

INSÉCURITÉ ET VICTIMATIONS
DANS LES TRANSPORTS EN
COMMUN

Julien NOBLE
Antoine JARDIN

sous la direction de
Philippe ROBERT
Renée ZAUBERMAN

2017 – n° 119



INSÉCURITÉ ET VICTIMATIONS DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Exploitation des données de 8 enquêtes
Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France (1998-2014)
de l'Institut d'aménagement et d'Urbanisme de la Région

Julien NOBLE
Antoine JARDIN

sous la direction de
Philippe ROBERT
Renée ZAUBERMAN

2017 – n° 119

ISBN 2-907370-84-7

Table des matières

Introduction	5
Première Partie : Analyse des séries de l'insécurité et des victimations dans les transports en commun.	5
I – Analyse des séries en population générale.....	6
1 – L'insécurité personnelle dans les transports en commun.....	6
La peur dans le bus.....	6
La peur dans le train.....	7
Peur dans le RER.....	8
La peur dans le métro.....	8
La peur dans le tramway.....	9
Évolutions des taux d'insécurité personnelle dans les transports par département de résidence.....	11
2 – Les victimations dans les transports en commun.....	14
Les agressions (et vols violents) dans les transports en commun.....	14
Les agressions sexuelles.....	15
Les vols sans violence.....	16
La répartition des taux de victimation dans les transports en commun et les gares par département de résidence.....	17
<i>Les agressions et les vols violents</i>	17
<i>Les agressions sexuelles</i>	18
<i>Les vols sans violence</i>	19
II – Analyse des séries en population <i>proxy</i> d'usagers.....	20
1 – L'insécurité personnelle dans les transports en commun.....	21
La peur dans le bus.....	21
Peur dans le train.....	21
Peur dans le RER.....	22
Peur dans le métro.....	23
Peur dans le tramway.....	24
2 – Les victimations dans les transports en commun parmi les usagers.....	25
Les agressions parmi les usagers.....	25
Les agressions sexuelles parmi les usagers.....	26
Les vols sans violence parmi les usagers.....	27
Conclusion.....	28
Seconde Partie : Analyse multivariée des données transports de l'enquête IAU-ÎdeF	29

I – Analyse de l’insécurité personnelle dans les transports en commun.....	29
Présentation de la méthode et du modèle statistique.....	30
Les résultats de l’analyse.....	30
Interprétation des résultats	32
II – Analyse des victimations dans les transports en commun.....	34
1 – Une absence de singularité des victimes dans les transports en commun.....	34
Les victimes d’agression et de vol violent	35
Les victimes de vol sans violence	37
2 – Les victimes dans les transports en commun : de l’atteinte aux recours.....	39
Les victimes d’agression et de vol violent dans les transports en commun.....	40
Les victimes de vol sans violence dans les transports en commun.....	45
Conclusion générale	49
Bibliographie	50
Liste des tableaux	52
Liste des figures	54

Introduction

En septembre 2016, le Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer¹ a commandé à l'équipe de l'Observatoire Scientifique du Crime et de la Justice (OSCJ) du CESDIP, la réalisation d'une étude statistique sur la victimation et l'insécurité dans les transports en commun franciliens. Cette décision fut prise suite aux conclusions d'un précédent rapport rendu par l'OSCJ. Visant à étudier les conditions de faisabilité d'une enquête sur la victimation et le sentiment d'insécurité dans les transports collectifs terrestres, ce rapport préconisait deux solutions. La première, onéreuse, consistait à réaliser une enquête *sui generis* en dehors de la statistique publique. La seconde, plus économique, visait à analyser les données transports de l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France*. Le Ministère a retenu la seconde solution.

Le présent rapport a été rédigé par Julien Noble, chargé d'étude, sous la direction de Philippe Robert et Renée Zauberman, directeurs de recherches au CNRS. Les calculs et les modélisations statistiques ont été réalisés par Antoine Jardin, ingénieur de recherches au CNRS.

Ce rapport est composé de deux parties. La première est une analyse des séries de l'insécurité et des victimations dans les transports en commun. Il s'agit d'une comparaison des données des 8 enquêtes IAU-ÎdeF, produites entre 2001 et 2015. La seconde est une analyse multivariée, qui repose sur l'empilement de toutes les enquêtes. Elle entend dégager les principaux facteurs sociaux de l'insécurité personnelle et dresser différents profils de victimes de vol et d'agression dans les transports en commun.

Première Partie : Analyse des séries de l'insécurité et des victimations dans les transports en commun.

Cette première partie présente une analyse des séries de l'insécurité et des victimations dans les transports en commun. Réalisée à partir des 8 enquêtes IAU-ÎdeF, produites entre 2001 et 2015, cette analyse vise plusieurs objectifs. Elle entend tout d'abord analyser l'évolution des peurs dans les différents moyens de transport (le bus, le train, le RER, le métro et le tramway). Elle cherche ensuite à déterminer l'évolution des taux de victimation (trois types d'atteinte que sont les agressions (et les vols violents), les agressions sexuelles et les vols sans violence) mesurée dans les gares et les transports sur la période de trois ans précédant chaque enquête. Ces analyses sont réalisées sur deux populations : la population générale de l'enquête et une population *proxy* d'usagers réguliers (population à risque). L'objectif est d'étudier la distribution des insécures et des victimes dans ces deux populations. Enfin, ce travail cherche à déterminer la possibilité d'un empilement des données sur la victimation et l'insécurité dans les transports en commun des différentes enquêtes IAU-ÎdeF. Les taux de prévalence au risque dans les espaces de transport étant trop peu élevés pour obtenir des résultats statistiquement fiables, l'empilement présente une solution intéressante permettant de regrouper les atteintes rapportées sur la base de 8 enquêtes, réalisées entre 2001 et 2015 et couvrant la période 1998 à 2014². On obtient de cette façon un nombre de victimations plus important qui permettra de dégager des distributions statistiques fiables. Néanmoins, cette solution ne peut être appliquée que si les taux de victimations et d'insécurité sont stables à travers les différentes enquêtes. Il importe par conséquent d'analyser les séries de peurs et d'atteintes dans les transports en commun dans les 8 enquêtes IAU-ÎdeF pour déterminer si l'empilement est envisageable.

¹ Anciennement, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

² Les enquêtes seront désignées par leur année d'administration quand l'analyse porte sur les peurs, par leur période de référence quand elle porte sur les victimations subies (par exemple 2010-11-12 pour l'enquête menée en 2013).

I – Analyse des séries en population générale

L'enquête *victimation et sentiment d'insécurité* réalisée par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (IAU-ÎdF) comprend 5 questions sur l'insécurité personnelle dans les transports en commun et 3 questions de localisation permettant d'identifier le lieu de la dernière agression sexuelle, de la dernière agression tout venant³ et du dernier vol sans violence subi. Cette partie a pour objectif d'analyser séparément les taux de réponse à ces 8 questions sur la totalité des enquêtes IAU-ÎdF.

1 – L'insécurité personnelle dans les transports en commun

Chacune des questions sur l'insécurité personnelle dans les transports en commun porte sur un moyen de transport spécifique. L'enquête IAU-ÎdF étudie donc séparément la peur d'être volé ou agressé dans le bus, le train, le RER, le métro et le tramway.

La peur dans le bus

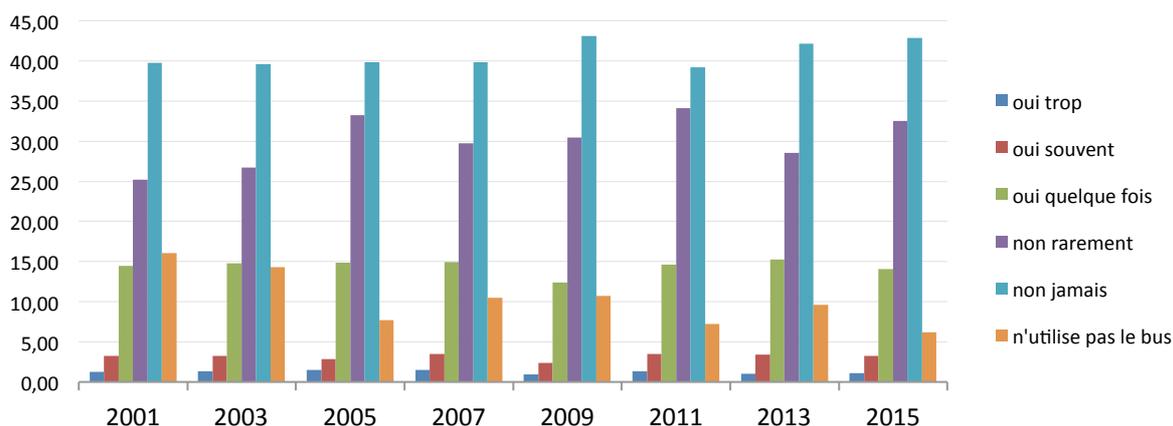
Comme en témoignent le tableau et le graphique ci-dessous, les taux d'apeurés dans le bus restent relativement stables sur la période. Entre 2001 et 2015, l'écart maximum est de 0,55 point pour la modalité de réponse « oui, j'ai trop peur pour les prendre », de 1,22 point pour « oui, j'ai souvent peur », et de 2,84 points pour « oui, j'ai quelquefois peur ». En revanche, les taux de non-apeurés augmentent assez significativement depuis l'enquête de 2005. Ce phénomène se manifeste clairement à travers l'item « non, j'ai rarement peur » dont le taux de réponse s'élève à 33,21% en 2005, alors même qu'il est de 26,72% en 2003 et 25,21% en 2001. Depuis lors, la moyenne de cet item avoisine les 31,5%. Par ailleurs, l'enquête de 2005 marque une nette augmentation de la proportion d'utilisateurs au moins épisodiques. En 2001, ce sont 16,07% des enquêtés qui rapportent ne jamais emprunter ce moyen de transport. Ils ne sont plus que 7,68% dans ce cas en 2005. On constate donc un transfert des taux de réponse de l'item « je ne prends jamais ce moyen de transport » à « non, j'ai rarement peur » entre l'enquête 2003 et 2005. Au final, l'élargissement des usagers, au moins occasionnels, ne s'est pas accompagné d'une augmentation des apeurés, mais des non-apeurés.

Tableau 1: Évolution de la peur dans le bus en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne)

	oui trop	oui souvent	oui quelquefois	non rarement	non jamais	n'utilise pas le bus	total
2001	1,28	3,21	14,43	25,21	39,80	16,07	100,00
2003	1,31	3,27	14,76	26,72	39,64	14,30	100,00
2005	1,49	2,87	14,90	33,21	39,85	07,68	100,00
2007	1,48	3,52	14,93	29,74	39,82	10,51	100,00
2009	0,94	2,35	12,42	30,46	43,12	10,71	100,00
2011	1,33	3,51	14,64	34,08	39,19	07,25	100,00
2013	1,05	3,37	15,26	28,58	42,12	09,62	100,00
2015	1,08	3,28	14,07	32,55	42,85	06,16	100,00
moyenne	1,25	3,17	14,43	30,07	40,80	10,29	100,00

³ Catégorie comprenant les vols avec violence.

Figure 1 : Évolution de la peur dans le bus en Île-de-France entre 2001 et 2015



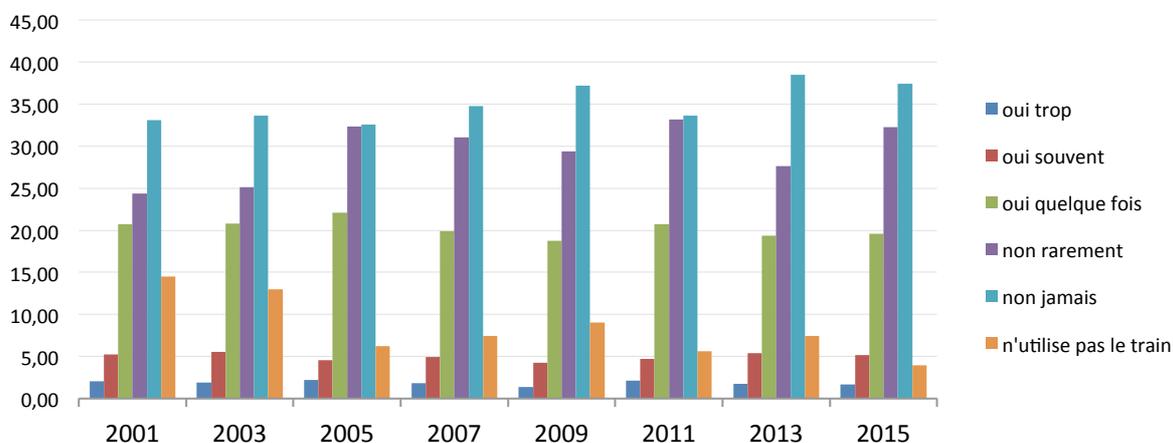
La peur dans le train

La peur dans le train présente la même évolution que celle dans le bus. Les taux d'apeurés restent stables d'une campagne à l'autre. Sur les 8 enquêtes, l'écart maximum est de 0,83 points pour la modalité de réponse « oui, j'ai trop peur pour le prendre », de 1,27 point pour « oui, j'ai souvent peur » et de 3,35 points pour « oui, j'ai quelquefois peur ». En revanche, la proportion des non-apeurés augmente depuis la troisième enquête à travers l'item « non, j'ai rarement peur » dont le taux de réponse atteint 32,31% en 2005 alors même qu'il est de 25,10% en 2003 et 24,40% en 2001. Conjointement, on assiste à une augmentation du taux d'utilisateurs. Alors que 14,54% des enquêtés rapportent ne jamais emprunter le train en 2001, ils ne sont plus que 6,26% à ne pas l'utiliser en 2005. L'élargissement des usagers se traduit, là encore, par une augmentation des non-apeurés et une stabilité des apeurés.

Tableau 2 : Évolution de la peur dans le train en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne)

	oui trop	oui souvent	oui quelquefois	non rarement	non jamais	n'utilise pas le train	total
2001	2,06	5,21	20,69	24,40	33,11	14,54	100,00
2003	1,93	5,55	20,81	25,10	33,65	12,95	100,00
2005	2,19	4,59	22,07	32,31	32,57	06,26	100,00
2007	1,82	4,92	19,92	31,08	34,80	07,46	100,00
2009	1,36	4,28	18,72	29,39	37,20	09,05	100,00
2011	2,11	4,70	20,70	33,18	33,65	05,66	100,00
2013	1,72	5,39	19,35	27,61	38,47	07,45	100,00
2015	1,64	5,16	19,56	32,30	37,41	03,94	100,00
moyenne	1,85	4,98	20,23	29,42	35,11	08,41	100,00

Figure 2 : Évolution de la peur dans le train en Île-de-France entre 2001 et 2015



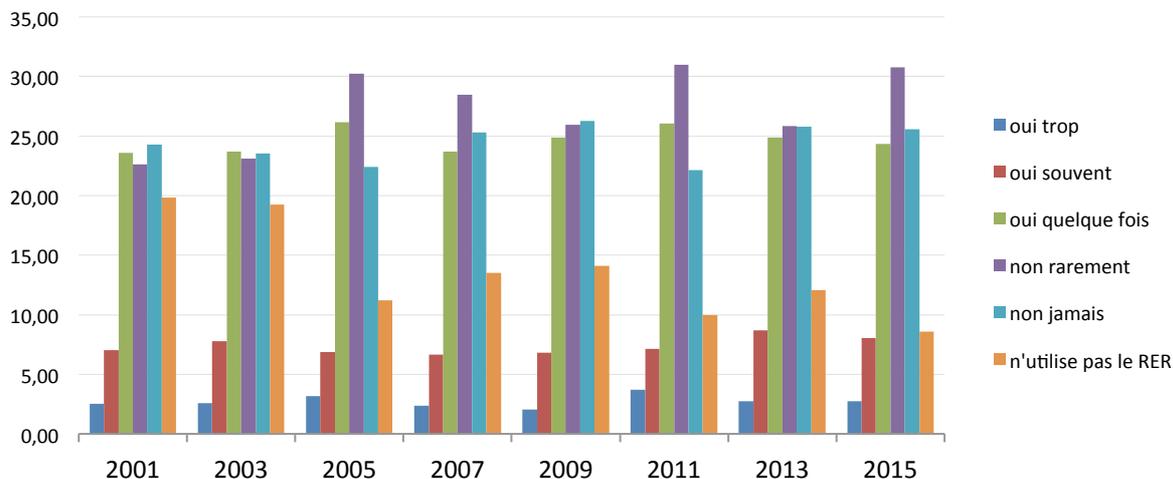
Peur dans le RER

L'évolution des taux de peur dans le RER suit le même schéma que celles dans le bus et le train. La proportion d'apeurés est toujours relativement stable d'une enquête à l'autre. Entre 2001 et 2015, l'écart maximum est de 1,65 point pour la modalité de réponse « oui, j'ai trop peur pour le prendre », de 2,05 points pour « oui, j'ai souvent peur » et de 2,54 points pour « oui, j'ai quelquefois peur ». En revanche, comme dans le cas des variables précédentes, la proportion de non-apeurés augmente assez fortement depuis la campagne de 2005. Le taux de réponse à l'item « non, j'ai rarement peur » atteint 30,23% en 2005 : il est à 7 points de plus que dans l'enquête précédente (23,10%) et à 6 points de plus (24,31%) qu'en 2001. Cette augmentation s'accompagne d'un élargissement du nombre d'usagers. Si en 2001, 19,86% des enquêtés déclarent ne pas utiliser le RER, ils ne sont plus que 11,20% à ne pas l'emprunter en 2005. On assiste par conséquent à un transfert des modalités de réponse « je ne prends jamais ce moyen de transport » à « non, j'ai rarement peur », ce qui implique, une fois encore, que l'élargissement des usagers à partir de 2005 s'accompagne d'une augmentation des non-apeurés et d'une stabilité des apeurés.

Tableau 3 : Évolution de la peur dans le RER en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne)

	oui trop	oui souvent	oui quelquefois	non rarement	non jamais	n'utilise pas le RER	total
2001	2,54	7,05	23,60	22,63	24,31	19,86	100,00
2003	2,59	7,77	23,72	23,10	23,56	19,25	100,00
2005	3,19	6,84	26,14	30,23	22,40	11,20	100,00
2007	2,36	6,65	23,69	28,47	25,33	13,49	100,00
2009	2,03	6,82	24,86	25,97	26,25	14,08	100,00
2011	3,68	7,15	26,05	31,01	22,15	09,95	100,00
2013	2,72	8,70	24,90	25,82	25,81	12,04	100,00
2015	2,74	8,02	24,32	30,80	25,55	08,56	100,00
moyenne	2,73	7,38	24,66	27,25	24,42	13,55	100,00

Figure 3: Évolution de la peur dans le RER en Île-de-France entre 2001 et 2015



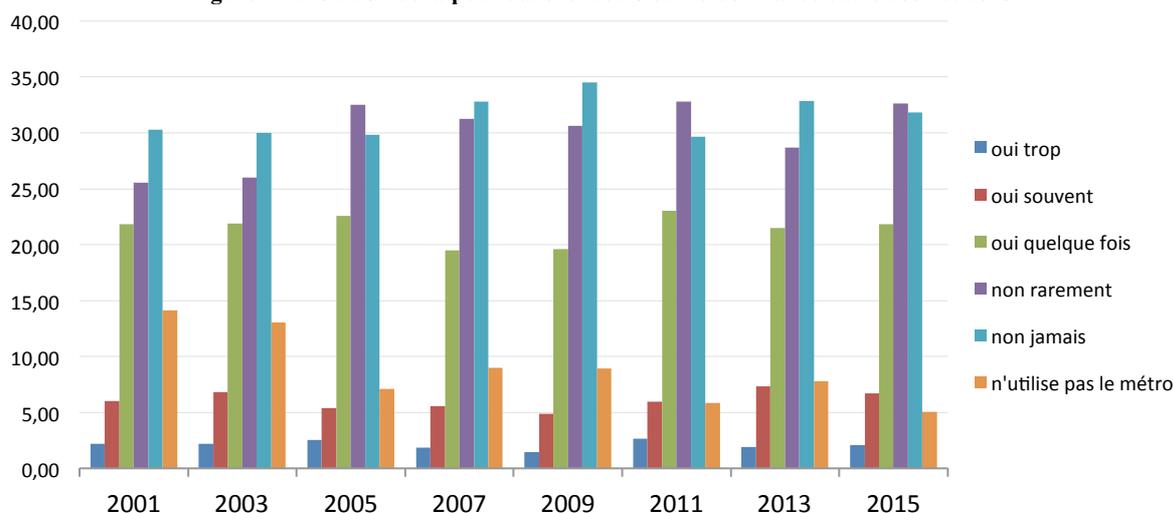
La peur dans le métro

Comme c'est le cas pour les autres moyens de transport, les taux d'apeurés dans le métro sont relativement stables d'une enquête à l'autre. Sur l'ensemble des enquêtes IAU-îdeF, l'écart maximum est de 1,17 point pour la modalité de réponse « oui, j'ai trop peur pour le prendre », 2,45 points pour « oui, j'ai souvent peur » et 3,53 points pour « j'ai quelquefois peur ». Par ailleurs, la proportion des non-apeurés augmente depuis la troisième enquête à travers l'item « non, j'ai rarement peur » dont le taux de réponse atteint 32,53% en 2005 alors même qu'il est de 25,52% en 2003 et 26,01% en 2001. Parallèlement, on assiste à une augmentation du taux d'usagers. Alors que 14,12% des enquêtés rapportent ne jamais emprunter le métro en 2001, ils ne sont plus que 7,13% à ne pas l'utiliser en 2005. L'élargissement des utilisateurs se traduit, là encore, par une augmentation des non-apeurés.

Tableau 4 : Évolution de la peur dans le métro en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne)

	oui trop	oui souvent	oui quelquefois	non rarement	non jamais	n'utilise pas le métro	total
2001	2,20	6,04	21,83	25,52	30,29	14,12	100,00
2003	2,19	6,84	21,88	26,01	30,02	13,06	100,00
2005	2,54	5,41	22,59	32,53	29,80	07,13	100,00
2007	1,88	5,58	19,52	31,25	32,77	09,00	100,00
2009	1,48	4,86	19,60	30,60	34,51	08,94	100,00
2011	2,65	5,99	23,05	32,81	29,63	05,87	100,00
2013	1,91	7,31	21,48	28,66	32,83	07,81	100,00
2015	2,06	6,68	21,81	32,61	31,80	05,03	100,00
moyenne	2,11	6,09	21,47	30,00	31,46	08,87	100,00

Figure 4 : Évolution de la peur dans le métro en Île-de-France entre 2001 et 2015



La peur dans le tramway

L'élargissement de l'usage accompagné de la stabilité du niveau de peur est particulièrement net dans le tramway. En raison d'une augmentation constante de l'utilisation de ce moyen de transport depuis la première enquête, le tramway donne une image particulièrement claire de ce transfert. En 2001, 69,15% des enquêtés rapportent ne pas utiliser le tramway, alors qu'ils ne sont plus que 25,90% dans ce cas en 2015⁴. Si la proportion d'apeurés augmente sensiblement sur la période, cette augmentation est sans commune mesure avec celle des non-apeurés. D'ailleurs, pour les premiers, seul le taux de réponse à l'item « oui, j'ai quelquefois peur » augmente en passant de 4,58% en 2001 à 9,85% en 2015. Concernant les seconds, on constate une évolution beaucoup plus importante. Les enquêtés qui rapportent avoir rarement peur sont trois fois plus nombreux en 2015 qu'en 2001 (24,29% contre 8,41%) et ceux déclarant n'avoir jamais peur sont deux fois plus nombreux (36,50% contre 15,88%).

