

# NOTE RAPIDE

DE L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME - ÎLE-DE-FRANCE N° 781



PRÉVENTION-SÉCURITÉ

Juin 2018 • www.lau-ldf.fr

## POUR UNE MEILLEURE CONNAISSANCE DE L'INSÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN FRANCILIENS

PROPOSER UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÛR, ADAPTÉ AUX BESOINS DES FRANCILIENS ET, PLUS GÉNÉRALEMENT, AUX POPULATIONS QUI TRANSITENT PAR LE TERRITOIRE RÉGIONAL, EST UNE DES MISSIONS ESSENTIELLES DES POUVOIRS PUBLICS.

AFIN DE COMPLÉTER LES DONNÉES PRÉSENTÉES DANS L'ENQUÊTE *VICTIMATION ET SENTIMENT D'INSÉCURITÉ EN ÎLE-DE-FRANCE*, L'ÉTAT, LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE ET UN LABORATOIRE DE RECHERCHE ONT INITIÉ L'ÉLABORATION D'UN OUTIL PARTENARIAL QUI PERMETTRAIT DE MIEUX CARACTÉRISER L'INSÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN FRANCILIENS.

Composante essentielle de la qualité de vie des Franciliens, les transports collectifs sont un enjeu d'avenir pour les pouvoirs publics. Ils permettent d'abord d'augmenter la mobilité des populations et contribuent ainsi au développement économique et urbain des territoires. Ils sont ensuite un moyen de substitution à la voiture individuelle, dont les gaz d'échappement participent activement à la pollution de l'air et au réchauffement climatique.

Pour répondre à ces enjeux, la Région Île-de-France investit fortement en vue de construire un réseau de transport de qualité. Le budget de 12,3 milliards d'euros, alloué en 2015 aux transports collectifs, en est l'illustration [Omnil, 2016]. Cependant les transports en commun franciliens se heurtent à des problèmes de sécurité qui risquent, s'ils ne sont pas appréhendés efficacement, de compromettre les programmes mis en œuvre.

Aussi, afin de répondre aux attentes des Franciliens et d'aider à la mise en place d'actions adaptées, une réflexion est engagée entre l'IAU îdF, le ministère chargé des Transports, représenté par l'Observatoire national de la délinquance dans les transports (ONDT), et le Centre de recherches sociologiques sur le droit et les institutions pénales (Cesdip). Elle pourrait aboutir à la création d'un outil partenarial ayant pour finalité d'approfondir la connaissance des phénomènes d'insécurité dans les transports en commun franciliens.

Pour l'heure, la dernière enquête *Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France* (2017) s'impose comme une source majeure d'informations sur ce thème. Bien que généraliste, cette enquête met en exergue deux aspects de l'insécurité dans les transports en commun : une délinquance relativement marquée et un sentiment d'insécurité élevé.





À gauche : le niveau de peur dans le tramway a doublé entre l'enquête victimation de 2001 et celle de 2017. Une hausse à mettre en relation avec le développement de ce mode de transport.

À droite : la vidéosurveillance est déployée progressivement dans les espaces de transport.

## QU'EST-CE QUE LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ ?

Le sentiment d'insécurité se décompose en deux axes de lecture [Furstenberg, 1971]. La préoccupation sécuritaire, d'abord, est un jugement social qui place la délinquance au premier rang des problèmes à résoudre. L'insécurité personnelle, ensuite, renvoie à la crainte de subir un vol ou une agression sur sa personne, ses proches ou ses biens, dans l'espace public<sup>2</sup>, les transports en commun ou à son domicile. Plus ou moins coprésentes, ces deux dimensions de la peur du crime se distinguent par des origines différentes. La peur pour soi renvoie à la perception du risque de victimation combinée à la vulnérabilité ressentie, tandis que la préoccupation abstraite est un état d'anxiété envers le désordre sécuritaire fortement lié à la crainte de la précarité [Robert, Pottier, 1997].

## LES TRANSPORTS COLLECTIFS : DES ESPACES PROPICES AUX VOLS ET AUX AGRESSIONS

Les transports en commun et les gares figurent parmi les modalités de localisation pour trois types d'atteintes : les agressions (et les vols violents), les agressions sexuelles et les vols sans violence.

