 % la fraude.

Parmi les causes du sentiment d'insécurité, se pose aussi la question du discours politique et médiatique. Il peut en effet l'influencer et, fin 2010-début 2011, la question de l'insécurité dans les transports en commun est très présente, tant dans les médias que dans les débats politiques.

### Une volonté politique affichée

Garantir des transports en commun plus sûrs est un enjeu majeur pour les acteurs concernés (entreprises de transports, Syndicat des transports d'Île-de-France, État, collectivités locales, Région Île-de-France, etc.). L'implication et la collaboration de ces acteurs témoignent de l'intérêt que chacun porte au renforcement de la sécurité des usagers et des personnels. Cela s'est traduit par de nombreuses actions qui ont sans nul doute

### La mesure du sentiment d'insécurité dans les enquêtes de victimation

« Vous arrive-t-il d'avoir peur d'être volé ou agressé dans un bus ? un train ? un RER ? le métro ? le tramway ?

- Oui, j'ai trop peur pour le prendre,
- Oui, j'ai souvent peur,
- Oui, j'ai quelquefois peur,
- Non, j'ai rarement peur,
- Non, je n'ai jamais peur,
- Ne prends jamais ce moyen de transport».

permis d'y contribuer (même si leurs effets ne sont pas tous bien évalués). La peur, qui reste néanmoins relativement fréquente dans les transports, illustre bien la nécessité de continuer à travailler en ce domaine.

Fabrice Fussy - ONDT

Alain Riou - Optile

Josiane Sommacal - RATP

Michèle Fort - SNCF

Winnie Rochaix - SNCF

Baya Sekhraoui - Stif

Hélène Heurteil - IAU îdF ■

### Pour en savoir plus

- HEURTEL H., *Enquête « victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France » de 2011 – Les premiers résultats*, Paris, IAU îdF, novembre 2011.
- HEURTEL H., avec la collaboration de ZAUBERMAN R., ROBERT Ph. et BON D. (Cesdip) et de LE GOFF T. (IAU îdF), *L'insécurité en Île-de-France. Rapport final : enquête « victimation et sentiment d'insécurité » de 2009*, Paris, IAU îdF, juin 2011.
- BON D., ROBERT Ph., ZAUBERMAN R., « La délinquance : entre statistiques de police et enquêtes de victimation », *Note rapide*, n°538, IAU îdF/Cesdip, mars 2011.
- HEURTEL H., « Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France : le point en 2009 », *Note rapide*, n° 486, IAU îdF, septembre 2009.
- GUILLOUX M., FLEURY-BAHI G. (Université de Nantes), « Sentiment d'insécurité dans les trains : le collectif en jeu, un enjeu collectif » in *La pratique : un lieu de théories*, Actes de congrès de la Société de psychologie française (SFP), communication orale, 2011, Metz.
- GUILLOUX M., FLEURY-BAHI G. (Université de Nantes), « Perception du risque et sentiment d'insécurité : le cas des transports ferroviaires » in *Psychologie et enjeux de société*, Actes de congrès de la Société de psychologie française (SFP), communication orale 2009, Toulouse.

## MÉTHODOLOGIE

*L'enquête « victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France »*

- Financée par la Région Île-de-France.
- Réalisée tous les deux ans depuis 2001, la 6<sup>e</sup> enquête ayant été conduite en janvier et février 2011.
- Questionnaire globalement inchangé.
- 10 500 ménages franciliens interrogés à chaque fois par téléphone, choisis aléatoirement.
- Une seule personne, âgée de 15 ans et plus, est interviewée par ménage appelé.

Un intérêt considérable : apporter des informations inédites, notamment sur les victimes d'agressions ou de vols, sur les personnes sujettes à se sentir en insécurité, sur l'insécurité dans le voisinage, dans les transports en commun ou encore dans les espaces publics.

C'est un outil reconnu à l'étranger, indispensable pour la bonne mise en œuvre de politiques de sécurité.

#### Directeur de la publication

François Dugeny

#### Responsable des éditions

Frédéric Theulé

#### Rédactrice en chef

Marie-Anne Portier

#### Maquette

Vay Olivier

#### Diffusion par abonnement

80 € par an (≈ 40 numéros) - 3 € le numéro

#### Service diffusion-vente

Tél. : 01 77 49 79 38

[www.iau-idf.fr](http://www.iau-idf.fr)

#### Librairie d'Île-de-France

15, rue Falguière 75015 Paris

Tél. : 01 77 49 77 40

ISSN 1967 - 2144