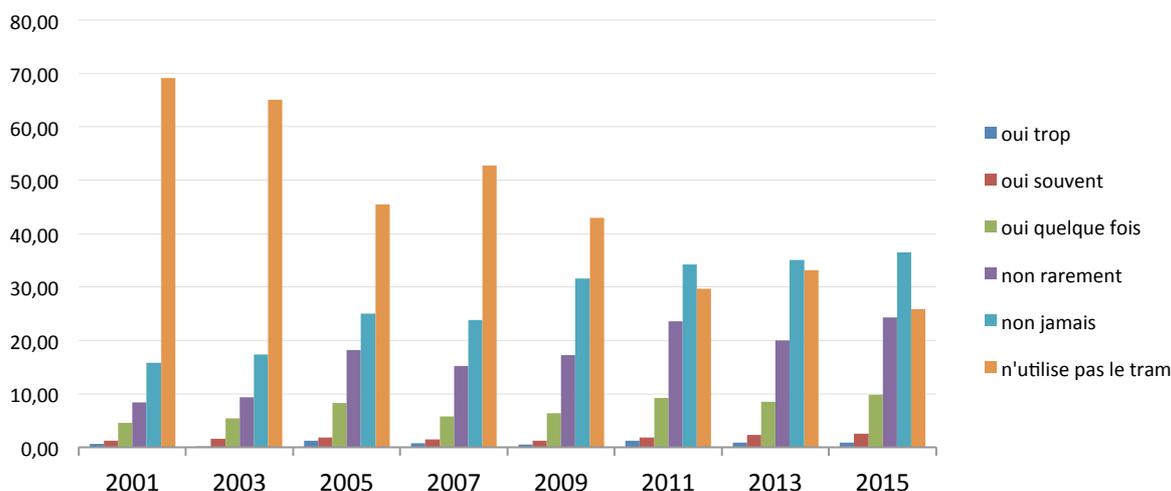
Tableau 5 : Évolution de la peur dans le tramway en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne)

	oui trop	oui souvent	oui quelquefois	non rarement	non jamais	n'utilise pas le tramway	total
2001	0,69	1,29	4,58	08,41	15,88	69,15	100,00
2003	0,08	1,58	5,39	09,32	17,32	65,07	100,00
2005	1,19	1,86	8,24	18,20	25,00	45,52	100,00
2007	0,77	1,51	5,81	15,19	23,89	52,82	100,00
2009	0,52	1,21	6,35	17,30	31,62	43,00	100,00
2011	1,28	1,88	9,29	23,60	34,27	29,68	100,00
2013	0,91	2,29	8,53	20,04	35,03	33,20	100,00
2015	0,91	2,55	9,85	24,29	36,50	25,90	100,00

⁴ Contrairement aux autres moyens de transport, où les taux d'utilisation sont relativement stables depuis 2005, le tramway connaît un élargissement des usagers à chaque nouvelle enquête (même si l'on observe une certaine stabilité depuis 2011).

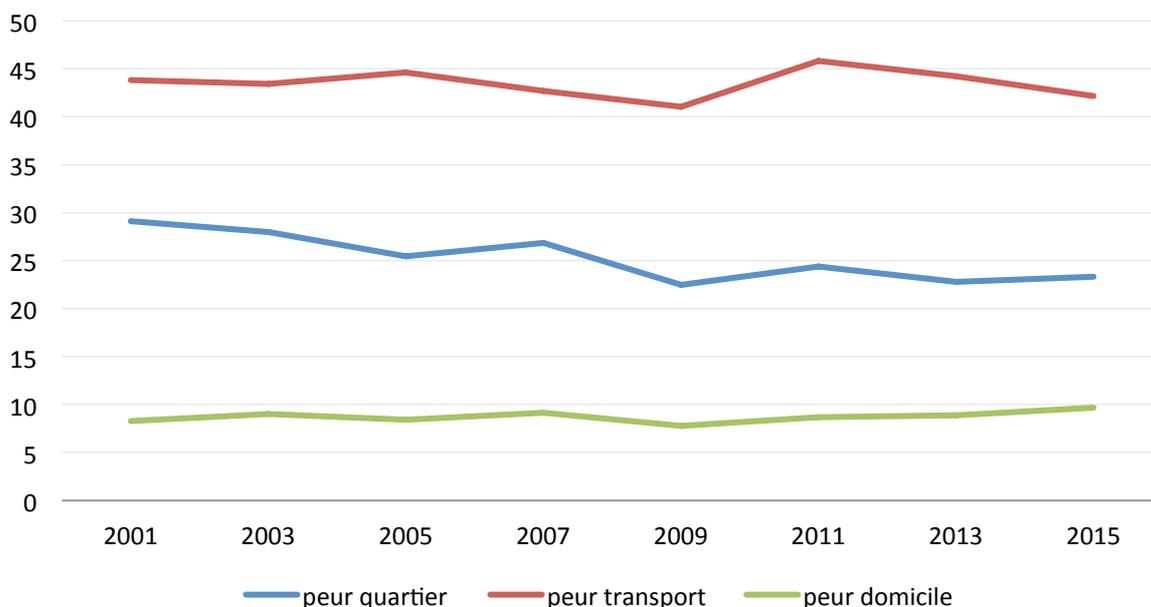
	oui trop	oui souvent	oui quelquefois	non rarement	non jamais	n'utilise pas le tramway	total
moyenne	0,79	1,77	7,26	17,04	27,44	45,54	100,00

Figure 5: Évolution de la peur dans le tramway en Île-de-France entre 2001 et 2015



Résumé: Tous les moyens de transport présentent une évolution similaire en matière d'insécurité. On constate toujours, à partir de 2005, une nette augmentation de la proportion d'utilisateurs au moins épisodiques. Mais cet élargissement des utilisateurs ne s'accompagne pas d'une augmentation des apeurés, mais des non-apeurés. Ce phénomène est particulièrement net dans le cas du tramway. Il n'en reste pas moins qu'en Île-de-France, l'insécurité dans les transports en commun est de loin la plus répandue. Comme en témoigne la figure 6, le niveau de peur dans ces espaces est quatre fois supérieur à celui de la peur au domicile et presque deux fois supérieur à celui de la peur dans le quartier de résidence.

Figure 6: Évolution des peurs dans les différents espaces en Île-de-France entre 2001 et 2015 (%)



Note de lecture : L'enquête IAU-ÎdeF ne comprend aucune question générale sur la peur dans les transports en commun. Cette variable (en rouge) rassemble toutes les personnes déclarant avoir peur d'être volé ou agressé dans au moins l'un des moyens de transport suivants : le bus, le train, le RER, le métro et le tramway.

Évolutions des taux d'insécurité personnelle dans les transports par département de résidence

Plusieurs variables sont fortement associées à l'insécurité personnelle dans les transports en commun. Parmi les principales, on trouve le sexe, l'âge, les victimations, la préoccupation sécuritaire, les opinions sur le quartier, le niveau de revenu, l'orientation politique, les catégories socioprofessionnelles et le département de résidence. En plus d'être très significatives, les associations entre ces différentes variables et l'insécurité personnelle dans les transports en commun sont relativement stables à travers le temps. Seule la relation entre le département de résidence et la peur dans les transports collectifs connaît des évolutions sensibles au cours des 8 enquêtes.

En 2001, la dispersion des différents taux de peur par département est relativement faible. En témoigne l'absence d'association statistique entre le département de résidence et l'insécurité dans les transports en commun dans la première enquête (le χ^2 de 11,82 est situé en dessous de la valeur seuil de 14,07 au niveau de signification de 5%). La relation entre ces deux variables apparaît comme significative à partir de l'enquête suivante (2003), grâce au très faible taux de peur des résidents du Val de Marne. Notons que dans ces deux enquêtes, le taux de peur des Parisiens dans les transports en commun est légèrement supérieur à celui de la moyenne régionale, ce qui ne se produira jamais plus par la suite.

La répartition des niveaux de peur par département telle que nous la connaissons aujourd'hui se dessine à partir de 2005. Depuis lors, les Séquanodionysiens, les Essonnais et les Val-d'Oisiens rapportent toujours les plus hauts niveaux de crainte dans les transports collectifs, tandis que les Parisiens, les Altoséquanais et les Yvelinois affichent les taux de peur les plus bas de la région.

Figure 7: Taux de peur dans les transports en commun par département en 2001

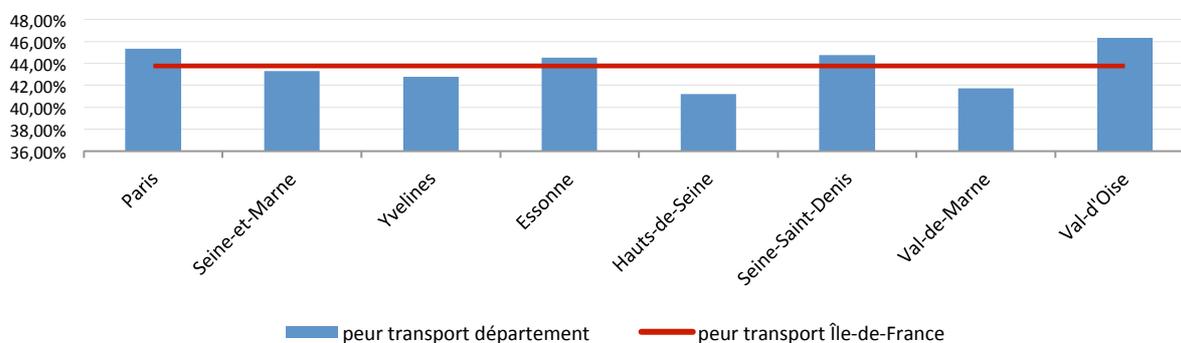


Figure 8: Taux de peur dans les transports en commun par département en 2003

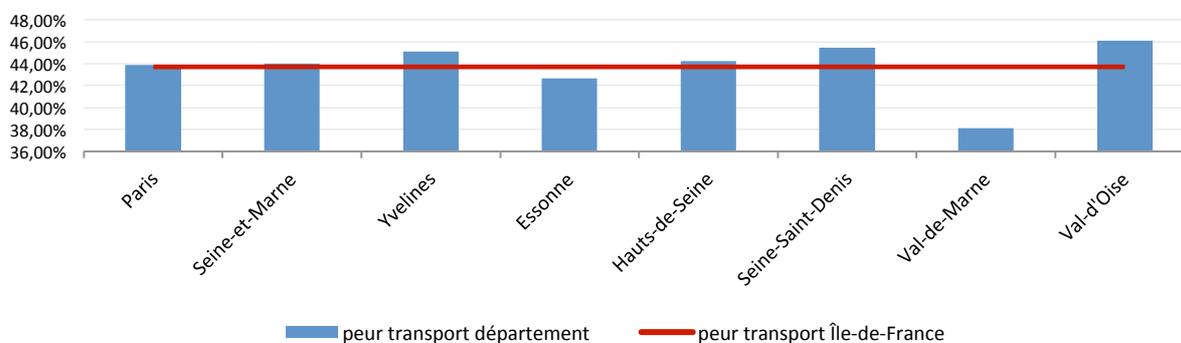


Figure 9: Taux de peur dans les transports en commun par département en 2005

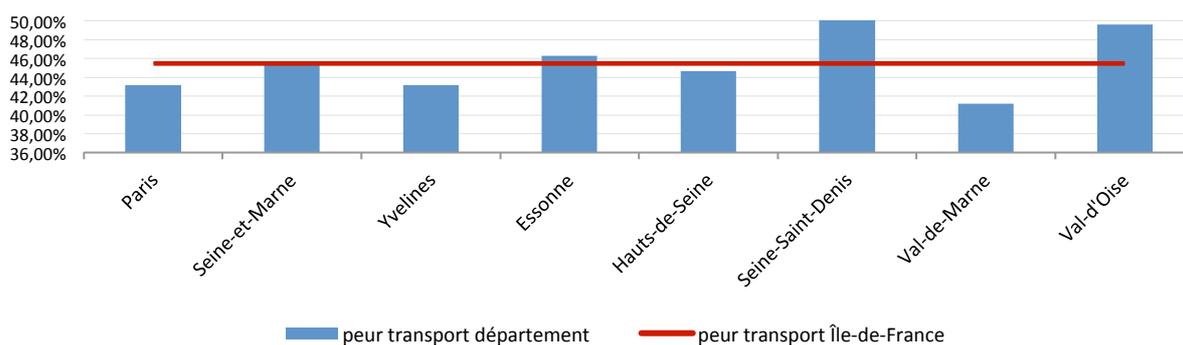


Figure 10: Taux de peur dans les transports en commun par département en 2007

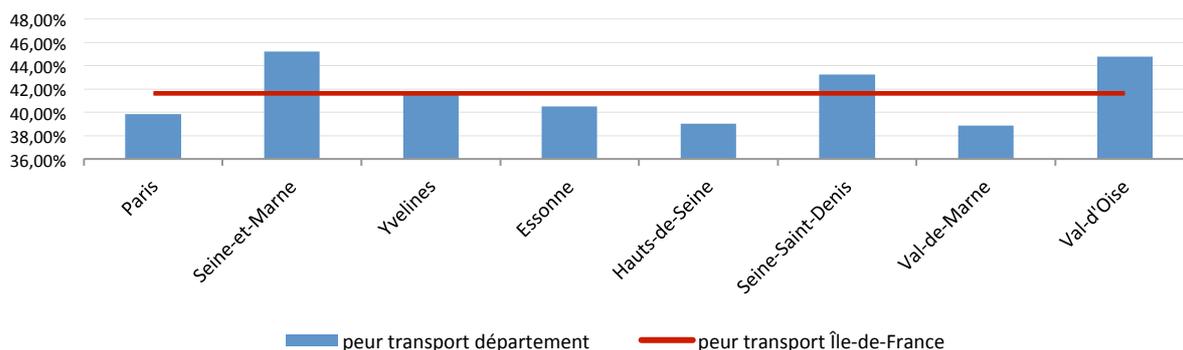


Figure 11: Taux de peur dans les transports en commun par département en 2009

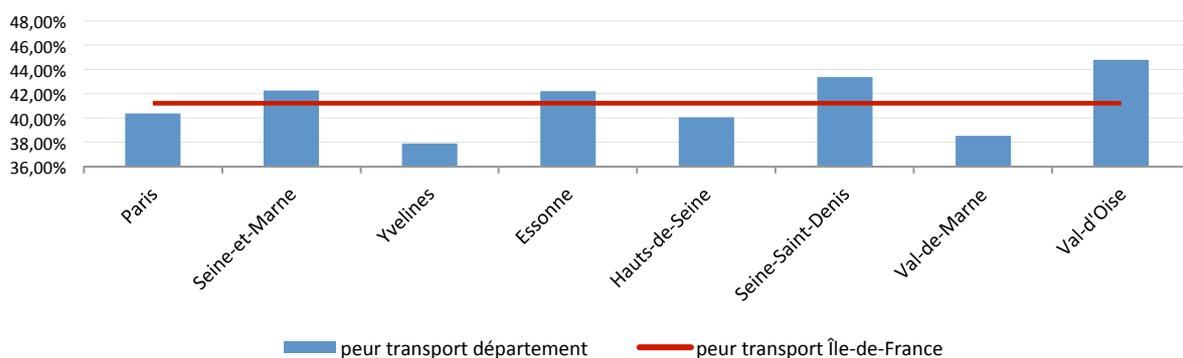


Figure 12: Taux de peur dans les transports en commun par département en 2011

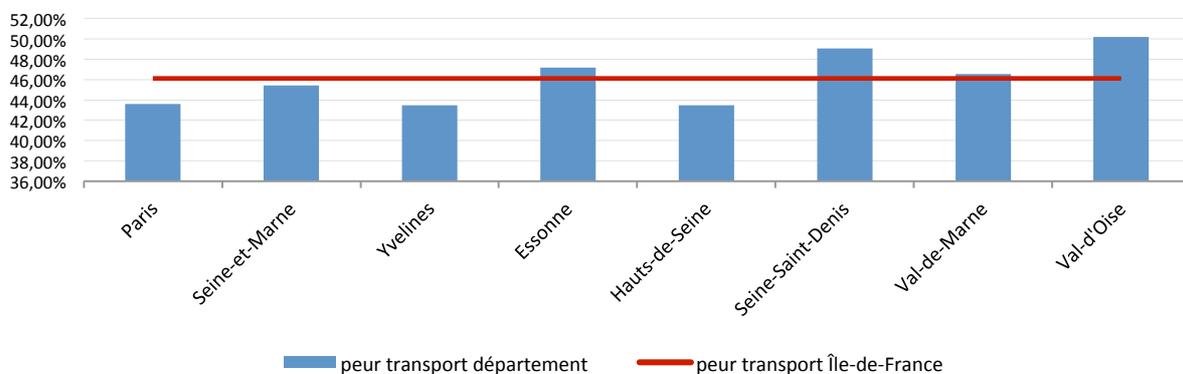


Figure 13: Taux de peur dans les transports en commun par département en 2013

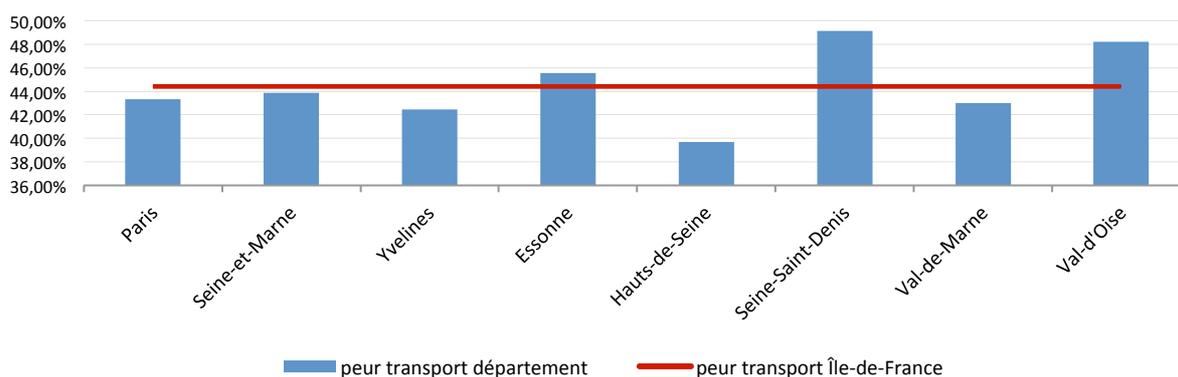
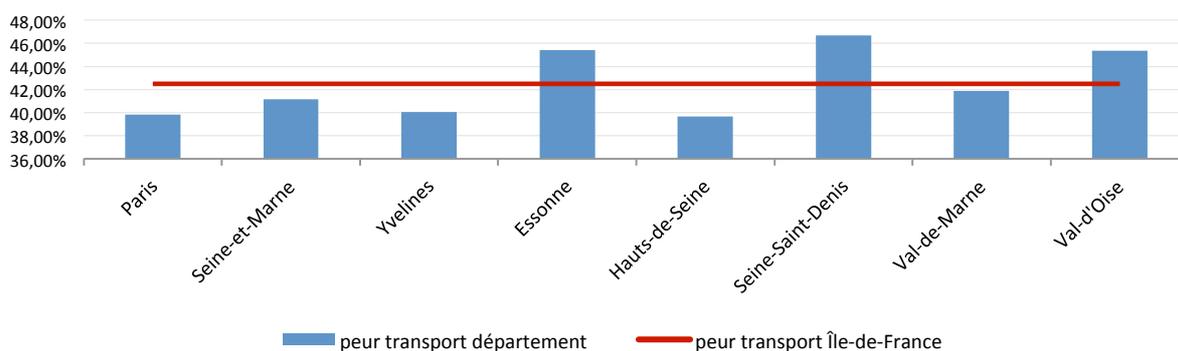
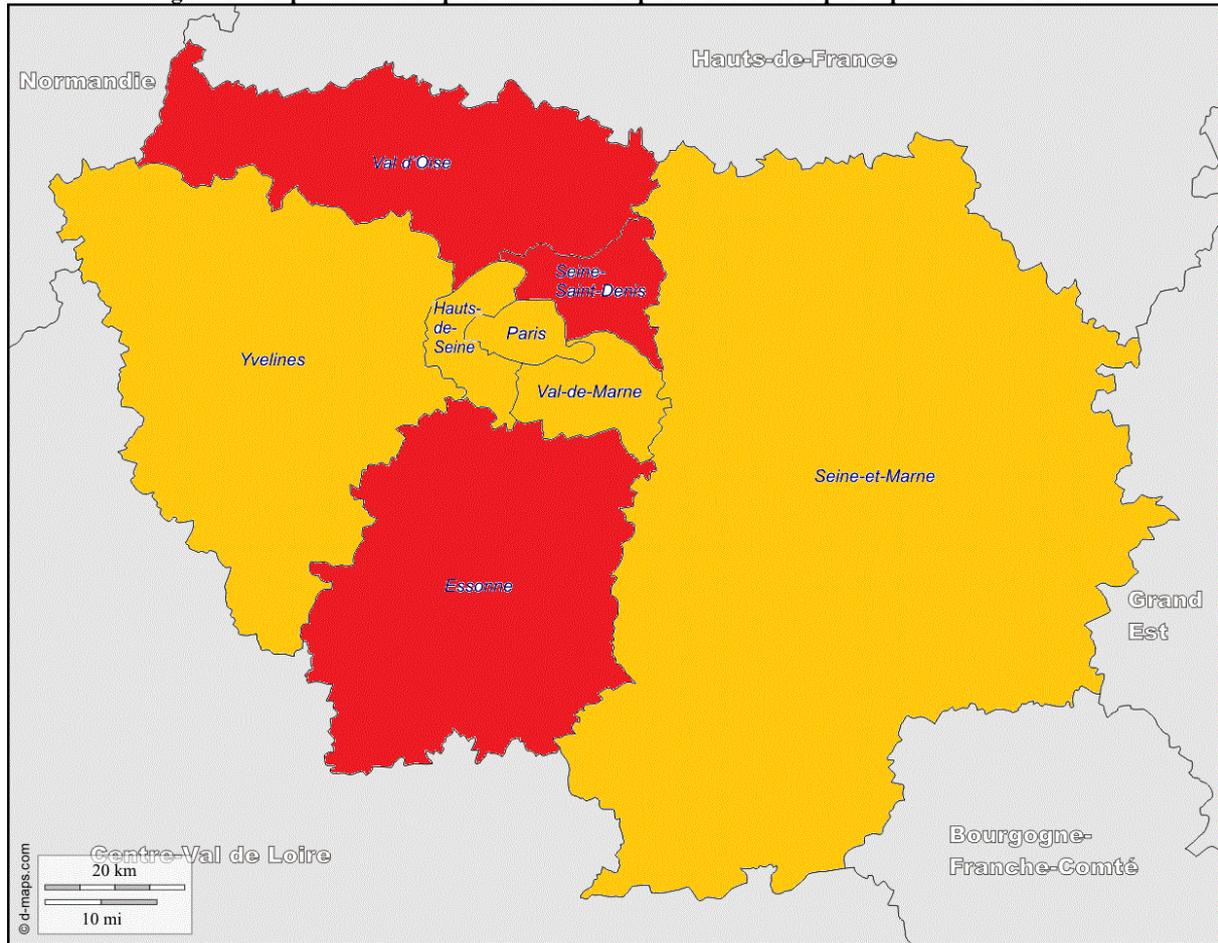


Figure 14: Taux de peur dans les transports en commun par département en 2015



La figure 14 distingue, d'après l'enquête de 2015, les départements dont les habitants sont les plus lourdement frappés par l'insécurité dans les transports en commun (en rouge) de ceux qui le sont moins (en jaune). La répartition est réalisée à partir du taux de peur régional qui s'élève à 42,16%. Les départements où les taux de peur des transports en commun sont supérieurs à la moyenne régionale sont en rouge. À l'inverse, ceux dont les taux sont situés en deçà de cette moyenne sont en jaune. Notons que certains départements passent d'un côté ou de l'autre selon les campagnes. C'est le cas notamment de la Seine-et-Marne dont le taux de peur était supérieur à la moyenne régionale entre 2003 et 2009.