### Les Franciliens davantage victimes dans les transports

Le taux de victimes de vols et d'agressions dans les transports en commun connaît une première augmentation entre 2001 (3,5 %) et 2005 (4,8 %), puis diminue jusqu'en 2011 (3,4 %). Mais il croît à nouveau en 2013 pour atteindre son niveau le plus élevé en 2015 (6,0 %), avant de se stabiliser en 2017 (5,9 %, graphique 1). En 2017, la répartition des victimes par type d'atteintes est la suivante (graphique 2) :

- 3,8 % des Franciliens déclarent avoir subi au moins un vol sans violence dans les transports en commun ;
- 1,9 % une agression (quelle que soit sa nature, y compris les violences sexuelles et les vols violents) ;
- et 0,2 % à la fois un vol violent et une agression.

### Une proportion significative d'atteintes commises dans les transports

Si les victimations commises dans les transports en commun sont assez peu nombreuses en valeur absolue (en 2017, 5,9 % des Franciliens déclarent avoir subi un vol ou une agression au cours des trois dernières années précédant l'enquête), elles sont en revanche importantes en valeur relative : 29,2 % des victimes d'agressions, vols violents et agressions sexuelles, l'ont été dans les transports en commun.

Cette proportion est plus élevée encore pour les victimes de vols sans violence, puisque 37,8 % d'entre elles l'ont été dans ces espaces. Aussi les transports sont situés au premier rang des lieux de victimation pour les vols sans violence, et au deuxième pour les agressions, derrière les espaces publics<sup>1</sup> (graphique 3).

L'Observatoire national de la délinquance dans les transports (ONDT) souligne dans une étude [Noble *et al.*, 2017] deux caractéristiques de la victimation dans les transports collectifs franciliens :

- l'influence des contextes de circulation et des pratiques de déplacement sur l'exposition au risque. Les victimes de vols sans violence et celles d'agressions de faible intensité le sont majoritairement en journée, dans des contextes d'affluence, tandis qu'une partie des victimes d'agression violente le sont tard le soir ;
- une forte hétérogénéité dans la conséquence des atteintes : un quart des victimes est très marqué par les vols et les agressions subis. Ces personnes engagent tous les recours possibles, éprouvent des peurs importantes et adoptent de nouvelles précautions par la suite.

## DES LIEUX INSÉCURISANTS

Si les transports en commun sont propices aux victimations, ils s'imposent comme étant le lieu où l'insécurité personnelle (encadré Qu'est-ce que le sentiment d'insécurité ?) est à son plus haut niveau [Noble, 2015]. La peur de subir un vol ou une agression touche 38,1 % des Franciliens, quand 7,7 % de la population est sujette à se sentir en insécurité chez elle et 19,8 % seule dans son quartier le soir [Heurtel, 2018].

### Une peur qui reste élevée, malgré une certaine amélioration

Depuis 2011, les Franciliens sont moins inquiets à l'idée de subir un vol ou une agression dans ces espaces (38,1 % en 2017 contre 45,5 % en 2011). La part de la population concernée atteint d'ailleurs en 2017 son plus bas niveau depuis 2001 (graphique 4). Cette baisse entre 2011 et 2017 est commune à tous les modes de transport, à l'exception du tramway. L'amélioration la plus significative concerne le train (-5,6 points), suivie par le bus (-3,6 points), le métro (-2,9 points), et enfin le RER (-2,2 points).

Pour le tramway, la tendance est différente : en raison d'un important élargissement de son usage depuis la première enquête, le niveau de peur y est presque deux fois plus élevé en 2017 qu'en 2001. Toutefois, ces évolutions n'entraînent aucun changement dans la hiérarchie des peurs entre les différents modes. En 2017, le RER est toujours le plus anxiogène (31,0% des Franciliens s'y sentent au moins parfois en insécurité), suivi par le métro (27,2%), le train (22,4%), le bus (15,3%), et enfin le tramway (11,6%).