Figure 15: Répartition de la peur dans les transports en commun par département en 2015



Résumé : Depuis 2005, les Séquanodionysiens, les Essonnais et les Val-d’Oisiens rapportent toujours les plus hauts niveaux de crainte dans les transports collectifs. À l’inverse, les Parisiens, les Altoséquanais et les Yvelinois affichent les taux de peur les plus bas de la région.

2 - Les victimations dans les transports en commun

En l’absence de modules spécifiquement dédiés aux victimations dans les transports en commun, l’enquête IAU-ÎdeF interdit le calcul d’une multivictimation homogène, et donc celui d’une incidence. Par conséquent, l’analyse réalisée en reste au calcul d’une prévalence limitée par le fait que nous connaissons seulement les victimes dans les transports et les gares pour l’incident le plus récent qu’elles ont décrit aux enquêteurs, sans savoir si, sur la période observée, les incidents antérieurs se sont déroulés dans la même localisation. Les transports en commun et les gares figurent parmi les modalités de localisation pour trois types d’atteintes : les agressions (et vols violents), les agressions sexuelles et les vols sans violence.

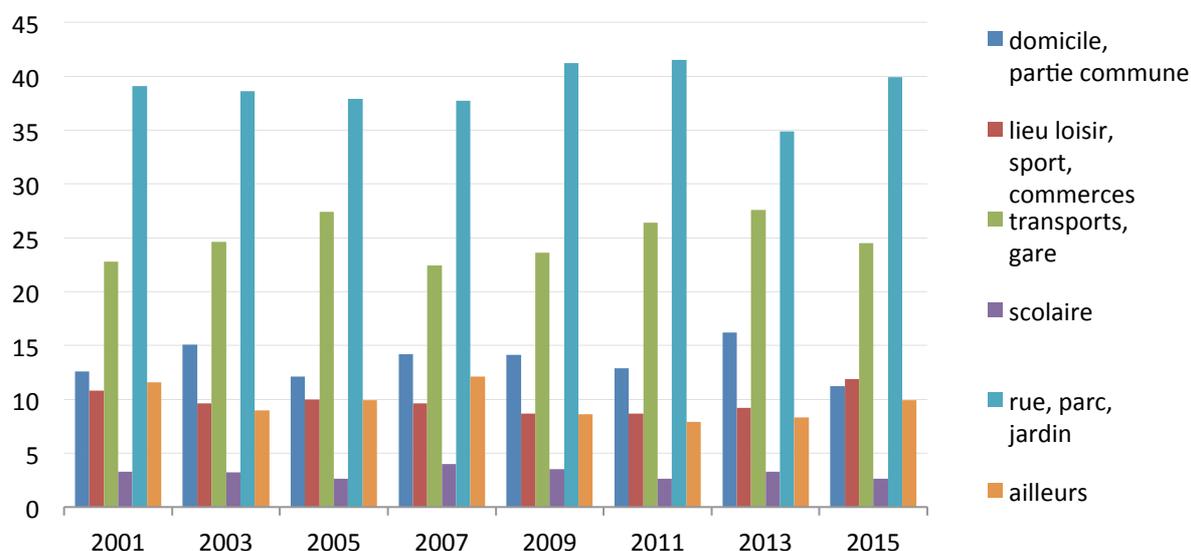
Les agressions (et vols violents) dans les transports en commun

En dépit d’un nombre d’atteintes peu élevé, la répartition des taux d’agressions dans les différents espaces est assez stable entre 1998 et 2014. Les transports collectifs et les gares figurent toujours à la deuxième place des lieux les plus lourdement frappés par ce type de victimations, derrière la rue, les parcs et les jardins, mais devant le domicile, les lieux de loisirs et les établissements scolaires. Les enquêtes IAU-ÎdeF montrent qu’en moyenne 25% des agressions se sont déroulées dans les espaces de transport entre 1998 et 2014 en région parisienne. Notons enfin que la dispersion des taux d’agression dans les transports collectifs et gares va jusqu’à 5,1 points.

Tableau 6 : Répartition des taux d'agression dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014 (% en ligne)

	domicile, partie commune	lieu loisir, sport, commerces	transports, gare	scolaire	rue, parc, jardin	ailleurs
1998-1999-2000	12,6	10,8	22,8	3,3	39,1	11,6
2000-2001-2002	15,1	09,6	24,6	3,2	38,6	09,0
2002-2003-2004	12,1	10,0	27,4	2,6	37,9	09,9
2004-2005-2006	14,2	09,6	22,4	4,0	37,7	12,1
2006-2007-2008	14,1	08,7	23,6	3,5	41,2	08,6
2008-2009-2010	12,9	08,7	26,4	2,6	41,5	07,9
2010-2011-2012	16,2	09,2	27,6	3,3	34,9	08,3
2012-2013-2014	11,2	11,9	24,5	2,6	39,9	09,9
moyenne	13,6	09,8	24,9	03,1	38,9	09,7

Figure 16: Répartition des taux d'agression dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014



Les agressions sexuelles

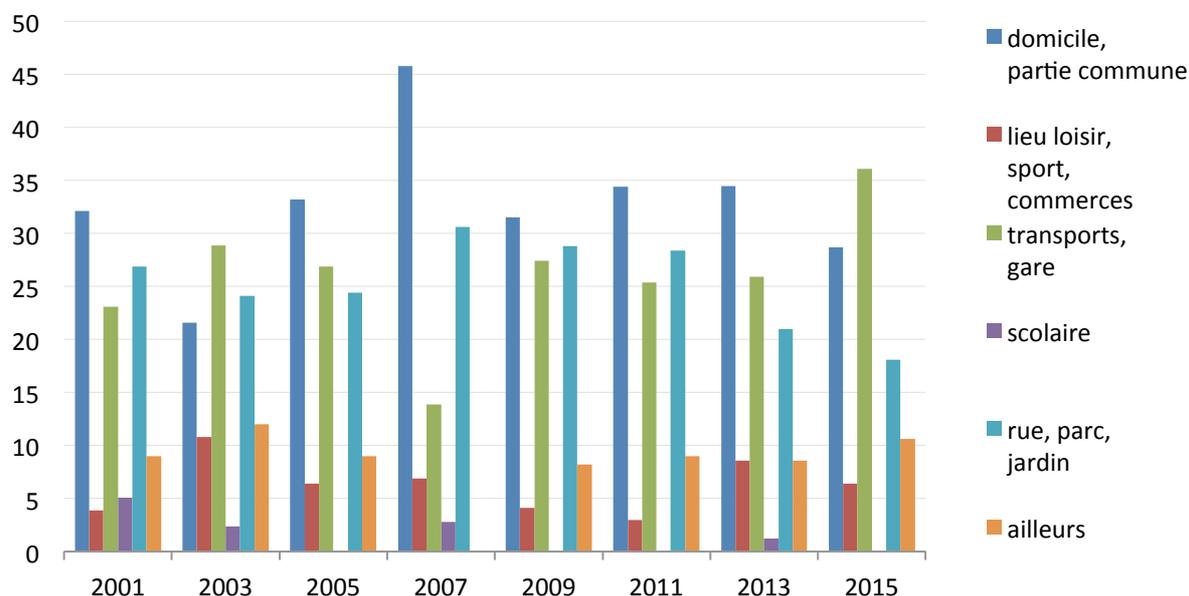
La répartition des taux d'agressions sexuelles dans les différents espaces est fluctuante entre 1998 et 2014, en raison d'un très faible nombre d'atteintes. Les transports collectifs et les gares sont les principaux espaces de victimations dans les deux enquêtes portant sur 2000-2001-2002 et 2012-2013-2014. En revanche, ils sont placés à la troisième place, derrière le domicile/parties communes et la rue/parcs/jardins dans les 6 autres enquêtes. À l'exception du taux particulièrement faible d'agressions sexuelles dans les transports collectif en 2004-2005-2006 (13,9%) et du taux particulièrement élevé en 2012-2013-2014 (36,1%), la dispersion est assez faible d'une enquête à l'autre. En témoigne notamment la proximité des résultats de la moyenne (26%) et de la médiane (26,4%), dont l'avantage est de ne pas être influencée par les scores extrêmes.

Tableau 7 : Répartition des taux d'agression sexuelle dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014 (% en ligne)

	domicile, partie commune	lieu loisir, sport, commerces	transports, gare	scolaire	rue, parc, jardin	ailleurs
1998-1999-2000	32,1	03,9	23,1	5,1	26,9	09,0
2000-2001-2002	21,6	10,8	28,9	2,4	24,1	12,0
2002-2003-2004	33,2	06,4	26,9	0,0	24,4	09,0
2004-2005-2006	45,8	06,9	13,9	2,8	30,6	00,0
2006-2007-2008	31,5	04,1	27,4	0,0	28,8	08,2
2008-2009-2010	34,4	03,0	25,4	0,0	28,4	09,0
2010-2011-2012	34,5	08,6	25,9	1,2	21,0	08,6
2012-2013-2014	28,7	06,4	36,1	0,0	18,1	10,6

	domicile, partie commune	lieu loisir, sport, commerces	transports, gare	scolaire	rue, parc, jardin	ailleurs
moyenne	32,7	06,3	26,0	1,4	25,3	08,3

Figure 17: Répartition des taux d'agression sexuelle dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014



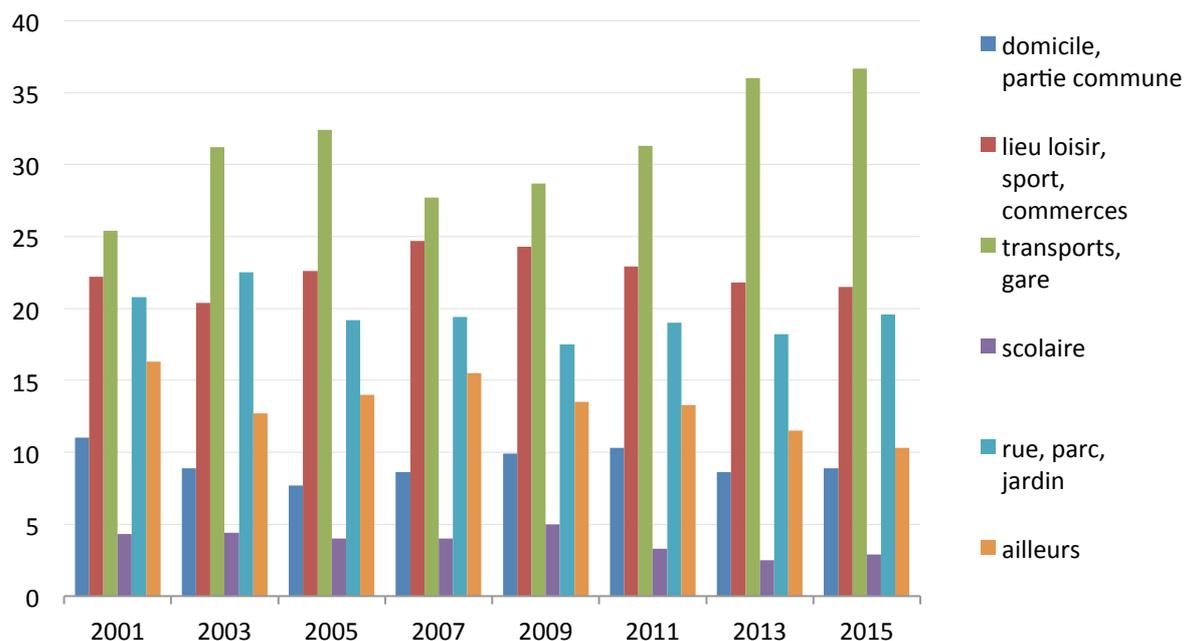
Les vols sans violence

La répartition des taux de vols dans les différents espaces est particulièrement stable d'une enquête à l'autre. Les transports collectifs et les gares figurent toujours à la première place des espaces les plus lourdement frappés par ce type d'atteintes, devant les lieux de loisirs, sports, commerces (toujours situés à la deuxième place) et les rues, parcs, jardins (toujours à la troisième). En moyenne, 31% des vols perpétrés entre 1998 et 2014 dans la région Île-de-France l'ont été dans les espaces de transports. Notons que les taux de vols sans violence dans les transports collectifs et gares sont à leur acmé dans les deux dernières enquêtes et que leur dispersion est finalement importante.

Tableau 8 : Répartition des taux de vol sans violence dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014 (% en ligne)

	domicile, partie commune	lieu loisir, sport, commerces	transports, gare	scolaire	rue, parc, jardin	ailleurs
1998-1999-2000	11,0	22,2	25,4	4,3	20,8	16,3
2000-2001-2002	08,9	20,4	31,2	4,4	22,5	12,7
2002-2003-2004	07,7	22,6	32,4	4,0	19,2	14,0
2004-2005-2006	08,6	24,7	27,7	4,0	19,4	15,5
2006-2007-2008	09,9	24,3	28,7	5,0	17,5	13,5
2008-2009-2010	10,3	22,9	31,3	3,3	19,0	13,3
2010-2011-2012	08,6	21,8	36,0	2,5	18,2	11,5
2012-2013-2014	08,9	21,5	36,7	2,9	19,6	10,3
moyenne	09,2	22,6	31,2	3,8	19,5	13,4

Figure 18: Répartition des taux d'agression sexuelle dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014



Résumé : Les transports en commun sont toujours au 1^{er} ou 2nd rang des lieux les plus frappés par la délinquance. Si l'on exclut les agressions sexuelles dont les taux sont insuffisamment élevés pour réaliser une analyse statistique fiable, on constate qu'un quart des agressions les plus récentes se sont déroulées dans les transports en commun. Cette proportion est plus importante encore pour les vols sans violence puisqu'un tiers des atteintes les plus récentes ont été perpétrées dans les espaces de transport. En bref, si les victimations dans les transports en commun sont assez peu élevées en valeur absolue, elles sont en revanche importantes en valeur relative.

La répartition des taux de victimation dans les transports en commun et les gares par département de résidence

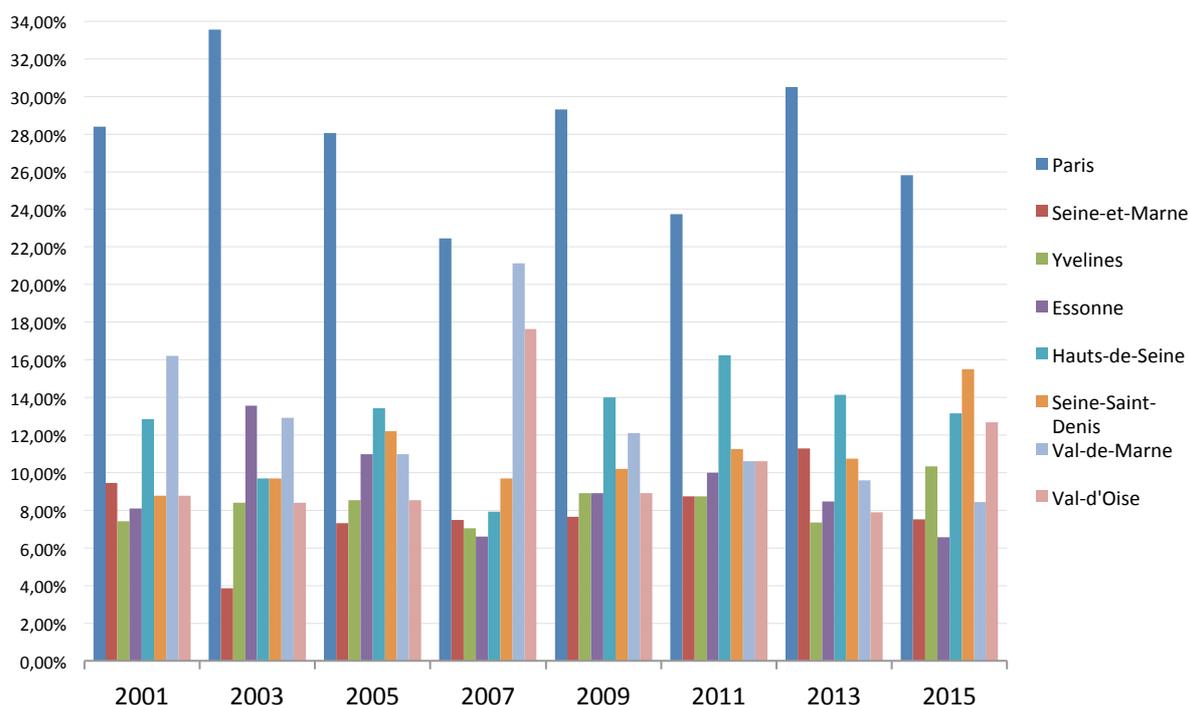
Les agressions et les vols violents

Les Parisiens sont toujours les plus lourdement frappés par les agressions tout-venant dans les transports collectifs et les gares. Selon les enquêtes, ils représentent entre 22,47% (2004-2005-2006) et 33,55% (2000-2001-2003) des victimes d'agression dans les espaces de transport en Île-de-France. Les taux d'agression dans les autres départements de la région sont significativement moins élevés, excepté en 2007 où les Val-de-Marnais et les Val-d'Oisiens rapportent des taux de victimation presque équivalents à celui des parisiens.

Tableau 9: Répartition des taux d'agression dans les transports en commun par département de résidence en Île-de-France entre 1998 et 2014 (% en colonne)

	1998-1999-2000	2000-2001-2002	2002-2003-2004	2004-2005-2006	2006-2007-2008	2008-2009-2010	2010-2011-2012	2012-2013-2014
75	28,38	33,55	28,05	22,47	29,30	23,75	30,51	25,82
77	09,46	03,87	07,32	07,49	07,64	08,75	11,30	07,51
78	07,43	08,39	8,54	07,05	08,92	08,75	07,34	10,33
91	08,11	13,55	10,98	06,61	08,92	10,00	08,47	06,57
92	12,84	09,68	13,41	07,93	14,01	16,25	14,12	13,15
93	08,78	09,68	12,20	09,69	10,19	11,25	10,73	15,49
94	16,22	12,90	10,98	21,15	12,10	10,63	09,60	08,45
95	08,78	08,39	08,54	17,62	08,92	10,63	07,91	12,68
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Figure 19: Répartition des taux d'agression dans les transports en commun par département de résidence en Île-de-France entre 1998 et 2014



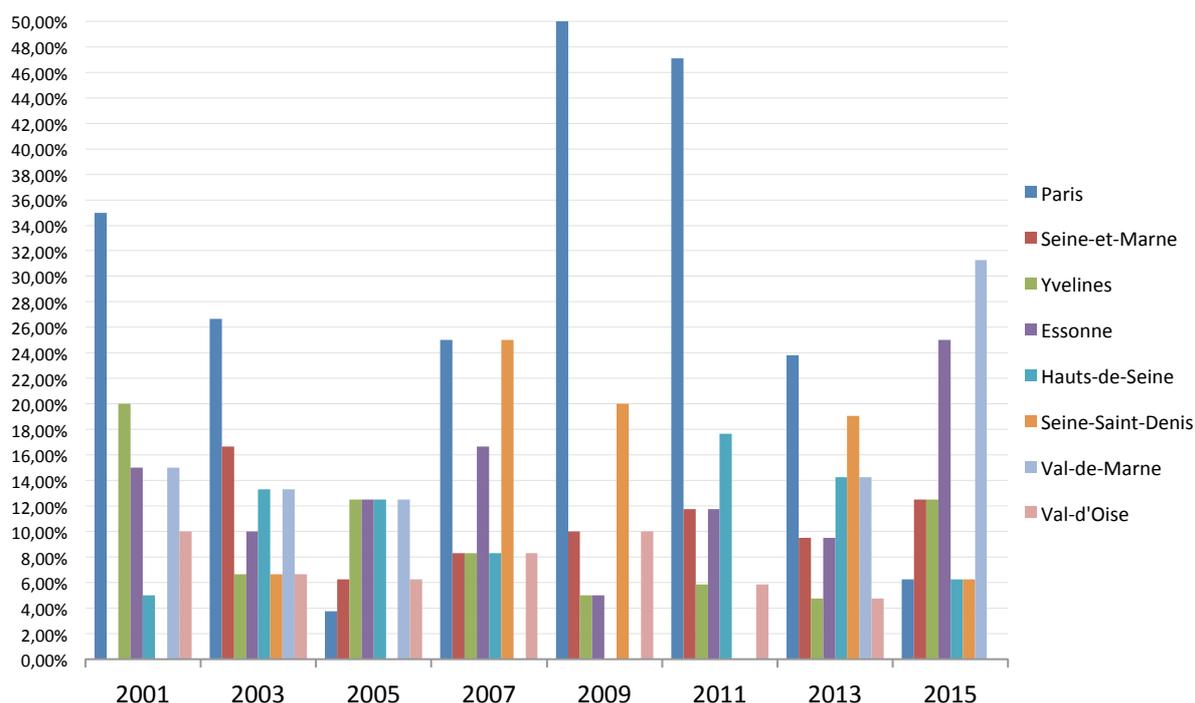
Les agressions sexuelles

En raison du faible taux d'agression sexuelle, il est très difficile d'apprécier la répartition de cette atteinte en fonction du département de résidence de la victime. Les résultats à notre disposition suggèrent une victimation plus importante des Parisien(ne)s entre 1998 et 2003, et entre 2006 et 2012. En revanche, les Val-de-Marnais(es) rapportent un taux d'agression sexuelle aussi important que les Parisien(ne)s en 2004-2005-2006 (25,00%). Enfin, en 2012-2013-2014, les Séquanodionysien(ne)s (31,25%), les Essonnien(ne)s (25,00%), les Yvelinois(es) (12,50%) et les Seine-et-Marnais(es) (12,50%) rapportent des taux de victimation plus élevés que les Parisien(ne)s (6,25%).

Tableau 10: Répartition des taux d'agression sexuelle dans les transports en commun par département de résidence en Île-de-France entre 1998 et 2014 (% en colonne)

	1998-1999-2000	2000-2001-2002	2002-2003-2004	2004-2005-2006	2006-2007-2008	2008-2009-2010	2010-2011-2012	2012-2013-2014
75	35,00	26,67	03,75	25,00	50,00	47,06	23,81	06,25
77	00,00	16,67	06,25	08,33	10,00	11,76	09,52	12,50
78	20,00	06,67	12,50	08,33	05,00	05,88	04,76	12,50
91	15,00	10,00	12,50	16,67	05,00	11,76	09,52	25,00
92	05,00	13,33	12,50	08,33	00,00	17,65	14,29	06,25
93	00,00	06,67	00,00	25,00	20,00	00,00	19,05	06,25
94	15,00	13,33	12,50	00,00	00,00	00,00	14,29	31,25
95	10,00	06,67	06,25	08,33	10,00	05,88	04,76	00,00
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Figure 20: Répartition des taux d'agression sexuelle dans les transports en commun par département de résidence en Île-de-France entre 1998 et 2014



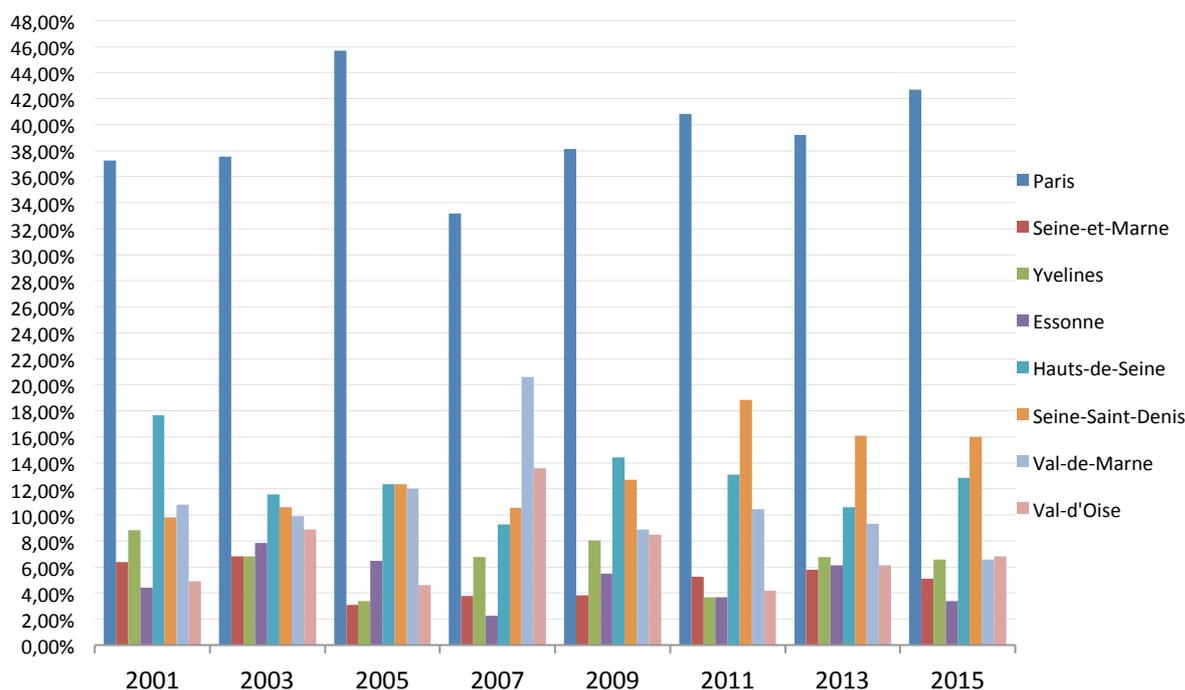
Les vols sans violence

Comme pour les agressions, les Parisiens sont toujours les plus lourdement frappés par les vols sans violence. Ils représentent, selon les enquêtes, entre 33,17% (2004-2005-2006) et 45,68% (2002-2003-2004) des victimes dans les transports en commun ou les gares en Île-de-France. Par ailleurs, les vols sans violence touchent une proportion plus importante de Séquanodionysiens depuis 2008-2009-2010. Les habitants de Seine-Saint-Denis occupent, dans les trois dernières enquêtes, la deuxième place des victimes de cette atteinte, devant les Altoséquanais. Ils représentent 18,85% des victimes de vol en 2008-2009-2010 et 16% entre 2010 et 2014.

Tableau 11: Répartition des taux de vol sans violence dans les transports en commun par département de résidence en Île-de-France entre 1998 et 2014 (% en colonne)

	1998-1999-2000	2000-2001-2002	2002-2003-2004	2004-2005-2006	2006-2007-2008	2008-2009-2010	2010-2011-2012	2012-2013-2014
75	37,25	37,54	45,68	33,17	38,14	40,84	39,23	42,72
77	06,37	06,83	03,09	03,77	03,81	05,24	05,79	05,10
78	08,82	06,83	03,40	06,78	08,05	03,66	06,75	06,55
91	04,41	07,85	06,48	02,26	05,51	03,66	06,11	03,40
92	17,65	11,60	12,35	09,30	14,41	13,09	10,61	12,86
93	09,80	10,58	12,35	10,55	12,71	18,85	16,08	16,02
94	10,78	09,90	12,04	20,60	08,90	10,47	09,32	06,55
95	04,90	08,87	04,63	13,57	08,47	04,19	06,11	06,80
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Figure 21: Répartition des taux de *vol sans violence* dans les transports en commun par département de résidence en Île-de-France entre 1998 et 2014



Résumé : Si l'on exclut les agressions sexuelles dont les taux sont trop faibles pour réaliser une analyse statistique fiable, on constate que les Parisiens sont toujours les plus lourdement victimés. Paradoxalement, leurs taux de peur figurent toujours parmi les plus bas de la région.

II - Analyse des séries en population *proxy* d'usagers

Cette seconde partie a pour objectif l'analyse des victimations et de l'insécurité dans les transports en commun rapportée à la population des seuls usagers. Malheureusement, l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité* ne comprend aucune question sur l'usage des transports collectifs. Cette absence oblige à se référer à un *proxy* d'usager, autrement dit à une ou plusieurs variables présentes dans l'enquête qui permettent de cerner la population d'utilisateurs des transports en commun. Notre *proxy* d'usagers repose sur deux questions : la première concerne l'utilisation du moyen de transport le plus fréquent pour se rendre sur son lieu de travail, et la seconde l'utilisation du moyen de transport le plus fréquent pour leur loisirs. Les enquêtés qui déclarent utiliser le plus souvent les transports collectifs pour aller travailler et/ou ceux qui rapportent utiliser le plus souvent les transports en commun pour leurs loisirs composent notre *proxy* d'usagers. Cette population *proxy* d'usagers se compose donc d'individus qui utilisent les transports en commun de façon régulière⁵. Concernant l'évolution de la taille de cette population, on constate sa très légère augmentation entre la première et la dernière enquête. En 2001, on recense 4539 usagers réguliers, soit 43,23% de la population totale de l'enquête. En 2015, on en dénombre 4963, soit 47,21% de l'échantillon⁶.

⁵ Par conséquent, les usagers occasionnels sont exclus de cette population. Certes, l'item « je n'utilise jamais ce moyen de transport » proposé comme modalité de réponse aux questions sur la peur aurait permis la construction d'une population plus large d'utilisateurs. Mais nous avons rapidement écarté cette solution pour deux raisons. Tout d'abord, cette population d'usagers – occasionnels et réguliers – était beaucoup trop proche de la population globale pour présenter un réel intérêt. Ensuite, comme le montrent les résultats de nos analyses, la population totale des usagers a sensiblement augmenté sur la période de référence. Or, une telle évolution se prête assez mal à une opération d'empilement.

⁶ Notons que l'usage des transports en commun est plus important dans la région Île-de-France que n'importe où ailleurs en France métropolitaine.

1 - L'insécurité personnelle dans les transports en commun

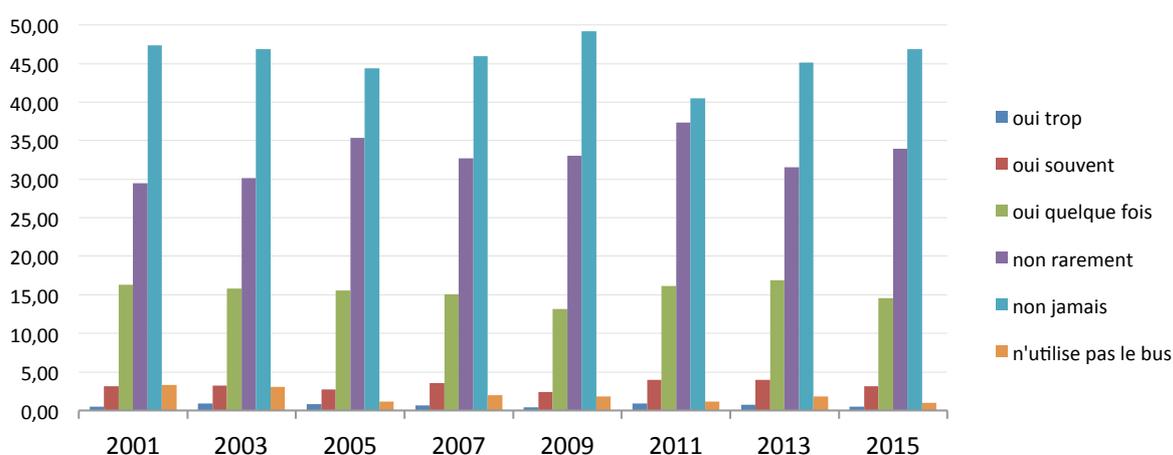
La peur dans le bus

L'évolution des taux de peur parmi les usagers réguliers est similaire à celle observée en population générale. Les taux de réponse pour les items « oui, j'ai quelquefois peur », « non, j'ai rarement peur » et « non, je n'ai jamais peur » sont toujours légèrement plus élevés pour les usagers, tout en respectant le même ordre de grandeur. Mais la principale différence tient à la croissance de l'usage du bus parmi les usagers réguliers des transports en commun sur la période observée. En 2001, 3,28% des usagers n'utilisent pas ce moyen de transport, et seulement 0,95% sont dans ce cas en 2015. Par ailleurs, l'augmentation du taux de réponse à l'item « non, j'ai rarement peur » à partir de 2005 s'explique par une diminution du taux de réponse à l'item « non, je n'ai jamais peur ». Il s'agit, dans ce cas, d'un transfert entre deux items qui traduisent, l'un et l'autre, une absence de peur dans le bus.

Tableau 12: Évolution de la peur dans le bus parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne)

	oui trop	oui souvent	oui quelquefois	non rarement	non jamais	n'utilise pas le bus	total
2001	0,51	3,11	16,28	29,48	47,35	3,28	100,00
2003	0,89	3,24	15,79	30,12	46,87	3,09	100,00
2005	0,84	2,73	15,56	35,34	44,42	1,12	100,00
2007	0,66	3,59	15,07	32,68	45,98	2,02	100,00
2009	0,37	2,36	13,18	33,06	49,19	1,83	100,00
2011	0,88	3,96	16,12	37,36	40,53	1,16	100,00
2013	0,72	3,93	16,85	31,55	45,13	1,84	100,00
2015	0,50	3,18	14,57	33,91	46,89	0,95	100,00
moenne	0,67	3,26	15,43	32,94	45,80	1,91	100,00

Figure 22: Évolution de la peur dans le bus parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015



Peur dans le train

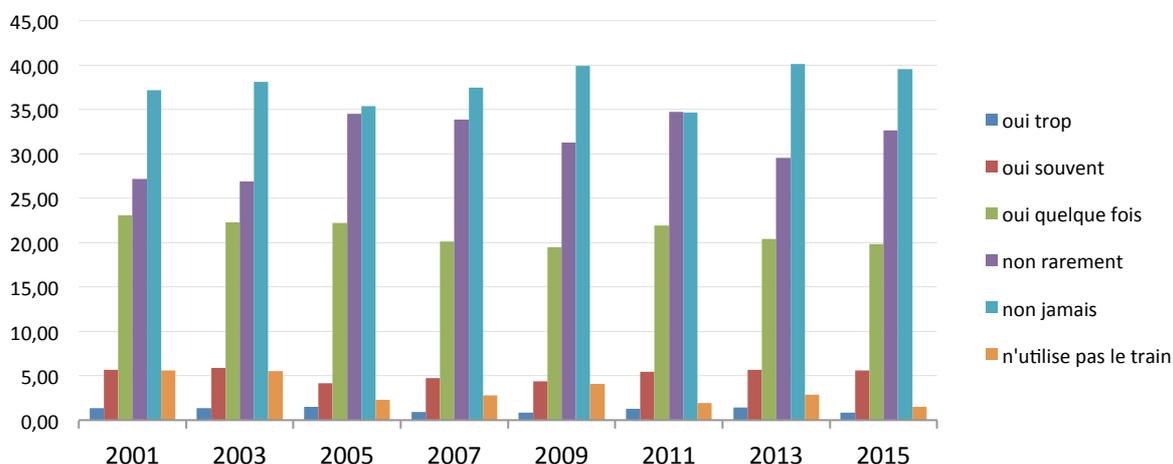
De même que pour le bus, l'évolution des taux de peur dans le train parmi les usagers réguliers est analogue à celle observée en population générale. Les taux de réponse pour les items « oui, j'ai quelquefois peur », « non, j'ai rarement peur » et « non, je n'ai jamais peur » sont toujours légèrement plus élevés pour les usagers que pour la population générale. Mais la différence majeure est, là encore, l'usage plus répandu du train parmi les utilisateurs réguliers des transports collectifs sur la période observée. En 2001, 5,57% des usagers n'utilisent pas ce moyen de transport, et seulement 1,53% sont dans ce cas en 2015. C'est l'enquête de 2005 qui marque la plus forte augmentation de la proportion d'usagers de ce moyen de transport. En 2003, ce sont 5,50% des enquêtés qui rapportent ne jamais emprunter ce moyen de transport. Ils ne sont plus que 2,31% dans ce cas en 2005. Par ailleurs, on constate, sur la même période, une diminution du taux de réponse à l'item « non, je n'ai jamais peur », passant de 38,11% en 2003 à 35,38% en 2005. La baisse du taux de réponse pour ces deux items conduit à augmenter, par effet de transfert, le taux de réponse à l'item « non, j'ai rarement peur », qui

passé de 26,89% en 2003 à 34,53% en 2005. Ce transfert produit une très légère augmentation du taux de non-apeurés à partir de 2005 (65% de non-apeurés en 2003 contre 69,91% en 2005).

Tableau 13: Évolution de la peur dans le train parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne)

	oui trop	oui souvent	oui quelquefois	non rarement	non jamais	n'utilise pas le train	total
2001	1,37	5,64	23,09	27,14	37,19	5,57	100,00
2003	1,37	5,85	22,28	26,89	38,11	5,50	100,00
2005	1,47	4,13	22,18	34,53	35,38	2,31	100,00
2007	0,95	4,75	20,15	33,88	37,46	2,81	100,00
2009	0,85	4,37	19,49	31,31	39,91	4,07	100,00
2011	1,27	5,48	21,91	34,74	34,66	1,94	100,00
2013	1,39	5,65	20,43	29,52	40,14	2,88	100,00
2015	0,87	5,58	19,83	32,62	39,57	1,53	100,00
moyenne	1,19	5,18	21,17	31,33	37,80	3,33	100,00

Figure 23: Évolution de la peur dans le train parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015



Peur dans le RER

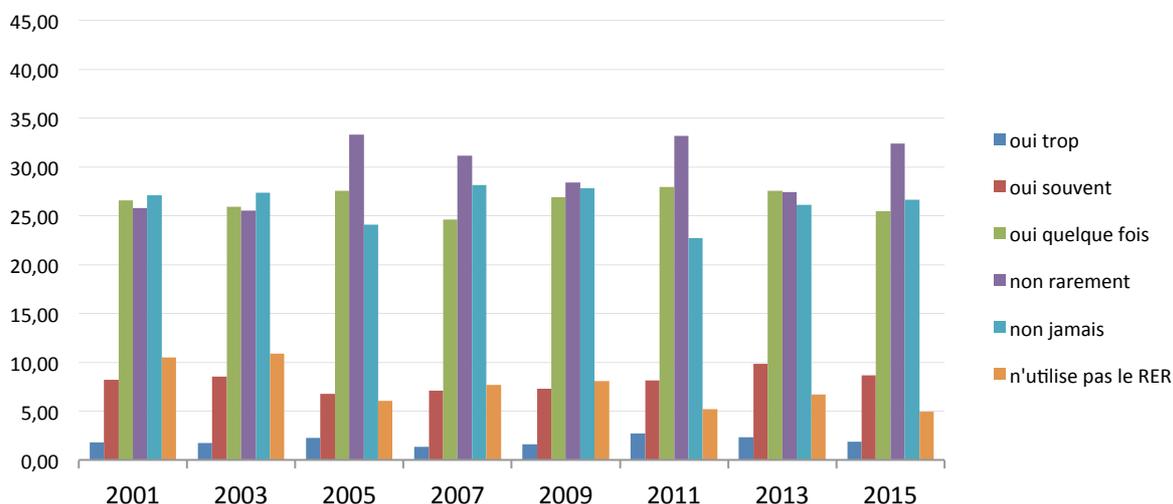
L'évolution des taux de peur dans le RER parmi les usagers réguliers est, une fois encore, similaire à celle observée en population générale. Les taux de réponse pour les items « oui, j'ai quelquefois peur », « non, j'ai rarement peur » et « non, je n'ai jamais peur » sont toujours légèrement plus élevés pour les usagers. La différence majeure est toujours la même : une utilisation plus importante du RER parmi les usagers réguliers des transports en commun sur la période concernée. En 2001, 10,49% des utilisateurs n'empruntent jamais le RER, et seulement 4,96% sont dans ce cas en 2015. C'est l'enquête de 2005 qui marque, là encore, une augmentation nette de la proportion d'usagers de ce moyen de transport. En 2003, 10,91% des usagers rapportent ne jamais utiliser le RER alors qu'ils sont 6,04% en 2005. Par ailleurs, on constate, sur la même période, une diminution du taux de réponse à l'item « non, je n'ai jamais peur », passant de 27,37% en 2003 à 24,07% en 2005. La baisse du taux de réponse pour ces deux items conduit à augmenter, par effet de transfert, le taux de réponse à l'item « non, j'ai rarement peur » : il passe de 25,52% en 2003 à 33,32% en 2005. Ce transfert produit, là encore, une très légère augmentation du taux de non-apeurés à partir de 2005 (52,89% de non-apeurés en 2003 à 57,39% en 2005).

Tableau 14: Évolution de la peur dans le RER parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne)

	oui trop	oui souvent	oui quelquefois	non rarement	non jamais	n'utilise pas le RER	total
2001	1,83	8,22	26,59	25,80	27,08	10,49	100,00
2003	1,74	8,51	25,95	25,52	27,37	10,91	100,00
2005	2,24	6,79	27,54	33,32	24,07	06,04	100,00
2007	1,31	7,12	24,59	31,16	28,16	07,66	100,00

	oui trop	oui souvent	oui quelquefois	non rarement	non jamais	n'utilise pas le RER	total
2009	1,57	7,26	26,89	28,38	27,81	08,08	100,00
2011	2,72	8,17	27,98	33,15	22,75	05,23	100,00
2013	2,32	9,81	27,58	27,45	26,13	06,71	100,00
2015	1,89	8,66	25,49	32,38	26,62	04,96	100,00
moyenne	1,95	8,07	26,58	29,65	26,25	07,51	100,00

Figure 24: Évolution de la peur dans le RER parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015



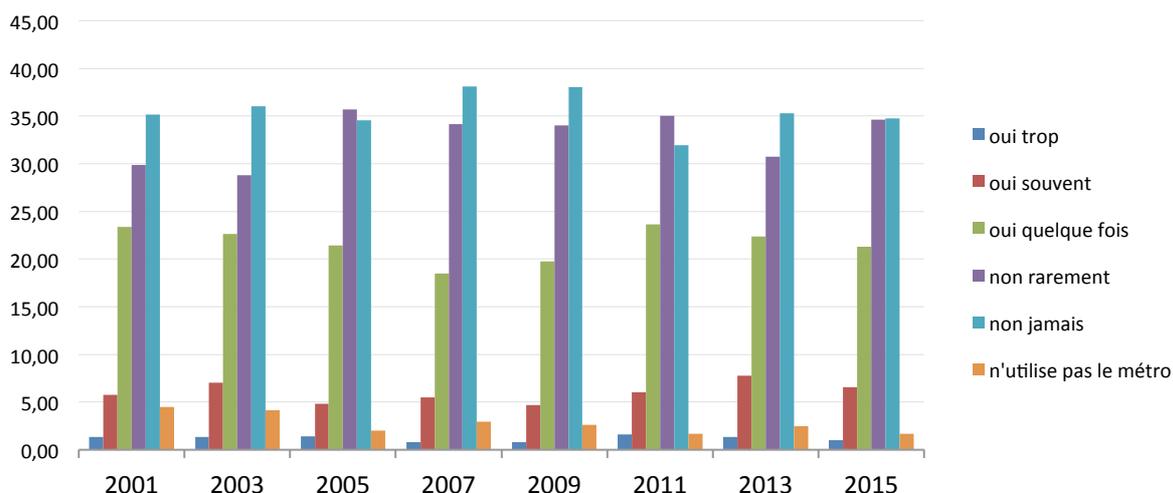
Peur dans le métro

Comme pour les autres moyens de transport, l'évolution des taux de peur dans le métro parmi les usagers est analogue à celle en population générale. La proportion d'utilisateurs a augmenté dans les deux populations sur la période observée. En 2001, 4,49% des usagers n'utilisent pas le métro, et seulement 1,71% sont dans ce cas en 2015. Par ailleurs, on constate, une fois encore, une augmentation importante du taux de réponse pour l'item « non, j'ai rarement peur » à partir de 2005. Alors que 28,80% des usagers choisissaient cette modalité de réponse en 2003, ils sont 35,69% à le faire deux ans plus tard. Cette évolution s'explique toujours grâce au même transfert : une augmentation de l'usage du métro et une diminution du taux de réponse pour l'item « non, je n'ai jamais peur ». Dans le cas du métro, un troisième facteur intervient : une diminution du taux de réponse pour l'item « oui, j'ai souvent peur », passant de 7,05% en 2003 à 4,84% en 2005.