### Trois facteurs clés de la peur dans les transports

L'enquête *Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France* permet de dégager les facteurs associés à la peur d'être volé ou agressé dans les transports collectifs, et l'intensité de leur relation à partir d'une analyse statistique<sup>2</sup>.

Le premier facteur lié à la peur renvoie à l'**expérience menaçante**. Il s'agit de l'ensemble des situations anxiogènes expérimentées par les individus et, avant tout, les victimations directes : subir une agression ou un vol dans les transports en commun multiplie respectivement par 2,6 et 1,7 la probabilité d'avoir peur dans ces espaces. La qualité du voisinage est également en question : considérer les groupes de jeunes présents dans son quartier comme un problème important accroît de 1,8 fois le risque de se sentir en insécurité dans les transports en commun, toutes choses égales par ailleurs.

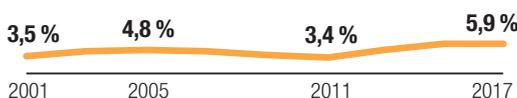
La **vulnérabilité de certaines catégories de voyageurs** ressort également. Être une femme multiplie par 3,5 le risque de redouter de prendre les transports en commun, toutes choses égales par ailleurs. Dans une moindre mesure, c'est le cas des résidents de grande banlieue : habiter la Seine-et-Marne ou le Val-d'Oise, plutôt que Paris, augmente de 1,3 la probabilité de se sentir en insécurité ; les jeunes, et notamment les 15-24 ans, ont 1,4 fois plus de risque d'avoir peur par rapport aux Franciliens âgés de 40 à 49 ans, toutes choses égales par ailleurs.

Aux expériences menaçantes et à la vulnérabilité de certains groupes sociaux s'ajoute enfin la **préoccupation sécuritaire**. Les enquêtés qui placent la délinquance au premier rang des problèmes à résoudre pour l'État ont 2 fois plus de risque de redouter l'agression ou le vol dans les transports en commun.

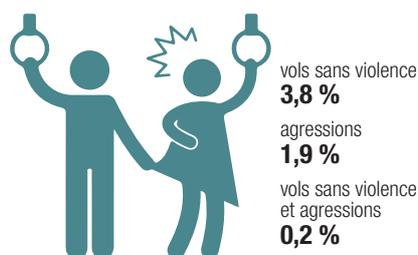
### DES ACTEURS DU TRANSPORT MOBILISÉS FACE À L'INSÉCURITÉ

Veiller à la sécurité dans les transports en commun constitue un grand défi pour assurer la qualité de service. Face à cet enjeu, les autorités organisatrices (régions, métropoles, etc.), les opérateurs de transport, sont mobilisés et ont engagé diverses actions destinées à prévenir la délinquance et à rassurer les voyageurs, parmi

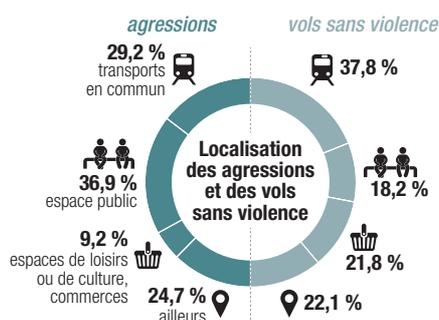
### 1. Franciliens victimes\* de vols et d'agressions dans les transports en commun



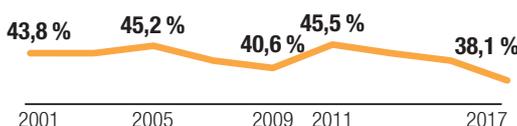
### 2. Propension de victimes\* par catégories d'atteintes



### 3. Localisation des vols et des agressions (tous types de violences confondus)

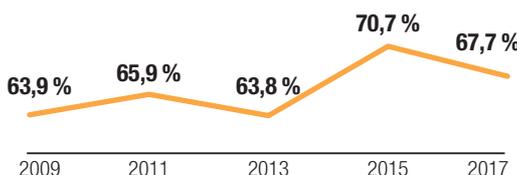


### 4. Évolution des taux de peur dans les transports en commun franciliens



Enquêtés sujets à avoir peur au moins de temps en temps d'être volés et agressés dans le bus, et/ou le tram, et/ou le métro, et/ou le RER, et/ou le train.

### 5. Franciliens rassurés par la présence de caméras de surveillance dans les transports en commun



\*Seule la localisation du dernier fait subi dans les transports ou les gares est prise en compte dans le cas où la victime aurait été confrontée à plusieurs reprises au cours des trois années qui précèdent l'enquête à une même catégorie d'atteintes.

Sources : IAU îdF, enquêtes *Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France* de 2001, 2003, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015 et 2017.

### MÉTHODOLOGIE

L'enquête *Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France* est financée par le conseil régional d'Île-de-France et reconduite tous les deux ans depuis 2001, par téléphone, auprès de 10 500 Franciliens âgés de 15 ans et plus. L'enquête permet le calcul du taux de victimes de vols et d'agressions dans les transports et les gares pour l'incident le plus récent sur les trois dernières années. Les estimations d'une multivictimation homogène, et donc d'une incidence, nécessiteraient des questions détaillées sur les atteintes dans les transports en commun. Reconnue régulièrement sans remaniement des questions posées, l'enquête permet d'observer l'évolution de l'insécurité à travers les temps.

**Multivictimation homogène :** nombre moyen de faits similaires par victime au cours de la période observée.

**Taux d'incidence :** mesure le nombre de faits subis pour 100 répondants au cours de la période de référence. Il correspond au produit

du taux de prévalence par la multivictimation.

**Taux de prévalence :** mesure, au sein d'une population, le pourcentage de personnes atteintes au moins une fois au cours de la période de référence.

lesquelles : le développement de la médiation sociale, les marches participatives dites aussi « exploratoires », le déploiement de la vidéoprotection et de patrouilles d'agents des services internes de sécurité de la RATP (GPSR), de la SNCF (SUGE), ainsi que de la brigade des réseaux ferrés de la préfecture de police.

Parmi les derniers dispositifs en date, le service de la descente à la demande pour les bus, promu par le ministère chargé des Transports, mérite d'être souligné. Celui-ci est actuellement expérimenté sur 11 lignes de bus en Île-de-France, réparties sur les réseaux Métibus et TRA. Ce dispositif « consiste à offrir la possibilité, à toute personne le demandant, de descendre entre deux arrêts de bus afin de la rapprocher de sa destination. Ce service, mis en place en soirée ou la nuit, contribue ainsi à rassurer le voyageur en lui évitant des trajets à pied trop longs » [ministère chargé des Transport, 2018].

En tout état de cause, réfléchir à des solutions adaptées nécessite une bonne connaissance des problèmes. Or, en l'état actuel, disposer de statistiques précises sur l'insécurité dans les transports en commun n'est pas chose aisée, compte tenu des finalités poursuivies par les outils existants. La connaissance plus fine des phénomènes observés dans les transports en commun pourrait également aider à mesurer l'efficacité des dispositifs mis en place.

### DES INDICATEURS COMPLÉMENTAIRES : UNE RÉELLE NÉCESSITÉ

L'enquête *Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France* livre des informations intéressantes sur l'insécurité personnelle dans les transports en commun, qu'il paraît indispensable d'approfondir au regard des enjeux qui en découlent :

- identifier avec précision les espaces anxieux : l'enquête montre une certaine variabilité de la peur selon les modes de transport. Qu'en est-il entre les lignes, les tronçons, les gares et les stations ? Des indicateurs à une échelle plus fine se révéleraient particulièrement utiles ;
- détailler les aspects de l'insécurité personnelle permettrait de mieux cerner les causes et donc d'adapter les réponses. La notion de peur, telle qu'elle est abordée dans l'enquête est générale. Elle permet d'opposer de manière binaire les inquiets et les « sécurés ». Et il serait intéressant, dans ces deux catégories, d'explorer les différentes manières d'appréhender l'insécurité personnelle.