Tableau 15: Évolution de la peur dans le métro parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne)

	oui trop	oui souvent	oui quelquefois	non rarement	non jamais	n'utilise pas le métro	total
2001	1,34	5,75	23,38	29,85	35,18	4,49	100,00
2003	1,33	7,05	22,63	28,80	36,04	4,15	100,00
2005	1,43	4,84	21,45	35,69	34,57	2,02	100,00
2007	0,78	5,48	18,50	34,18	38,09	2,97	100,00
2009	0,81	4,70	19,77	34,05	38,06	2,62	100,00
2011	1,59	6,05	23,65	35,05	31,96	1,70	100,00
2013	1,35	7,78	22,38	30,72	35,32	2,46	100,00
2015	1,01	6,59	21,28	34,64	34,78	1,71	100,00
moyenne	1,21	6,03	21,63	32,87	35,50	2,77	100,00

Figure 25: Évolution de la peur dans le métro parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015



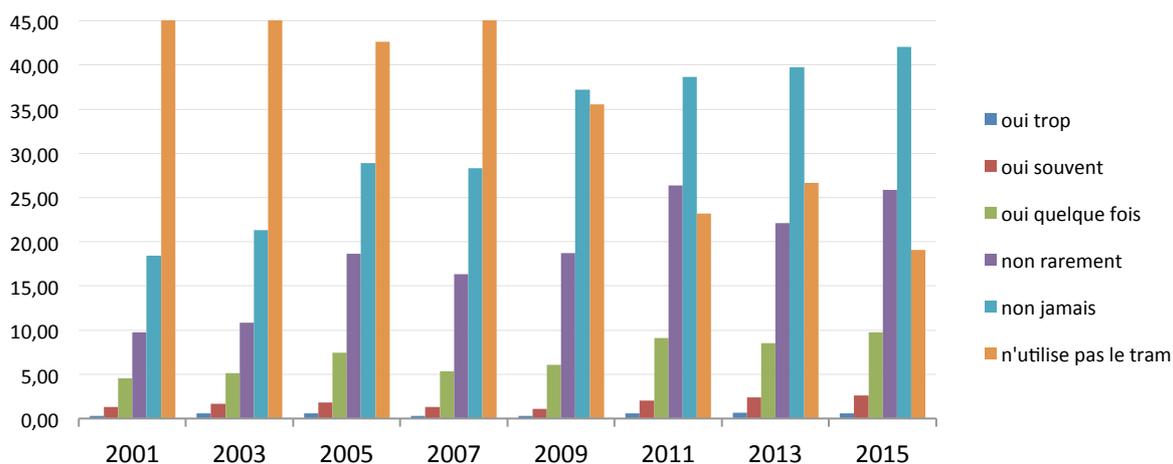
Peur dans le tramway

Jusqu'en 2007, les taux de peur dans le tramway parmi les usagers sont quasi-identiques à ceux de la population générale. On constate que jusqu'à l'enquête de 2007, les usagers réguliers n'utilisent pas plus le tramway que le reste de la population francilienne. Les deux populations se superposent donc presque parfaitement sur cette période. En revanche, à partir de 2009, l'usage du tramway s'est répandu parmi les usagers de transport en commun. Cet écart implique donc un transfert plus rapide des taux de réponse de l'item « je ne prends jamais ce moyen de transport » aux deux items « non, j'ai rarement peur » et « non, je n'ai jamais peur » pour les usagers entre 2009 et 2015. Pour autant, l'évolution reste exactement la même que pour la population générale : l'élargissement des usagers entraîne une augmentation massive des non-apeurés, et une augmentation très sensible de personnes peu apeurées à travers l'item « oui, j'ai quelquefois peur ».

Tableau 16: Évolution de la peur dans le tramway parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne)

	oui trop	oui souvent	oui quelquefois	non rarement	non jamais	n'utilise pas le tramway	total
2001	0,31	1,30	4,58	9,78	18,44	65,59	100,00
2003	0,60	1,70	5,12	10,85	21,31	60,41	100,00
2005	0,59	1,78	7,45	18,64	28,88	42,66	100,00
2007	0,31	1,29	5,36	16,32	28,34	48,38	100,00
2009	0,33	1,10	6,06	18,73	37,21	35,57	100,00
2011	0,55	2,02	9,12	26,41	38,67	23,22	100,00
2013	0,66	2,36	8,51	22,09	39,73	26,65	100,00
2015	0,58	2,64	9,73	25,89	42,05	19,10	100,00
moyenne	0,49	1,77	6,99	18,59	31,83	40,20	100,00

Figure 26: Évolution de la peur dans le tramway parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015



Résumé : En matière d'insécurité personnelle dans les transports en commun, on ne constate pas de différence significative entre les usagers réguliers et la population générale de l'enquête. Les différentes modalités de réponse sur le sentiment de peur restent approximativement aux mêmes niveaux pour les deux populations.

2 - Les victimations dans les transports en commun parmi les usagers

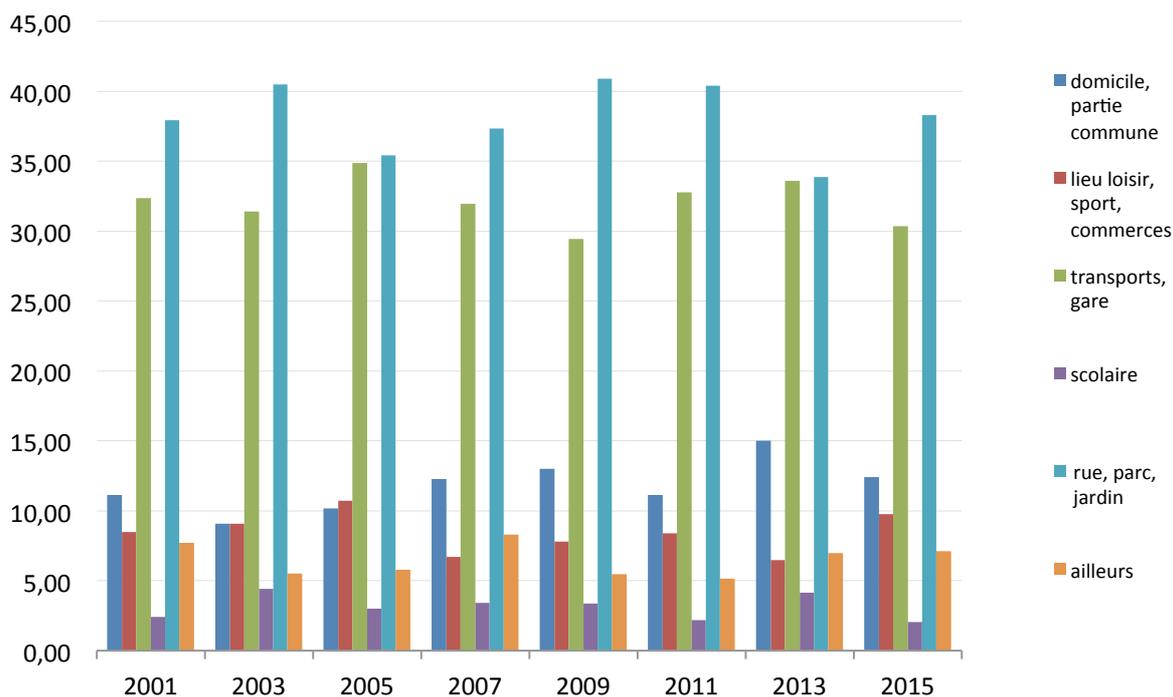
Les agressions parmi les usagers

La répartition des taux d'agressions des usagers réguliers dans les différents espaces est la même que celle en population générale. Les transports collectifs et les gares figurent toujours à la deuxième place des lieux les plus lourdement frappés par ce type de victimations, derrière la rue, les parcs et les jardins, mais loin devant le domicile, les lieux de loisirs et les établissements scolaires. Néanmoins, le risque de victimation dans les transports collectifs est plus élevé pour les usagers que pour l'ensemble de la population. En moyenne, en région parisienne, 32,10% des agressions subies par les utilisateurs réguliers se sont déroulées dans les espaces de transports entre 1998 et 2014. Rappelons que cette moyenne s'élève à 25% en population générale, soit 7,2 points de moins.

Tableau 17: Répartition des taux d'agression parmi les usagers réguliers dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014 (% en ligne)

	domicile, partie commune	lieu loisir, sport, commerces	transports, gare	scolaire	rue, parc, jardin	ailleurs
1998-1999-2000	11,1	08,5	32,4	2,4	37,9	7,7
2000-2001-2002	09,1	09,1	31,4	4,4	40,5	5,5
2002-2003-2004	10,2	10,7	34,9	3,0	35,4	5,8
2004-2005-2006	12,3	06,7	32,0	3,4	37,4	8,3
2006-2007-2008	13,0	07,8	29,4	3,4	40,9	5,5
2008-2009-2010	11,1	08,4	32,8	2,2	40,4	5,2
2010-2011-2012	15,0	06,5	33,6	4,1	33,9	7,0
2012-2013-2014	12,4	09,8	30,4	2,0	38,3	7,1
moyenne	11,8	08,4	32,10	3,1	38,1	6,5

Figure 27: Répartition des taux d'agression parmi les usagers réguliers dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014



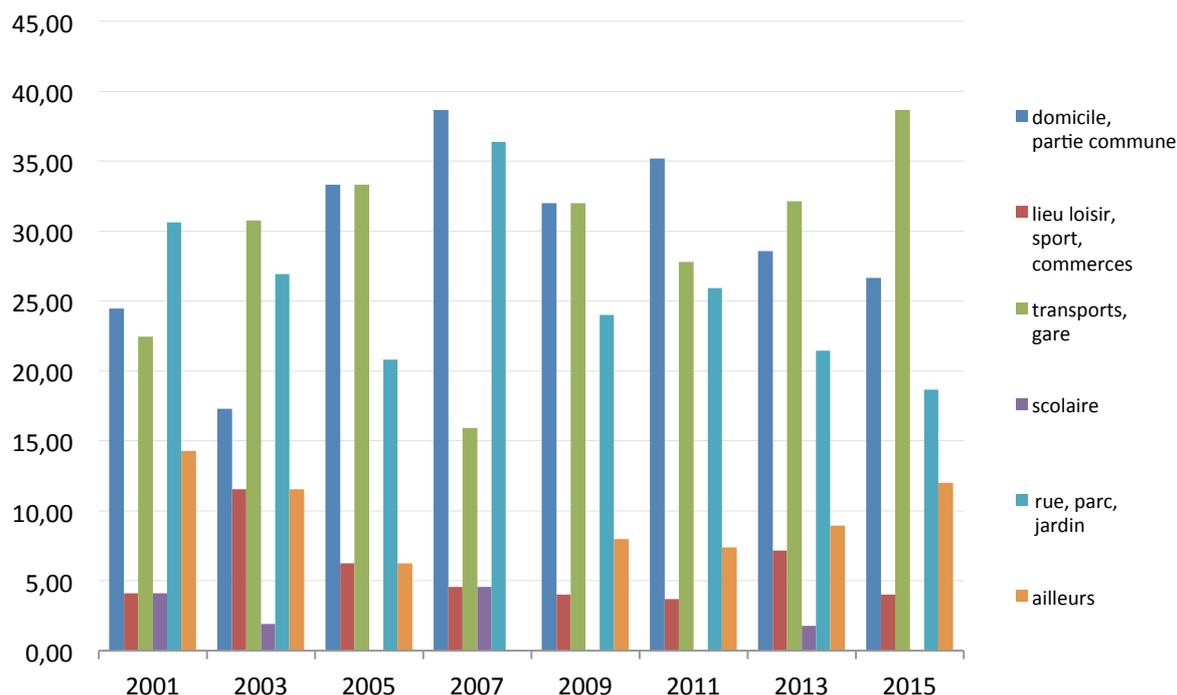
Les agressions sexuelles parmi les usagers

Dans cinq enquêtes, en 2003, 2005, 2009, 2013 et 2015, les transports collectifs et les gares sont les principaux espaces dans lesquels les usagers sont victimes d'agressions sexuelles au cours des trois années précédentes. En 2008-2009-2010, les transports collectifs sont situés à la deuxième place, et en 2004-2005-2006 à la troisième place derrière le domicile/parties communes et la rue/parcs/jardins. Le risque de victimation est légèrement plus élevé pour les usagers réguliers que pour l'ensemble de la population. En moyenne, 29,13% des agressions sexuelles subies par les usagers ont été perpétrées dans les transports en commun entre 1998 et 2014 en région parisienne, contre 25,95% pour la population générale.

Tableau 18: Répartition des taux d'agression sexuelle parmi les usagers réguliers dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014 (% en ligne)

	domicile, partie commune	lieu loisir, sport, commerces	transports, gare	scolaire	rue, parc, jardin	ailleurs
1998-1999-2000	24,5	4,08	22,5	4,1	30,6	14,3
2000-2001-2002	17,3	11,5	30,8	1,9	26,9	11,5
2002-2003-2004	33,3	06,3	33,3	0,0	20,8	06,3
2004-2005-2006	38,6	04,6	15,9	4,6	36,4	00,0
2006-2007-2008	32,0	04,0	32,0	0,0	24,0	08,0
2008-2009-2010	35,2	03,7	27,8	0,0	25,9	07,4
2010-2011-2012	28,6	07,1	32,1	1,8	21,4	08,9
2012-2013-2014	26,7	04,0	38,7	0,0	18,7	12,0
moyenne	29,5	05,7	29,1	1,5	25,6	08,6

Figure 28: Répartition des taux d'agression sexuelle parmi les usagers réguliers dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014



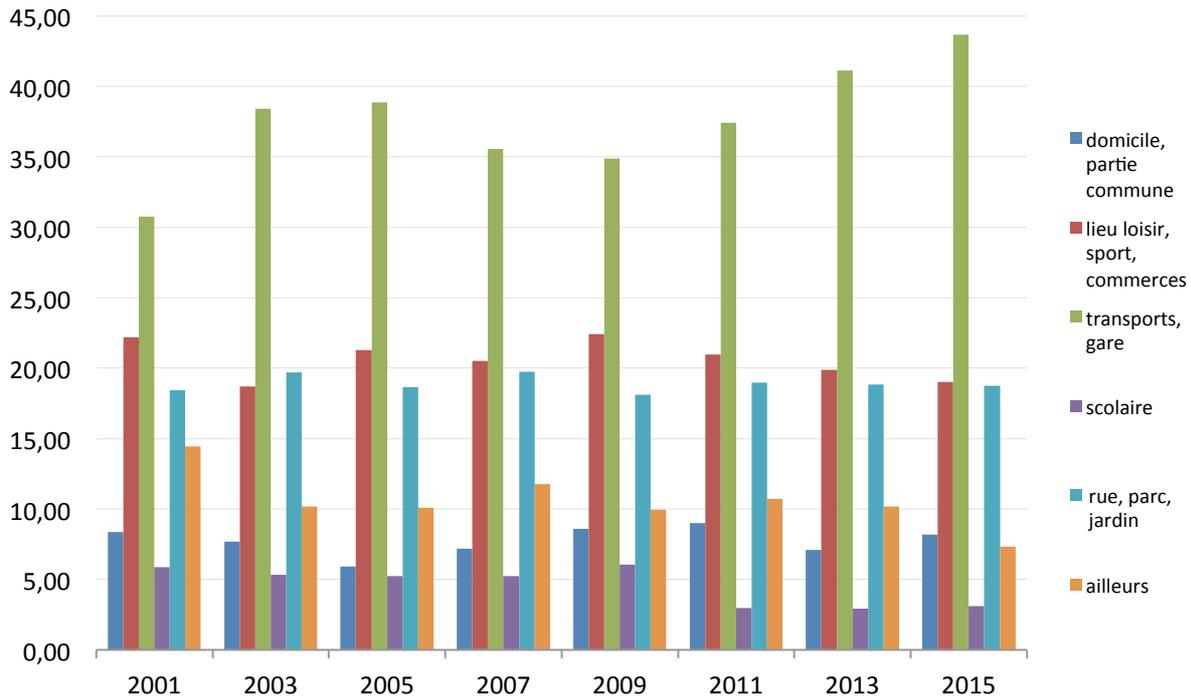
Les vols sans violence parmi les usagers

La répartition des taux de vols parmi les usagers dans les différents espaces est particulièrement stable d'une enquête à l'autre. Les transports collectifs et les gares figurent toujours à la première place des espaces les plus lourdement frappés par ce type d'atteintes, devant les lieux de loisirs, sports, commerces (toujours situés à la deuxième place) et les rues, parcs, jardins (toujours à la troisième). Là encore, le risque de victimation est plus élevé pour les usagers que pour la population générale. En moyenne, entre 1998 et 2014 en Île-de-France, 37,58% des vols subis par les usagers réguliers se sont déroulés dans les espaces de transports, contre 31% pour la population totale de l'enquête.

Tableau 19: Répartition des taux de vol sans violence parmi les usagers réguliers dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014 (% en ligne)

	domicile, partie commune	lieu loisir, sport, commerces	transports, gare	scolaire	rue, parc, jardin	ailleurs
1998-1999-2000	8,4	22,2	30,8	5,9	18,4	14,4
2000-2001-2002	7,7	18,7	38,4	5,3	19,7	10,2
2002-2003-2004	5,9	21,3	38,9	5,2	18,6	10,1
2004-2005-2006	7,2	20,5	35,6	5,2	19,7	11,8
2006-2007-2008	8,6	22,4	34,9	6,0	18,1	09,9
2008-2009-2010	9,0	20,3	37,4	3,0	19,0	10,7
2010-2011-2012	7,1	19,9	41,1	2,9	18,9	10,2
2012-2013-2014	8,2	19,0	43,7	3,1	18,7	07,3
moyenne	7,7	20,6	37,6	4,6	18,9	10,6

Figure 29: Répartition des taux de vol sans violence parmi les usagers réguliers dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014



Résumé : La répartition des taux de victimation selon les différents espaces est la même dans les deux populations ; pour l'ensemble des enquêtés et pour les usagers réguliers. Les transports collectifs figurent, là encore, à la 1^{ère} ou à la 2^{ème} place des espaces les plus lourdement frappés par la délinquance. Sans surprise, l'exposition au risque des usagers réguliers est plus importante que celle de l'ensemble de la population. Cependant, cette différence n'est pas très marquée.

Conclusion

Que l'on travaille sur la population générale ou sur les usagers réguliers, nous observons :

- Une relative stabilité des données à travers les différentes enquêtes. Cette observation vaut autant pour les victimations que pour l'insécurité dans les transports en commun. L'empilement, destiné, on le rappelle, à obtenir des effectifs de victimes suffisants pour mener des analyses statistiques fiables, est donc réalisable.
- Une raréfaction des enquêtés qui, au sein de la population totale des enquêtés, n'utilisent jamais les transports collectifs. Cet élargissement des utilisateurs (au moins occasionnels) ne s'accompagne jamais – pour aucun moyen de transport – d'une augmentation des apeurés.
- Un taux de peur particulièrement élevé dans les transports en commun en Île-de-France : il est quatre fois supérieur à celui de la peur dans le domicile et près de deux fois supérieur à celui de la peur dans le quartier de résidence le soir.
- Une proportion importante des victimations perpétrées dans les espaces de transport. Les transports en commun figurent toujours à la première ou à la deuxième place des espaces les plus lourdement frappés par la délinquance. Les transports collectifs et les gares sont des lieux privilégiés des agressions (1/4 des atteintes les plus récentes) et des vols sans violence (1/3 des atteintes les plus récentes). Cette proportion augmente encore lorsque l'on porte la focale sur les seuls usagers réguliers. Partant, si les victimations dans les transports en commun sont assez peu nombreuses en valeur absolue, elles sont en revanche importantes en valeur relative.

Seconde Partie : Analyse multivariée des données transports de l'enquête IAU-ÎdeF

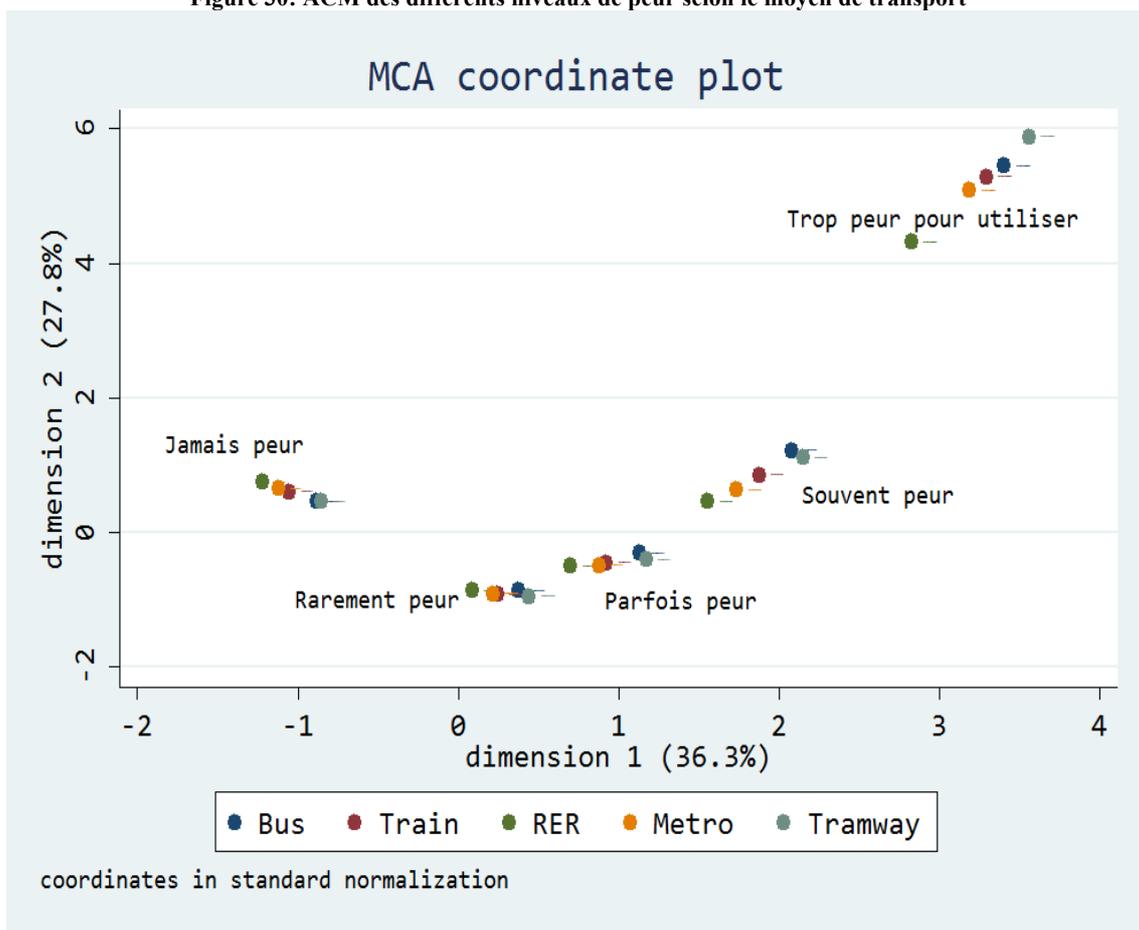
Cette seconde partie présente une analyse multivariée des données relatives à l'insécurité et aux victimations dans les transports en commun. En statistique, les analyses multivariées permettent d'étudier conjointement les relations entre plusieurs variables. Elles permettent notamment d'élaborer des typologies, en regroupant différentes modalités de variables dont les coordonnées sont proches les unes des autres. Cette analyse repose sur l'empilement des 8 enquêtes IAU-ÎdeF.

Comme le sentiment d'insécurité et les victimations sont deux phénomènes partiellement distincts, il est apparu nécessaire de réaliser deux analyses. La première s'intéresse à l'insécurité personnelle dans les transports en commun et la seconde à deux types de victimation (les agressions, comprenant les vols avec violence et les vols sans violence) dans ces mêmes espaces.

I - Analyse de l'insécurité personnelle dans les transports en commun

La figure 29 révèle les résultats de l'analyse des correspondances multiples (ACM) des différents niveaux de peur selon le moyen de transport. L'analyse montre très clairement un effet Guttmann. Autrement dit, il n'apparaît pas différentes dimensions de la peur qui seraient spécifiques d'un moyen de transport, mais une répartition transversale des niveaux d'inquiétude : les répondants qui ont le plus peur dans le métro sont aussi ceux qui rapportent le plus haut niveau de crainte dans les autres moyens de transport.

Figure 30: ACM des différents niveaux de peur selon le moyen de transport



Présentation de la méthode et du modèle statistique

Ce constat oriente fortement le choix de la méthode statistique à appliquer pour le traitement de la peur dans les transports en commun. Étant essentiellement unidimensionnel, ce phénomène ne gagne pas à être décrit à l'aide d'une analyse multivariée des interdépendances (ACM et analyses factorielles de correspondances ne sont utiles que lorsque les modalités de variables sont réparties dans plusieurs plans dimensionnels). Il est préférable ici d'étudier ces données à l'aide d'une échelle d'attitude, mesurée par une régression linéaire.

Cette méthode statistique permet de déterminer la part de la variance d'une variable dépendante (la peur d'être volé ou agressé dans le bus, le métro, le train et le RER) expliquée par les différentes variables indépendantes (le sexe, l'âge, la catégorie socioprofessionnelle, l'opinion sur l'importance de l'insécurité, les victimations directes et indirectes) intégrées au modèle. En raison du faible usage du tramway, comparé à celui du métro, du bus, du train et du RER, la peur dans ce moyen de transport n'est pas prise en compte pour l'analyse. L'exclusion de cette variable permet de travailler sur un échantillon plus important, qui s'élève à 68 000 personnes. Par ailleurs, les variables indépendantes utilisées pour expliquer l'insécurité personnelle dans les transports en commun ont été sélectionnées *a priori* à l'aide d'analyses bivariées. Les variables dont l'association avec la peur d'être volé ou agressé était très significative ont été intégrées au modèle.

Il s'agit :

- du sexe (homme ; femme)
- de l'âge ; recodé en trois modalités (18-29 ans ; 30-59 ans ; 60 ans et plus)
- de la catégorie socioprofessionnelle, codée en trois modalités (Indépendants, Cadres et Professions intellectuelles supérieures, Professions intermédiaires ; Employés, Ouvriers ; Inactifs)
- du département de résidence (Paris ; Seine-et-Marne ; Yvelines ; Essonne, Hauts-de-Seine ; Seine-Saint-Denis ; Val-de-Marne ; Val d'Oise)
- des 8 campagnes d'enquête (2001 ; 2003 ; 2005 ; 2007 ; 2009 ; 2011 ; 2013 ; 2015)
- de deux questions d'opinion :
 - *la société française est confrontée à de nombreux problèmes. Selon vous, parmi les problèmes suivants, quel est celui dont le gouvernement doit s'occuper en priorité à l'heure actuelle ? (le chômage ; la délinquance ; le sida ; la pollution ; la pauvreté)*
 - *dans votre quartier, les bandes de jeunes qui se rassemblent, c'est un problème... (pas important du tout ; peu important ; assez important ; très important)*
- de la victimation directe ; codée en quatre modalités (jamais victimé ; victime de vol ; victime d'agression ; victime de vol et d'agression)
- de la victimation indirecte (témoin) ; codée en trois modalités (plusieurs fois témoin d'une agression ; une fois témoin ; jamais témoin)

Les résultats de l'analyse

Le tableau 19 présente les résultats de la régression linéaire. La variable dépendante consiste en une échelle d'attitude mesurant le sentiment de sécurité dans les transports en commun (bus, train, métro et RER). Les modalités de référence sont entre parenthèses. Plus le coefficient est élevé, plus la modalité de réponse est associée au sentiment de sécurité dans les transports collectifs, par rapport à la modalité de référence. À l'inverse, les coefficients négatifs traduisent une baisse de la sécurité perçue, toujours par rapport à la modalité de référence.

Le coefficient de détermination R^2 montre que 18,6% de la variance de la variable dépendante (sentiment de sécurité dans les transports en commun) est expliquée par les variables indépendantes intégrées au modèle.

La variable la plus influente sur la sécurité personnelle dans les transports en commun est le sexe. Les femmes rapportent un niveau de peur bien plus élevé que les hommes. Le coefficient de régression indique que le fait d'être une femme réduit de 47,9%, toute chose égale par ailleurs, la probabilité de se sentir en sécurité dans les transports en commun par rapport au fait d'être un homme.

Tableau 20: Régression linéaire : le sentiment de sécurité dans les transports en commun

Modalité de référence entre parenthèse	R2 = 18,6 N = 67782				
	Coef	Std. Err.	t	P> t	Beta
(homme)					
femme	-0,479	0,006	-77,480	0,000	-0,272
(18-29 ans)					
30-59 ans	-0,016	0,008	-1,970	0,048	-0,009
60 ans et plus	0,010	0,010	0,970	0,331	0,004
(indépendants, CPIS, PI)					
employés ouvriers	-0,116	0,008	-14,620	0,000	-0,058
inactifs	-0,112	0,009	-12,370	0,000	-0,061
(Paris)					
Seine et Marne	-0,326	0,012	-26,550	0,000	-0,107
Yvelines	-0,258	0,012	-22,190	0,000	-0,091
Essonne	-0,293	0,012	-24,280	0,000	-0,098
Hauts de Seine	-0,109	0,011	-10,060	0,000	-0,042
Seine Saint Denis	-0,187	0,011	-16,730	0,000	-0,070
Val de Marne	-0,134	0,011	-12,340	0,000	-0,052
Val d'Oise	-0,310	0,012	-26,530	0,000	-0,110
(enquête de 2001)					
2003	-0,054	0,013	-4,120	0,000	-0,019
2005	-0,086	0,013	-6,680	0,000	-0,032
2007	-0,040	0,012	-3,220	0,001	-0,016
2009	-0,020	0,013	-1,550	0,122	-0,007
2011	-0,115	0,013	-9,060	0,000	-0,044
2013	-0,077	0,013	-5,980	0,000	-0,029
2015	-0,040	0,013	-3,160	0,002	-0,016
(le chômage)					
la délinquance	-0,289	0,009	-33,340	0,000	-0,130
le SIDA	-0,059	0,020	-2,900	0,004	-0,010
la pollution	0,013	0,014	0,930	0,351	0,003
la pauvreté	0,044	0,007	5,990	0,000	0,023
(bandes de jeunes pas important)					
peu important	-0,158	0,007	-22,490	0,000	-0,086
assez important	-0,324	0,009	-34,690	0,000	-0,132
très important	-0,486	0,011	-42,520	0,000	-0,161
(jamais victimé)					
victime de vol	-0,260	0,013	-20,520	0,000	-0,072
victime d'agression	-0,156	0,011	-14,620	0,000	-0,052
victime de vol et d'agression	-0,436	0,023	-18,900	0,000	-0,066
(plusieurs fois témoin d'une agression)					
une fois témoin	0,041	0,014	2,870	0,004	0,016
jamais témoin	0,107	0,012	8,640	0,000	0,049
constante	4,651	0,018	254,900	0,000	

Les victimations antérieures affectent aussi fortement la sécurité personnelle dans les transports collectifs, surtout lorsque les répondants cumulent des expériences de vol et d'agression. Le fait

d'avoir été volé et agressé réduit de 43,6% la probabilité de se sentir en sécurité dans les espaces de transport par rapport au fait de n'avoir jamais été victime. Ce risque diminue pour les victimes de vol seulement (-26%) et les victimes d'agression seulement (-15,6%). En comparaison, la victimation indirecte affecte beaucoup moins le sentiment de sécurité dans les transports en commun. Le fait de n'avoir été témoin d'aucune agression augmente seulement de 10,7% la probabilité de se sentir en sécurité dans les espaces de transport par rapport au fait d'avoir été plusieurs fois témoin d'atteintes.

L'opinion sur l'importance de l'insécurité participe également à augmenter sensiblement la peur dans les transports en commun. Ainsi, le fait de considérer les groupes de jeunes présents dans les rues de son quartier comme un problème très important diminue, toute chose égale par ailleurs, de 48,6% les chances de se sentir en sécurité dans les transports en commun par rapport au fait de n'accorder aucune importance à ces regroupements. Par ailleurs, le fait de placer la délinquance au premier rang des problèmes à résoudre par le gouvernement réduit de 28,9% la probabilité de se sentir en sécurité dans les espaces de transport par rapport au fait de prioriser le chômage.

Après le sexe, les victimations directes et la préoccupation sécuritaire, c'est le département de résidence qui affecte le plus la sécurité personnelle dans le bus, le train, le métro et le RER. Les résidents de la grande banlieue sont particulièrement touchés. Le fait d'habiter la Seine-et-Marne, le Val d'Oise, l'Essonne et les Yvelines diminue respectivement les chances de n'éprouver aucune crainte dans les transports en commun de 32,6%, 31%, 29,3% et 25,8% par rapport au fait d'habiter la capitale. Il est intéressant de noter que la probabilité de se sentir en sécurité dans les espaces de transport lorsque l'on habite la Seine-Saint-Denis, bien qu'inférieure à celle des Parisiens (-18,7%), est supérieure à celle de tous les départements de grande banlieue.

Par ailleurs, la catégorie socioprofessionnelle a une influence plus modeste. Le fait d'être employé ou ouvrier diminue les chances de se sentir en sécurité dans les transports en commun de 11,6% par rapport au fait d'être cadre. Le rapport est pratiquement le même pour les inactifs (-11,2%).

Enfin, le coefficient de régression indique une très faible influence des différentes tranches d'âge et des différentes campagnes d'enquête pour expliquer la sécurité dans les transports en commun franciliens.

Interprétation des résultats

Plusieurs facteurs participent à l'émergence de l'insécurité personnelle dans les transports en commun.

Le premier renvoie à l'expérience menaçante. Il s'agit de l'ensemble des situations anxiogènes expérimentées par les individus. Ces expériences se déclinent en deux catégories. Ce sont d'abord les victimations directes (Jackson, Gouseti, 2015; Robert, Zauberman, 2017). Comme le montrent les résultats de l'analyse de régression, subir un vol ou une agression augmente le risque d'avoir peur dans les espaces de transport. Sans surprise, on observe que la multivictimation renforce encore la probabilité d'éprouver cette crainte. Cette conclusion, selon laquelle les victimations influencent sensiblement l'insécurité personnelle, est particulièrement cohérente. On comprend que les personnes victimes de vol ou d'agression perçoivent un risque de victimation plus important que les non-victimes. Pour autant, les expériences de victimation ne peuvent expliquer à elles seules ce phénomène social, dans la mesure où le nombre d'insécures est toujours très largement supérieur à celui des victimes (Noble, 2015a).

Mais alors comment expliquer l'insécurité personnelle des non-victimes ? À l'aide d'une seconde catégorie d'expériences menaçantes : les désordres physiques et sociaux. Aux expériences de victimations, peu nombreuses, s'ajoutent une autre forme d'expériences menaçantes, de plus faible intensité mais plus fréquentes. Les désordres sont définis par Farrall, Jackson et Gray (2009) comme *tous les aspects physiques et sociaux de l'environnement qui indiquent à l'observateur (a) un manque de contrôle et de préoccupation institutionnelle et (b) les intentions opaques des individus avec*

lesquels l'espace public est partagé⁷. Autrement dit, il s'agit d'un ensemble disparate d'actes et de faits de faible intensité, perçus comme gênants ou menaçants par les individus qui y sont confrontés. Malheureusement, en raison de l'absence de question sur les désordres dans les transports en commun, l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité* ne permet aucune analyse de cette variable. Plusieurs travaux internationaux soulignent toutefois la forte influence des désordres sur l'insécurité personnelle dans les espaces de transport (Booz Allen Hamilton, 2007; Crime Concern, 2004; Currie, Mahmoud, 2013; Loukaitou-Sideris, 1999; Moore, 2011; Tulloch, 2000; Yavuz, Welch, 2010). L'ivresse, l'agitation, l'errance, les interpellations et les lorgnements sont autant d'attitudes, de comportements ou d'états qui suscitent la vigilance, parfois l'appréhension ou la peur, des témoins qui ne parviennent pas à déceler les intentions de leurs auteurs. Ces manières d'être déviantes sont d'autant plus anxiogènes que les transports collectifs sont des espaces confinés, desquels il est difficile de s'échapper en cas d'incident. Enfin, ces désordres peuvent survenir en soirée ou de nuit ; contextes particulièrement inquiétants s'il en est en raison du faible nombre d'usagers, de l'absence du personnel de transport et du mauvais éclairage de certains espaces (Noble, 2015b).

Conjointement, la qualité du voisinage participe également à l'insécurité dans les transports en commun. C'est là l'un des principaux apports de l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité*. Elle révèle un véritable effet de contagion de la peur dans le quartier, qui s'étend aux transports en commun. L'importance accordée aux bandes de jeunes dans l'espace public souligne bien ce phénomène. Sans surprise, ce sont dans les quartiers de relégation, où les difficultés économiques et sociales s'accumulent, que l'on trouve la plus forte proportion de personnes estimant que les groupes de jeunes sont un problème très important (Le Jeannic, 2006; Peretti-Watel, 2000). Dans ces quartiers, l'échec scolaire, le chômage et l'enclavement contribuent à la formation de ces bandes, et avec elles au développement des activités illicites. Or, certains résidents vivent particulièrement mal les trafics de drogue et l'occupation des halls d'immeubles. Ils subissent aussi les relations conflictuelles plus ou moins violentes que les jeunes entretiennent avec la police et les bandes des quartiers voisins. Enfin, ils se plaignent souvent de l'absence de considération de ces jeunes à leur égard. Pour ces résidents, la présence de bandes agit donc comme un véritable signal de désordre ; un indicateur sur l'insécurité dans le quartier, mais aussi dans les transports en commun. Les transports implantés dans la commune de résidence sont les premiers concernés : il est toujours possible d'être confronté à ces jeunes en attendant le bus en bas de chez soi. Mais l'utilisation des transports en commun en dehors du quartier ne garantit pas pour autant l'absence de peur : on peut très bien voyager en compagnie de quelques jeunes, dont on n'a aucune raison de penser qu'ils sont moins menaçants que ceux de chez nous. Dès lors, la peur d'être agressé ou volé ne repose plus uniquement sur l'expérience de victimation, mais sur la présence, dans le quartier de résidence ou les transports en commun, d'individus jugés menaçants par leurs attitudes, leurs comportements ou leurs activités.

Si les expériences menaçantes contribuent fortement à l'insécurité personnelle dans les transports en commun, les caractéristiques des individus pèsent aussi sur la probabilité d'éprouver cette crainte. Le deuxième facteur renvoie à la vulnérabilité de certaines catégories sociales. Il s'agit d'abord des femmes. Ces dernières risquent deux fois plus que les hommes d'avoir peur dans les espaces de transport. La raison de cette différence ne transparait pas dans l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité*, mais elle est désormais bien étayée dans la littérature internationale (Ferraro, 1995; Lieber, 2008; Pain, 1993, 1997). La peur des femmes repose essentiellement sur les expériences de victimation sexuelles. S'il ne s'agit pas de viols et de tentatives, extrêmement rares dans les transports en commun, ces atteintes de plus faible intensité – interpellations, lorgnements, filatures, insultes, attouchements – sont très fréquentes, notamment pour les jeunes femmes. Or, la peur du viol se profile souvent derrière ces agressions quotidiennes, dont on redoute les dérives éventuelles. Concernant l'insécurité masculine, d'intéressantes études anglo-saxonnes ont montré la réticence des hommes à admettre leur peur (Goodey, 1997; Sutton, Farrall, 2005). Il est donc probable qu'en réalité, le niveau de crainte des hommes soit plus élevé que celui rapporté dans les enquêtes.

La seconde caractéristique sociale, de l'ordre de la vulnérabilité, est le fait de résider en grande banlieue. Habiter la Seine-et-Marne, le Val d'Oise, les Yvelines et l'Essonne augmente assez fortement le risque d'avoir peur dans les transports en commun (Zauberman *et al.*, 2013a).

⁷ Farrall *et al.*, 2009, p.91

L'explication de ce phénomène réside dans les contextes de circulation. Résidant dans des villes ou des villages excentrés et mal desservis, les périurbains cumulent souvent des temps d'attente et des trajets relativement longs qui augmentent leur exposition au risque. Surtout, le recours aux transports en commun s'opère dans des contextes jugés anxiogènes. Les véhicules se vident des usagers à mesure que les transports s'éloignent de la capitale, si bien que les résidents de grande banlieue voyagent sur des portions de trajet moins fréquentées que les autres Franciliens. Il en va de même pour la présence des forces de l'ordre. Si les agents de sécurité sont assez nombreux dans la capitale, leurs effectifs diminuent en périphérie, et particulièrement en grande banlieue. Bien sûr, la perception du risque augmente encore sur ces portions de trajet isolées lorsque les voyages s'effectuent, ou se terminent, de nuit.

Aux expériences menaçantes et à la vulnérabilité de certains groupes sociaux, s'ajoute enfin le positionnement idéologique des individus. Le troisième facteur renvoie ici à la préoccupation sécuritaire (Jackson, 2004). Placer la délinquance au premier rang des problèmes à résoudre augmente assez sensiblement la probabilité d'avoir peur dans les transports en commun. Cette association, entre peur et crispation sécuritaire, est relativement forte chez les habitants des quartiers de relégation et les classes populaires de grande banlieue. En revanche, la préoccupation sécuritaire est un peu moins marquée dans les petites classes moyennes péri-urbaines, qui éprouvent toutefois d'importantes craintes dans les transports en commun (Zauberman *et al.*, 2013a).

En résumé, on identifie trois types de facteurs qui contribuent à l'insécurité personnelle dans les transports en commun. Ce sont d'abord les expériences menaçantes, qui regroupent les victimations et les désordres physiques et sociaux. Ce sont ensuite deux caractéristique sociales, de l'ordre de la vulnérabilité : être une femme et résider en grande banlieue. Ce sont enfin les éléments idéologiques, et plus largement les représentations sociales de la délinquance.

II – Analyse des victimations dans les transports en commun

Le choix de la méthode à appliquer pour étudier la victimation dans les transports en commun repose sur les objectifs de cette recherche. Ceux-ci sont de deux ordres. Le premier consiste à déterminer l'existence éventuelle d'une spécificité des victimes de vol et d'agression dans les transports en commun en comparaison avec les victimes dans d'autres espaces et avec les non-victimes (1). Le second entend identifier les différents profils de victimes de vol et d'agression dans les espaces de transport. Il s'agit là notamment de repérer les groupes sociaux les plus à risque dans ces espaces (2). Les agressions sexuelles sont exclues de l'analyse en raison d'un nombre trop peu élevé de victimes pour dégager des classes statistiquement fiables : sur l'ensemble de la période étudiée, de 1998 à 2014, seules 165 personnes disent avoir subi de telles victimations dans les transports en commun.

1 – Une absence de singularité des victimes dans les transports en commun

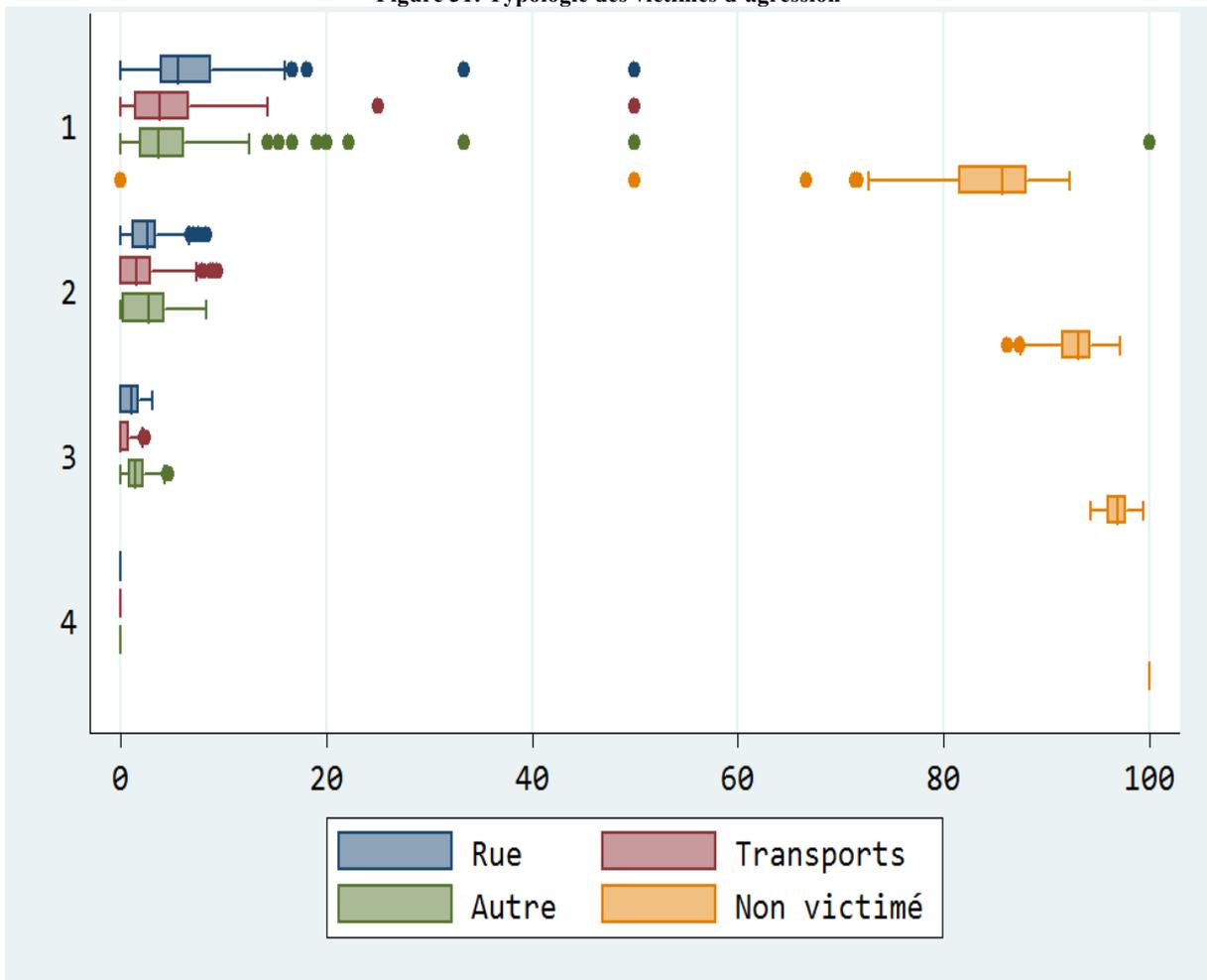
Pour répondre au premier objectif, une classification calculée à partir de taux bruts⁸ de non-victimation et des lieux de victimation selon trois modalités (dans la rue, dans les transports et ailleurs) a été réalisée. L'analyse conclut à l'absence de singularité sociale des victimes dans les transports en commun par rapport aux victimes dans d'autres espaces. Qu'il s'agisse de victimes de vol sans violence ou d'agression, il n'existe pas une forte spécificité des victimations dans les espaces de transport, seulement une légère surreprésentation des plus jeunes et des groupes sociaux moyens et supérieurs.