Ces questions font l'objet d'un projet d'étude structuré selon deux axes de recherche, initié par l'IAU îdF, l'ONDT et le Cездip. Le premier consiste à établir une cartographie de l'insécurité dans les réseaux de transport. Il s'agit d'identifier les espaces, situations et contextes jugés anxieux. Le second cherche à connaître précisément l'insécurité personnelle dans ces espaces. Cela revient à déterminer les causes, la diversité et les effets de ce phénomène. Un tel outil semble indispensable pour pouvoir mieux appréhender le sentiment d'insécurité dans les transports et proposer des réponses ciblées. ■

**Hélène Heurtel**, chargée d'études  
mission Prévention Sécurité (*Sylvie Scherer, directrice*)  
**Julien Noble**, post-doctorant, Cездip, **Fabrice Fussy**, chef de l'observatoire, ONDT

1. Rues, parcs et jardins publics.

2. Le modèle statistique utilisé est une régression logistique. Elle permet d'identifier les liens entre un événement (variable à expliquer) – le fait d'avoir peur ou non dans les transports en commun pour ce qui est de cette enquête – et un ou plusieurs facteurs (variables explicatives) – ici, le sexe, l'âge, la catégorie socioprofessionnelle, etc. –, et d'en fournir la force et le sens de la relation grâce aux odds ratios. Les résultats sont donnés « toutes choses égales par ailleurs » et calculés à partir d'une situation de référence. Les odds ratios, ou rapport de chance, sont une mesure correspondant au rapport de deux probabilités : en numérateur, celle de survenue d'un événement ; en dénominateur, celle de non-survenue.

#### DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Fouad Awada

#### DIRECTRICE DE LA COMMUNICATION

Sophie Roquelle

#### RÉDACTION EN CHEF

Isabelle Barazza

#### MAQUETTE

Jean-Eudes Tilloy

#### INFOGRAPHIE

Olivier Cransac

#### MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE

Julie Sarris

#### FABRICATION

Sylvie Coulomb

#### RELATIONS PRESSE

Sandrine Kocki

sandrine.kocki@iau-idf.fr

#### IAU île-de-France

15, rue Falguière  
75740 Paris Cedex 15  
01 77 49 77 49

ISSN 1967-2144

ISSN ressource en ligne  
2267-4071

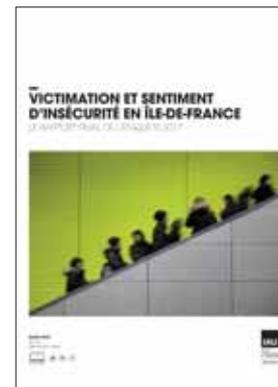


www.iau-idf.fr



## RESSOURCES

- Furstenberg F. Franck, "Public Reaction to Crime in the Streets", *The American Scholar*, 40, 1971, pp.601-610.
- Heurtel Hélène, « Géographie de l'insécurité : contrastes entre les départements », *Note rapide*, n° 780, IAU îdF, juin 2018.
- Heurtel Hélène, *Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France. Rapport final de l'enquête 2017*, IAU îdF, mars 2018.



- Heurtel Hélène, « Sentiment d'insécurité en 2015 : chômage et pauvreté encore en tête des préoccupations », *Note rapide*, n° 735, décembre 2016.
- Ministère chargé des transports, Observatoire national de la délinquance dans les transports, *La descente à la demande pour les bus. Guide d'expérimentation du dispositif*, mars 2018.
- Noble Julien, Jardin Antoine, Robert Philippe et Zauberman Renée (dir.), *Insécurité et victimations dans les transports en commun franciliens*, Guyancourt, Cездip, 2017.
- Noble Julien, « L'insécurité personnelle dans les transports en commun », *Déviance et Société*, vol. 39, 2015, pp.343-364.
- Observatoire de la mobilité en Île-de-France (Omnif), *Les Transports en commun en chiffres*, 2016.
- Robert Philippe, Pottier Marie-Lys, « "On ne se sent plus en sécurité". Délinquance et insécurité. Une enquête sur deux décennies », *Revue française de science politique*, n° 6, vol.47, 1997, pp.707-740.

### Sur le site de l'IAU îdF

Rubriques Habitat et Société, Prévention Sécurité : analyses, débats, rencontres, études et publications.



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