⁸ D'ordinaire, les classifications sont réalisées à partir d'analyses factorielles. Mais dans ce cas, ces analyses se sont révélées très difficilement exploitables. Nous avons donc opté pour une technique permettant de travailler sur les données brutes sans perte de variance (inhérente à l'analyse factorielle qui ramène à deux axes toutes les variables analysées).

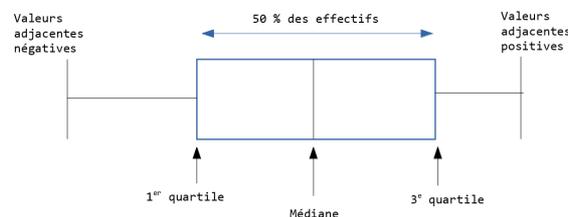
Les victimes d'agression et de vol violent

La figure 30, sous forme de boîte à moustache, présente les résultats de la typologie pour les victimes d'agression. Cette classification a été réalisée à partir des quatre modalités présentées plus haut : les non-victimes d'agression (en orange), les victimes d'agression dans la rue (en bleu), les victimes d'agression dans les transports (en rouge) et les victimes d'agression ailleurs (en vert). Cette figure distingue également quatre groupes d'agressés qui se répartissent chacun différemment selon les espaces de victimation et la non-victimation.

Figure 31: Typologie des victimes d'agression



Note de lecture : le schéma ci-dessous donne l'interprétation de la figuration de la distribution sous forme de « boîte à moustache »



Le **groupe 1** (situé en haut de la figure 30) rassemble 16 331 individus, répartis dans 262 classes correspondant chacune à une combinaison spécifique des variables genre, âge, catégories socioprofessionnelles, département de résidence et vague d'enquête. Il comprend la plus forte proportion d'individus victimes d'agressions et de vols violents. Socialement, ce groupe est assez typé ; on y trouve la plus forte proportion d'hommes (61,45%), de 15 à 29 ans (69,08%), de Parisiens (20,23%) et de Séquano-dyonisiens (17,56%). Concernant la catégorie socioprofessionnelle, les cadres

(38,93%) et, dans une moindre mesure, les inactifs (35,88%) sont légèrement surreprésentés par rapport à la population générale. Étant donné la forte proportion de jeunes qui compose ce groupe, il est très probable que les inactifs sont pour une large part des étudiants. Par ailleurs, on observe une surreprésentation de cette classe dans la dernière campagne d'enquête réalisée en 2015 (19,47%). Enfin, précisons que lorsqu'ils ont été agressés, les individus de ce groupe l'ont été avant tout dans la rue. La proportion de victimes dans les espaces de transport est légèrement inférieure. En revanche, le taux de victimes dans les transports collectifs correspond approximativement à celui des victimes dans les autres espaces.

Le **groupe 2** est deux fois plus important que le premier. Il compte 31 617 individus, répartis dans 352 classes. Il comprend une proportion modeste d'individus victimes d'agressions et de vols violents. Socialement, ce groupe se distingue du précédent essentiellement sur deux points. Ici, les 30 à 59 ans (45,17%) et, dans une moindre mesure, les femmes (53,98%) sont surreprésentés par rapport à la marge. Pour le reste, la composition du groupe 2 correspond approximativement à celle du premier, mais dans des proportions inférieures. Les 15 à 29 ans (46,31%), les cadres (37,78%) et les Parisiens (16,76%) sont toujours légèrement surreprésentés par rapport à l'ensemble des enquêtés. Enfin, on constate que les individus de ce groupe, lorsqu'ils sont agressés, le sont légèrement plus souvent dans d'autres espaces que dans la rue et les transports en commun. La proportion de victimes dans les espaces de transport étant la plus faible de toute.

Avec 34 691 personnes répartis en 281 classes, le **groupe 3** est le plus important de cette typologie. Il comprend une faible proportion d'individus victimes d'agressions et de vols violents. Socialement, on y trouve la plus forte proportion de femmes (57,65%), d'inactifs (48,75%) et des 30 à 59 ans (52,67%). Par ailleurs, les Parisiens (5,34%) et les Séquano-dyonisiens (8,90%) sont sous-représentés par rapport à la marge, tandis que les résidents de la Seine-et-Marne (17,79%) et des Yvelines (18,51%) sont légèrement surreprésentés.

Enfin, le **groupe 4** réunit 3 186 individus, répartis dans 242 classes. Exclusivement composé de non-victimes, ce groupe est de loin le plus petit de la typologie. Si le sexe ne joue aucun rôle dans sa composition, il en va très différemment de l'âge, puisque les 60 ans et plus sont très fortement surreprésentés (82,23%). On trouve également dans ce groupe la plus forte proportion d'employés et d'ouvriers (43,80%). Les Parisiens sont là encore assez fortement sous-représentés (7,02%), tandis que les Seine-et-Marnais (15,29%), les Essonnais (16,94%) et les Val-d'Oisiens (15,29%) sont légèrement surreprésentés par rapport à la marge.

Au final, cette analyse de classification souligne l'absence de spécificité sociale des victimes d'agression dans les transports en commun. La typologie qui en découle n'est pas déterminée par le lieu de l'atteinte, mais par la proportion de victimes dans la classe. Ainsi, les personnes fortement victimes dans les transports en commun le sont aussi fortement dans la rue et ailleurs. Il s'agit essentiellement de jeunes hommes, étudiants, résidant la capitale ou la Seine-Saint-Denis. À l'inverse, les personnes faiblement victimes dans les transports collectifs sont également peu victimes dans les autres espaces. Ces non-victimes sont majoritairement des femmes relativement âgées, et résidant en grande banlieue. Professionnellement, ce sont des employés, des ouvriers ou des inactifs.

Tableau 21: Répartition des victimes d'agression par sexe

	homme	femme	total
groupe 1	61,45	38,55	100,00
groupe 2	46,02	53,98	100,00
groupe 3	42,35	57,65	100,00
groupe 4	49,59	50,41	100,00
Moyenne	49,43	50,57	100,00

Tableau 22: Répartition des victimes d'agression par âge

	15-29 ans	30-59 ans	60 ans et plus	total
groupe 1	69,08	15,27	15,65	100,00
groupe 2	46,31	45,17	08,52	100,00

	15-29 ans	30-59 ans	60 ans et plus	total
groupe 3	12,10	52,67	35,23	100,00
groupe 4	02,48	15,29	82,23	100,00
moyenne	33,77	33,77	32,45	100,00

Note de lecture : les chiffres en gras indiquent une surreprésentation de la variable dans le groupe. Cette lecture vaut jusqu'au tableau 24

Tableau 23: Répartition des victimes d'agression par CSP

	cadres	employés ouvriers	inactifs	total
groupe 1	38,93	25,19	35,88	100,00
groupe 2	37,78	32,10	30,10	100,00
groupe 3	21,00	30,25	48,75	100,00
groupe 4	36,78	43,80	19,42	100,00
moyenne	33,69	32,54	33,77	100,00

Tableau 24: Répartition des victimes d'agression par département de résidence

	Paris	Seine-et-Marne	Yvelines	Essonne	Hauts-de-Seine	Seine-Saint-Denis	Val-de-Marne	Val d'Oise	Total
groupe 1	20,23	08,40	09,16	08,78	13,36	17,56	13,36	9,16	100,00
groupe 2	16,76	08,81	10,80	11,65	11,65	13,35	12,78	14,20	100,00
groupe 3	05,34	17,79	18,51	12,81	13,17	08,90	12,81	10,68	100,00
groupe 4	07,02	15,29	11,16	16,94	12,81	10,33	11,16	15,29	100,00
moyenne	12,66	12,31	12,40	12,40	12,66	12,58	12,58	12,40	100,00

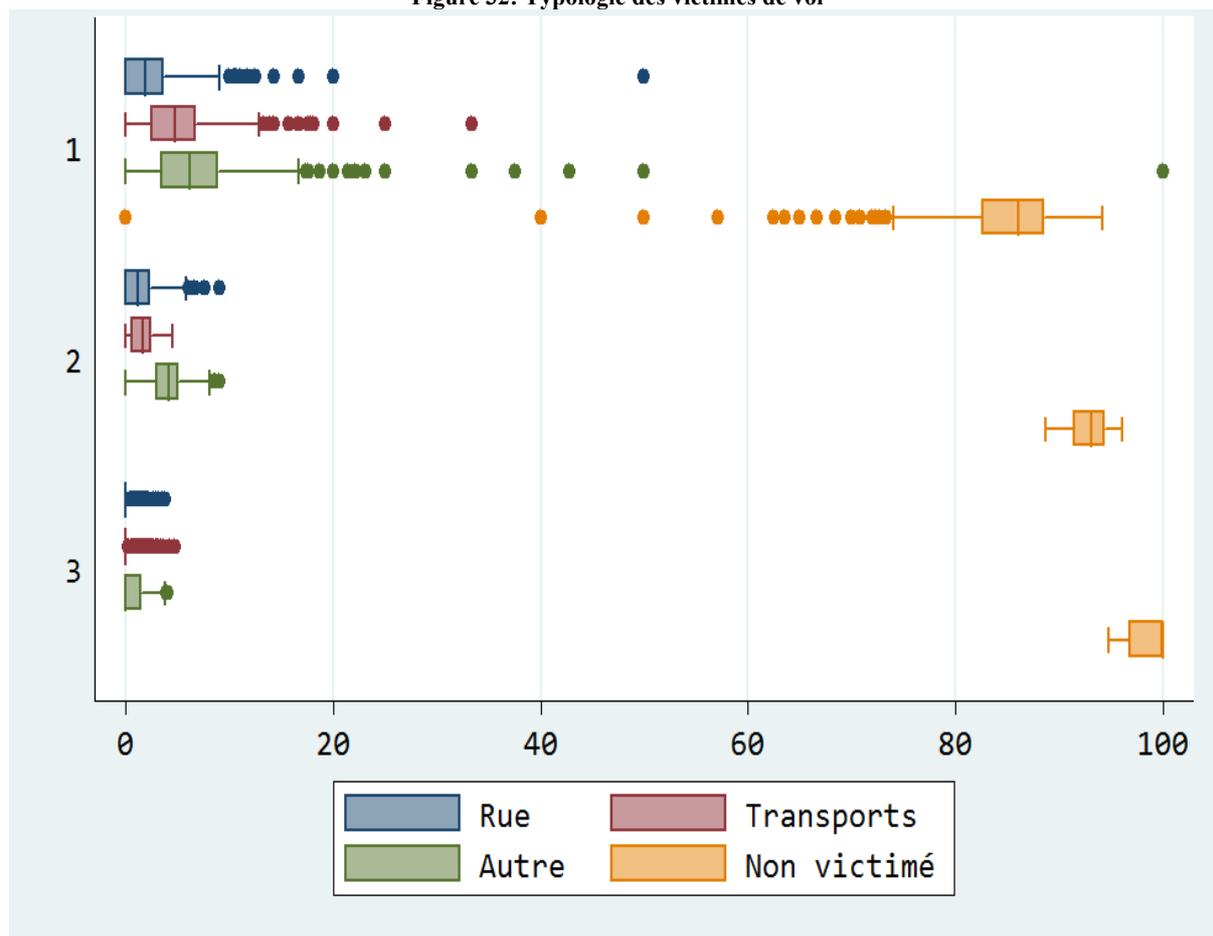
Tableau 25: Répartition des victimes d'agression par campagne d'enquête

	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2013	2015	Total
groupe 1	11,07	10,31	12,21	14,89	10,69	10,31	11,07	19,47	100,00
groupe 2	13,64	09,66	12,78	12,22	11,93	11,93	13,64	14,20	100,00
groupe 3	12,46	16,01	11,39	9,96	15,30	14,59	13,17	7,12	100,00
groupe 4	11,98	14,88	13,22	13,22	12,40	13,22	11,57	09,50	100,00
moyenne	12,40	12,49	12,40	12,49	12,58	12,49	12,49	12,66	100,00

Les victimes de vol sans violence

La figure 31 présente les résultats de la typologie pour les victimes de vol sans violence. Cette classification a été réalisée à partir des quatre modalités suivantes : les non-victimes de vol (en orange), les victimes de vol dans la rue (en bleu), les victimes de vol dans les transports en commun (en rouge) et les victimes de vol ailleurs (en vert). La figure 31 fait apparaître quatre groupes de victimes qui se répartissent chacun différemment selon les espaces de victimation et la non-victimation.

Figure 32: Typologie des victimes de vol



Note de lecture : la même que sous la figure 30

Le **groupe 1** (situé en haut de la figure 31) compte 29 070 répondants, répartis dans 388 classes correspondant chacune à une combinaison spécifique des variables genre, âge, catégories socioprofessionnelles, département de résidence et vague d'enquête. Ce groupe de taille intermédiaire comprend la plus forte proportion de victimes de vols sans violence. Il est socialement assez typé ; on y trouve la plus importante proportion de femmes (58,51%), des 15 à 29 ans (51,29%), des Parisiens (27,06%) et, dans une moindre mesure, des Séquano-dyonisiens (17,01%). On constate aussi une très légère surreprésentation des cadres (37,37%) et des inactifs (36,08%) par rapport à la marge. Notons qu'au regard de la classe d'âge dominante, les inactifs de ce groupe doivent se composer pour une large part d'étudiants. Par ailleurs, les individus de ce groupe, lorsqu'ils sont victimes de vol, le sont d'abord dans d'autres espaces que dans la rue et les transports en commun. La proportion de victimes dans les espaces de transport est légèrement plus élevée que celle des victimes dans la rue, mais moindre que celle des victimes dans les autres lieux.

Le **groupe 2** rassemble 36 562 répondants, répartis dans 346 classes. Il comprend une proportion modeste de victimes de vols sans violence. Socialement, il est composé de la plus importante proportion des 30 à 59 ans (47,11%) et des inactifs (38,15%). Les femmes sont toujours légèrement surreprésentées (53,18%) et les Parisiens fortement sous représentés (6,94%) par rapport à la moyenne de la population globale. Concernant les victimes, on constate qu'elles sont un peu moins souvent volées dans la rue et les transports en commun que dans les autres espaces.

Le **groupe 3** réunit 20 193 répondants, répartis dans 403 classes. Il comprend une faible proportion de victimes de vol sans violence. On y trouve une forte surreprésentation des hommes (59,31%), des ouvriers/employés (41,44%) et des 60 ans et plus (50,37%). Les résidents de grande banlieue – Seine-et-Marne (18,61%), Yvelines (18,11%), Essonne (15,88%) et Val d'Oise (14,14%) – y sont aussi légèrement surreprésentés. Sans surprise, en revanche, les Parisiens (3,72%), et dans une moindre

mesure, les Séquano-dyonisiens (7,44%) sont peu présents dans ce groupe, dont la principale caractéristique est la très faible proportion de victimes.

Cette classification présente des résultats similaires à la précédente : les victimes de vol sans violence dans les transports en commun n'affichent pas plus de spécificité sociale que les victimes d'agression. D'ailleurs, la typologie qui en découle est déterminée par le même facteur. C'est la proportion de victimes qui caractérise les classes, et non le lieu de victimation. Ainsi, les personnes fortement victimes de vol sans violence dans les transports en commun sont aussi fortement victimes dans la rue et ailleurs. Il s'agit essentiellement de jeunes femmes, plutôt cadres ou étudiantes, et résidant la capitale ou la Seine-Saint-Denis. À l'opposé de cette classe, on trouve un groupe de personnes très rarement victimes, que ce soit dans les transports collectifs ou ailleurs. Socialement, ces personnes sont majoritairement des hommes âgés, résidants en grande banlieue ; professionnellement, il s'agit surtout d'employés et d'ouvriers.

Tableau 26: Répartition des victimes de vol par sexe

	homme	femme	total
groupe 1	41,49	58,51	100,00
groupe 2	46,82	53,18	100,00
groupe 3	59,31	40,69	100,00
moyenne	49,43	50,57	100,00

Note de lecture : les chiffres en gras indiquent une surreprésentation de la variable dans le groupe. Cette lecture vaut jusqu'au tableau 28

Tableau 27: Répartition des victimes de vol par âge

	15-29 ans	30-59 ans	60 ans et plus	total
groupe 1	51,29	22,68	26,03	100,00
groupe 2	34,10	47,11	18,79	100,00
groupe 3	16,63	33,00	50,37	100,00
moyenne	33,77	33,77	32,45	100,00

Tableau 28: Répartition des victimes de vol par CSP

	cadres	employés ouvriers	inactifs	total
groupe 1	37,37	26,55	36,08	100,00
groupe 2	32,95	28,90	38,15	100,00
groupe 3	30,77	41,44	27,79	100,00
moyenne	33,69	32,54	33,77	100,00

Tableau 29: Répartition des victimes de vol par département

	Paris	Seine-et-Marne	Yvelines	Essonne	Hauts-de-Seine	Seine-Saint-Denis	Val-de-Marne	Val d'Oise	Total
groupe 1	27,06	07,73	07,22	07,47	13,92	17,01	11,08	8,51	100,00
groupe 2	06,94	10,12	11,56	13,87	13,87	13,58	15,32	14,74	100,00
groupe 3	03,72	18,61	18,11	15,88	10,42	07,44	11,66	14,14	100,00
moyenne	12,66	12,31	12,40	12,40	12,66	12,58	12,58	12,40	100,00

2 - Les victimes dans les transports en commun : de l'atteinte aux recours

L'objectif de cette dernière section est d'identifier différents profils de victimes de vol et d'agression dans les transports en commun. Pour ce faire, des typologies ont été constituées à partir des réponses individuelles à une série de variables caractérisant la nature et les modalités des vols et des agressions, dont les répondants ont été victimes dans les transports collectifs. Ces variables sont des informations sur le dernier incident perpétré dans un transport en commun ou une gare. Elles ont été sélectionnées en fonction de leur pertinence pour cette étude⁹.

⁹ Dans l'enquête *victimation et sentiment d'insécurité*, les questions ne sont pas toujours les mêmes pour les vols et les agressions. Et comme ces variables diffèrent parfois, nous précisons pour chacune si elles ont été utilisées

Il s'agit :

- du moment de la journée (journée 9h-18h, soirée 18h-21h, nuit 21h-9h) [agression + vol]
- de la zone géographique (votre quartier, votre ville, en Île-de-France, hors Île-de-France) [agression + vol]
- de la destination du trajet au moment de l'incident (travail/étude, autre) [agression + vol]
- du nombre d'agresseurs (1 agresseur, plusieurs agresseurs) [agression]
- de l'utilisation d'une arme (armé, non armé) [agression]
- de l'interconnaissance victime/agresseur (connu, inconnu) [agression]
- du type d'agression (non vol, vol ou tentative) [agression]
- des dommages matériels (important, peu important, non) [agression + vol]
- des coups reçus (non, oui) [agression]
- du dépôt de plainte (plainte, renvoi, rien) [agression + vol]
- de la déclaration à l'assurance (signal à l'assurance, non signal à l'assurance) [agression + vol]
- des précautions prises après l'incident (pas de changement de comportement, changement temporaire de comportement, changement durable de comportement) [agression + vol]
- du niveau de peur après l'incident (pas peur, faible peur, forte peur) [agression]

Les victimes d'agression et de vol violent dans les transports en commun

La première analyse de classification permet d'identifier trois profils de victimes d'agression dans les transports collectifs.

Le groupe 1 rassemble à lui seul plus de la moitié des victimes d'agression dans les transports en commun (57,79%). Il s'agit d'incidents de faible intensité ; on y trouve plus qu'ailleurs des agressions sans coup (58,63%) et sans aucune tentative de vol (53,79%). Si malgré tout un vol a lieu, on trouve dans ce groupe la plus forte proportion de personnes à n'accorder aucune importance au dommage matériel subi (88,56%). On y trouve également une surreprésentation des agressions réalisées sans arme (81,30%) et avec un seul agresseur (64,72%). Contextuellement, ces atteintes se déroulent majoritairement en journée (64,84%) et sont liées aux déplacements professionnels ou scolaires (62,56%). Après coup, les victimes rapportent éprouver, un peu plus fréquemment que dans l'ensemble de la population¹⁰, une faible peur (61,24%). En revanche, l'intensité des agressions subies n'appelle à aucun recours. Les personnes qui ne déposent pas de plainte et ne font aucun renvoi (83,76%) sont surreprésentées ici par rapport à la marge (64,44%). L'absence de déclaration de sinistre est encore plus marquée, puisqu'elle concerne pratiquement la totalité du groupe (98,92%). Socialement, cette classe est peu typée. Les femmes (53,42%) y sont légèrement surreprésentées par rapport à la marge (47,24%), mais elles ne représentent jamais qu'une petite majorité de la population du groupe. On trouve également ici une proportion légèrement plus importante des 30-59 ans (42,98%). Ce dernier élément est intéressant, car il montre la diversité des classes d'âges rassemblées dans ce groupe ; les 30-59 ans y étant bien représentés, juste derrière les 15-29 ans (51,68%). Au final, il est fort probable que cette description désigne un groupe de victimes dont les agressions sont liées aux conditions de déplacement dans les transports en commun. On pense notamment aux insultes, aux bousculades, aux remarques lancées à la cantonade, particulièrement fréquentes en période d'affluence ; là où la promiscuité est la plus intense et où les déplacements sont les plus désagréables. Ces « incivilités » ne sont que rarement menaçantes, et la plupart du temps de faible intensité. C'est pourquoi la peur qui s'ensuit est peu durable, et que les recours sont très peu mobilisés. En résumé, on pourrait parler ici d'incidents bénins, n'entraînant ni conséquences sérieuses, ni recours.

Le groupe 2 est le plus petit des trois. Il représente 17,52% des victimes d'agression dans les transports en commun. Il s'agit là d'incidents sérieux : on y trouve une forte proportion d'agressions pour voler (80,74%) et réalisées avec armes (38,52%). C'est dans ce groupe que les agressions menées

pour la construction de la typologie des vols, des agressions ou des deux. Cette information est précisée entre crochets.

¹⁰ La marge correspond ici à l'ensemble des victimes d'agression dans les transports en commun.

à plusieurs sont les plus fréquentes (80,25%). Contextuellement, ces atteintes se déroulent essentiellement en soirée (40,57%) ou de nuit (30,33%), et elles ne sont pas liées à la vie professionnelle ou scolaire (74,59%). Il est également à noter que les agressions réalisées en dehors d'Île-de-France (10,66%) apparaissent plus fréquemment ici que dans l'ensemble de la population (4,24%), même si elles ne représentent qu'un dixième des atteintes du groupe. La sous-représentation des victimes dans le quartier de résidence (3,69%) par rapport à la marge (9,48%) confirme que les personnes de ce groupe sont agressées assez loin de chez elles. Lorsqu'un vol violent a eu lieu, on trouve toujours dans cette classe une forte proportion de personnes à n'accorder aucune importance au dommage matériel subi (83,20%). D'ailleurs, c'est ici que les dommages jugés importants sont les moins répandus (1,23%). Concernant les réactions individuelles, c'est dans ce groupe que l'on trouve la plus forte proportion de personnes à ne prendre aucune nouvelle précaution (77,46%) et à n'éprouver aucune crainte (47,13%) suite à l'agression. Le renvoi à la police (12,29%) apparaît plus fréquemment ici que dans l'ensemble de la population (6,61%), mais il ne représente à peine plus qu'un dixième des démarches adoptées par l'ensemble du groupe. La réaction la plus répandue reste l'absence totale de signalement : les victimes ne cherchent à mobiliser ni la police (83,05%), ni l'assurance (99,14%). Socialement, ce groupe est très typé : on y trouve plus qu'ailleurs des hommes (75,00%), de 15 à 29 ans (65,16%), inactifs (43,03%), et résidant la capitale (31,97%). En définitive, ce groupe se distingue sensiblement du précédent. Il s'agit là de personnes agressées, et volées violemment pour la plupart, lors de sorties nocturnes. Les déplacements réalisés au moment de l'agression visent à atteindre des lieux de divertissement, où à en revenir. Le profil social des victimes correspond à celui des populations surexposées dans l'espace public et les transports en commun à ces heures. Les jeunes hommes – étudiants, selon toute vraisemblance – sont toujours nombreux à sortir le soir en boîte de nuit, dans les bars, ou en concert, et surtout à utiliser les transports en commun pour s'y rendre. Il n'est donc pas très surprenant de trouver ce profil de victimes pour ce type d'atteinte. En revanche, on peut s'étonner de l'absence de réaction en tout genre de ces personnes. On le comprend mieux en sachant que ce groupe est essentiellement composé de jeunes hommes, souvent peu enclins à mobiliser des ressources externes pour deux raisons. Tout d'abord, ces incidents sont souvent appréhendés comme des « bagarres entre jeunes », que l'on ne juge pas nécessaire de rapporter à la police (Zauberman *et al.*, 2013b). Ensuite, les jeunes n'ont pas toujours une très bonne opinion des institutions répressives, ce qui les dispose peu à porter plainte. Pour conclure, précisons que cette catégorie de population est aussi l'une des plus réticentes à admettre ses peurs (Sutton, Farrall, 2005). On pourrait parler ici d'incidents sérieux, sans mobilisation de recours.

Le **groupe 3** rassemble un quart des victimes d'agression dans les transports en commun (24,69%). Il est caractérisé par des éléments de gravité plus accentués encore que dans le cas précédent : on y trouve la plus forte proportion d'agressions pour voler (95,64%) et réalisées avec des coups (53,06%). Les agressions armées (31,33%) et à plusieurs (64,01%) y sont aussi surreprésentées par rapport à la marge (respectivement 25,27% et 50,18%). On trouve dans ce groupe la plus forte proportion de personnes à accorder une réelle importance au dommage matériel subi (57,27%). En revanche, le contexte lié à l'atteinte y est très peu typé. On observe uniquement une légère surreprésentation des victimes d'agression dans le quartier de résidence (12,21%) par rapport à l'ensemble de la population (9,48%). Mais c'est dans ses réactions que ce groupe se distingue sensiblement des deux autres. On mobilise ici plus qu'ailleurs toute la gamme des recours possibles. Le dépôt de plainte y est très répandu (89,67%) et la déclaration à l'assurance (46,47%) y est surreprésentée par rapport à la marge (12,79%) ; même si cette dernière démarche ne concerne qu'une petite moitié du groupe. Les personnes qui déclarent prendre des précautions durables suite à l'agression (45,64%) apparaissent plus fréquemment ici que dans l'ensemble de la population (28,36%). Enfin, c'est dans ce groupe que l'on trouve la plus forte proportion de personnes à éprouver une forte peur depuis l'incident (32,94%). Socialement, ce groupe ne se distingue pas de la moyenne des agressés dans les transports en commun. On observe toutefois, par rapport à la marge, une augmentation progressive de la fréquence de cette classe au fur et à mesure des enquêtes. Au final, ce groupe se caractérise par des agressions sérieuses, par une forte mobilisation des recours à la disposition des victimes, et par une augmentation assez importante de l'insécurité personnelle après l'atteinte. La composition sociale y est similaire à celle de la moyenne des agressés dans les transports en commun ; pas de réelle distinction homme/femme, une majorité de 15-29 ans, une surreprésentation des cadres et des inactifs par rapport aux

employés/ouvriers, et une proportion plus importante de Parisiens. Il en va de même du contexte de l'agression, avec une petite majorité d'atteintes réalisées en journée, liées aux déplacements professionnels ou scolaires. Pour résumer, on peut parler ici d'incidents sérieux entraînant des recours importants.

Cette typologie est fortement organisée par le relief de l'agression et par les recours que mobilise ou non la victime. Elle laisse donc apparaître sur la base de ces critères trois figures de l'agressé dans les transports en commun. On trouve d'abord un actif, confronté aux « incivilités » des autres usagers en rentrant de son travail, en pleine période d'affluence ; puis vient un étudiant, agressé dans le métro alors qu'il se rend dans un bar en fin de soirée. Pour ces deux figures, l'agression subie n'a que peu de conséquence, les différents recours sont très peu mobilisés et l'atteinte n'entraîne pas une augmentation de l'insécurité personnelle. Il en va différemment pour la troisième figure de l'agressé dans les transports en commun. Peu typée socialement, cette victime se caractérise par une agression sérieuse, dont les conséquences sont jugées importantes. Elle mobilise tous les recours possibles ; a beaucoup plus de risque que les autres d'éprouver une forte peur ; et adopte plus fréquemment que la moyenne de nouvelles précautions durables suite à l'agression.

Figure 33: Profils de victimes d'agression et de vol violent dans les transports en commun

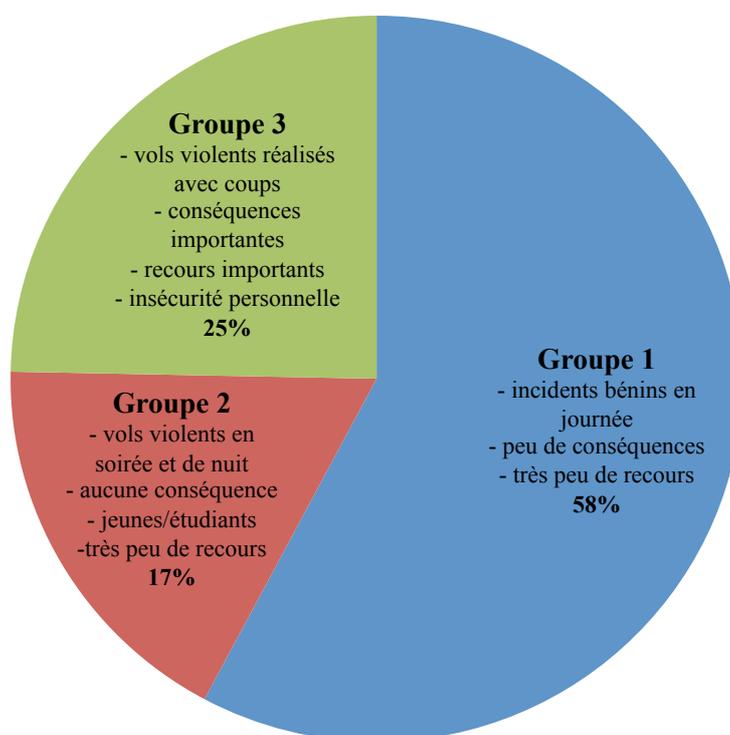


Tableau 30: Répartition des victimes d'agression par groupe

	fréquence	taux	cumul
groupe 1	805	57,79	57,79
groupe 2	244	17,52	75,31
groupe 3	344	24,69	100,00

Tableau 31: Répartition des victimes d'agression par groupe : moment de la journée

	journée	soirée	nuit	total
groupe 1	64,84	32,55	2,61	100,00
groupe 2	29,10	40,57	30,33	100,00
groupe 3	59,01	30,81	10,17	100,00

	journée	soirée	nuît	total
moyenne	57,14	33,52	09,33	100,00

Note de lecture : les chiffres en gras indiquent une surreprésentation de la variable dans le groupe. Cette lecture vaut jusqu'au tableau 46

Tableau 32: Répartition des victimes d'agression par groupe : zone géographique

	vo tre quartier	vo tre ville	Île-de-France	hors Île-de-France	total
groupe 1	10,06	26,09	61,99	01,86	100,00
groupe 2	03,69	25,82	59,84	10,66	100,00
groupe 3	12,21	19,48	63,08	05,23	100,00
moyenne	09,48	24,41	61,08	04,24	100,00

Tableau 33: Répartition des victimes d'agression par groupe : objet du déplacement

	mobilité travail	mobilité non travail	total
groupe 1	62,56	37,44	100,00
groupe 2	25,41	74,59	100,00
groupe 3	54,23	45,77	100,00
moyenne	53,99	46,01	100,00

Tableau 34: Répartition des victimes d'agression par groupe : nombre d'agresseurs

	1 seul agresseur	plusieurs agresseurs	total
groupe 1	64,72	35,28	100,00
groupe 2	19,75	80,25	100,00
groupe 3	35,99	64,01	100,00
moyenne	49,82	50,18	100,00

Tableau 35: Répartition des victimes d'agression par groupe : utilisation d'arme

	armé	non armé	total
groupe 1	18,70	81,30	100,00
groupe 2	38,52	61,48	100,00
groupe 3	31,33	68,67	100,00
moyenne	25,27	74,73	100,00

Tableau 36: Répartition des victimes d'agression par groupe : vol avec violence

	pas de vol	vol ou tentative	total
groupe 1	53,79	46,21	100,00
groupe 2	19,26	80,74	100,00
groupe 3	04,36	95,64	100,00
moyenne	35,53	64,47	100,00

Tableau 37: Répartition des victimes d'agression par groupe : dommage matériel (vol)

	important	peu important	non	total
groupe 1	02,99	8,46	88,56	100,00
groupe 2	01,23	15,57	83,20	100,00
groupe 3	57,27	30,23	12,50	100,00
moyenne	16,09	15,09	68,82	100,00

Tableau 38: Répartition des victimes d'agression par groupe : coups reçus

	non	oui	total
groupe 1	58,63	41,37	100,00
groupe 2	54,92	45,08	100,00
groupe 3	46,94	53,06	100,00
moyenne	55,10	44,90	100,00

Tableau 39: Répartition des victimes d'agression par groupe : dépôt de plainte

	plainte	renvoi	rien	total
groupe 1	10,74	05,50	83,76	100,00
groupe 2	04,66	12,29	83,05	100,00
groupe 3	89,67	05,17	05,17	100,00
moyenne	28,95	06,61	64,44	100,00

Tableau 40: Répartition des victimes d'agression par groupe : déclaration à l'assurance

	signalement	pas de signalement	total
groupe 1	01,08	98,92	100,00
groupe 2	00,86	99,14	100,00
groupe 3	46,47	53,53	100,00
moyenne	12,79	87,21	100,00

Tableau 41: Répartition des victimes d'agression par groupe : précaution suite à l'agression

	pas de changement	changement temporaire	changement durable	total
groupe 1	53,79	18,51	27,70	100,00
groupe 2	77,46	16,39	06,15	100,00
groupe 3	34,59	19,77	45,64	100,00
moyenne	53,19	18,45	28,36	100,00

Tableau 42: Répartition des victimes d'agression par groupe : peur après l'agression

	pas peur	faible peur	forte peur	total
groupe 1	18,26	61,24	20,50	100,00
groupe 2	47,13	52,87	00,00	100,00
groupe 3	15,45	51,60	32,94	100,00
moyenne	22,63	57,40	19,97	100,00

Tableau 43: Répartition des victimes d'agression par groupe : sexe

	homme	femme	total
groupe 1	46,58	53,42	100,00
groupe 2	75,00	25,00	100,00
groupe 3	51,45	48,55	100,00
moyenne	52,76	47,24	100,00

Tableau 44: Répartition des victimes d'agression par groupe : âge

	15-29ans	30-59ans	60 ans et plus	total
groupe 1	51,68	42,98	5,34	100,00
groupe 2	65,16	29,51	5,33	100,00
groupe 3	59,30	33,72	6,98	100,00
moyenne	55,92	38,33	5,74	100,00

Tableau 45: Répartition des victimes d'agression par groupe : catégories socioprofessionnelles

	cadres/professions intermédiaires	employés/ouvriers	inactifs	total
groupe 1	44,97	22,86	32,17	100,00
groupe 2	34,84	22,13	43,03	100,00
groupe 3	38,37	24,71	36,92	100,00
moyenne	41,56	23,19	35,25	100,00

Tableau 46: Répartition des victimes d'agression par groupe : départements

	Paris	Seine-et-Marne	Yvelines	Essonne	Hauts-de-Seine	Seine-Saint-Denis	Val-de-Marne	Val d'Oise	Total
groupe 1	27,45	06,83	7,95	09,07	14,29	10,43	12,05	11,93	100,00
groupe 2	31,97	08,20	9,43	10,25	11,07	09,02	13,93	06,15	100,00
groupe 3	23,84	10,76	8,14	07,85	09,59	13,95	11,05	14,83	100,00
moyenne	27,35	08,04	8,26	08,97	12,56	11,06	12,13	11,63	100,00

Tableau 47: Répartition des victimes d'agression par groupe : campagne d'enquête

	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2013	2015	Total
groupe 1	11,93	12,30	12,17	15,16	10,93	11,55	11,30	14,66	100,00
groupe 2	15,98	10,66	14,75	14,75	10,25	08,61	12,70	12,30	100,00
groupe 3	07,27	08,43	10,17	13,08	12,79	13,37	15,99	18,90	100,00
moyenne	11,49	11,06	12,13	14,57	11,27	11,49	12,71	15,29	100,00

Les victimes de vol sans violence dans les transports en commun

La seconde analyse de classification permet d'identifier trois profils de victimes de vols sans violence dans les transports en commun.

Le **groupe 1** est le plus important des trois. Il rassemble à lui seul la moitié des victimes de vol dans les transports en commun (50,17%). On y trouve plus qu'ailleurs des personnes volées en journée (79,58%), dans leur quartier (17,13%) ou leurs communes de résidence (31,49%)¹¹. Les vols perpétrés en dehors des déplacements professionnels ou scolaires y sont aussi beaucoup plus fréquents (79,55%). C'est également dans ce groupe que l'on trouve la plus forte proportion de personnes jugeant peu importante la perte matérielle entraînée par le vol (64,83%). Concernant les recours, ces personnes en mobilisent peu. Les victimes qui ne font aucun renvoi et qui ne déposent aucune plainte (70,35%) sont surreprésentées par rapport à la marge (57,83%). L'absence de déclaration à l'assurance est plus marquée encore, elle est presque généralisée (96,35%). Enfin, les personnes de ce groupe déclarent plus qu'ailleurs ne pas prendre de précaution supplémentaire suite à l'incident (62,16%). Socialement, ce groupe est assez typé ; les 60 ans et plus (27,60%) y sont légèrement surreprésentés par rapport à la marge (19,97%), mais ils ne représentent jamais plus qu'un gros quart de la population du groupe. On trouve également ici une proportion plus importante des inactifs (45,85%). Enfin, les Parisiens (46,89%) y sont plus nombreux que la moyenne (39,32%) et vont jusqu'à représenter à eux seuls une petite moitié de la population du groupe. En conclusion, cette classe regroupe des personnes volées à proximité de chez elles ; les biens des victimes sont subtilisés dans le quartier, où dans la commune de résidence, lors de déplacements liés aux loisirs. Le fait que les atteintes soient perpétrées en journée laisse à penser que certains trajets sont destinés à des courses. Ainsi, on peut se représenter la Parisienne qui revient des Galeries Lafayette et qui se fait voler, dans le bus ou le métro, un pull-over dans l'un de ses sacs. En résumé, on peut parler ici d'incidents bénins avec très peu de conséquence.

Le **groupe 2** représente 21,01% des victimes de vol dans les transports en commun. On y trouve la plus forte proportion de personnes volées en soirée (35,68%) ; même si c'est en journée que la victimation est la plus fréquente (57,47%). Le vol est presque toujours réalisé durant des déplacements liés au travail ou aux études (94,21%). Les atteintes ont principalement lieu dans la région parisienne (75,62%), mais moins souvent que la moyenne dans le quartier ou la commune de résidence. Par ailleurs, les personnes qui n'accordent aucune importance à la perte matérielle liée au vol (32,00%) apparaissent plus fréquemment ici que dans l'ensemble de la population (17,98%) ; tout en ne représentant qu'un petit tiers du groupe. En effet, la moitié de la classe considère cette perte comme peu importante (48,00%). Pour ce qui est des recours, ils ne sont presque jamais mobilisés. C'est ici que l'on trouve la plus forte proportion de personnes à ne faire aucun renvoi et ne déposer aucune plainte (97,16%). Quant à la déclaration de sinistre, son absence est généralisée (100,00%). Enfin, les personnes de ce groupe déclarent plus que la moyenne avoir pris des précautions temporaires suite au vol (18,60%). Il n'en reste pas moins que la moitié de la population du groupe affirme n'adopter aucune précaution supplémentaire (48,35%). Socialement, les 15-29 ans (42,56%) et les 30-50 ans (52,07%) sont surreprésentés par rapport à la marge (respectivement 33,98% et 46,05%). On trouve aussi une proportion légèrement plus importante de cadres/professions intermédiaires (47,93%) ; mais surtout, les Parisiens (28,10%) sont sous-représentés par rapport à la moyenne (39,32%). En résumé, ce groupe rassemble des personnes actives, travaillant en dehors de leur commune de résidence, et victimes de vol durant leurs déplacements professionnels. La forte proportion de jeunes implique aussi la présence d'étudiants, volés sur le trajet du lycée ou de l'université. Dans les deux cas, les horaires de déplacements correspondent souvent aux heures de pointe ; là où les transports collectifs sont les plus chargés, et les vols à la tire les plus praticables. En conclusion, il s'agit ici de vols auprès d'actifs ou d'étudiants avec très peu de conséquence.

Un peu plus important que le précédent, le **groupe 3** rassemble un gros quart des victimes de vols sans violence dans les transports en commun (28,82%). Le contexte lié à l'atteinte y est peu typé. On

¹¹ Les atteintes subies en dehors d'Île-de-France (14,53%) apparaissent aussi plus fréquemment ici que dans l'ensemble de la population (8,25%). Toutefois, cette apparente contradiction se dissipe en observant la faible proportion de ces victimes par rapport à celles volées dans la région.

constate seulement une surreprésentation des personnes volées la nuit (15,33%) et en Île-de-France (63,70%) par rapport à la moyenne (respectivement 9,44% et 52,73%). Encore faut-il relativiser le poids des vols de nuit ; les personnes victimes dans ce contexte ne représentent même pas un sixième de la population de la classe. Ici comme ailleurs, c'est avant tout en journée que les vols ont lieu (60,09%). Ce n'est donc pas le contexte de l'atteinte qui singularise ce groupe, mais les conséquences du vol et les recours mobilisés par la victime. On trouve dans cette classe la plus forte proportion de personnes à accorder une réelle importance au dommage matériel subi (56,61%). Le dépôt de plainte y est très fréquent (86,36%) et la déclaration à l'assurance (50,77%) y est surreprésentée par rapport à la moyenne (16,29%) ; même si cette dernière démarche ne concerne en réalité que la moitié du groupe. Enfin, les personnes qui déclarent prendre des précautions durables depuis le vol (48,64%) sont plus répandues ici que dans l'ensemble de la population (35,43%). En résumé, ce groupe se caractérise par de lourdes conséquences occasionnées par le vol ; par une forte mobilisation des recours à disposition des victimes ; et par une augmentation de l'insécurité personnelle. Il se distingue très peu socialement de la moyenne des volés dans les transports en commun ; une proportion plus importante de femmes (61,90%) que d'hommes (38,10%) ; ainsi qu'une surreprésentation des 30-59 ans (48,34%) et des cadres/professions intermédiaires (44,73%). En conclusion, on peut parler ici d'incidents sérieux avec mobilisations.

Cette typologie, au même titre que la précédente, est organisée par le relief de l'atteinte et par les recours mobilisés ou non par la victime. Les profils qui émanent de cette classification sont donc fortement déterminés par ces critères. On distingue là encore trois figures du volé dans les transports en commun. C'est d'abord un inactif ou une personne en congé, résidant la capitale, dont le bien est dérobé alors qu'il se déplace dans Paris en journée pour faire les boutiques, ou simplement sortir. On trouve ensuite un actif, ou un étudiant, volé assez loin de chez lui dans le transport qui l'amène à son lieu de travail ou d'étude, en pleine heure de pointe. Pour ces deux figures, le vol n'a que peu de conséquence ; on ne dépose quasiment jamais plainte, et l'on ne recourt jamais à l'assurance. La troisième figure du volé dans les transports en commun réagit très différemment face à l'atteinte. Pour cette victime, le vol a de lourdes conséquences. Du coup, elle porte plainte presque systématiquement, elle recourt assez fréquemment à l'assurance, et adopte plus que la moyenne des précautions durables pour la suite.

Figure 34: Profils de victimes de vol sans violence dans les transports en commun

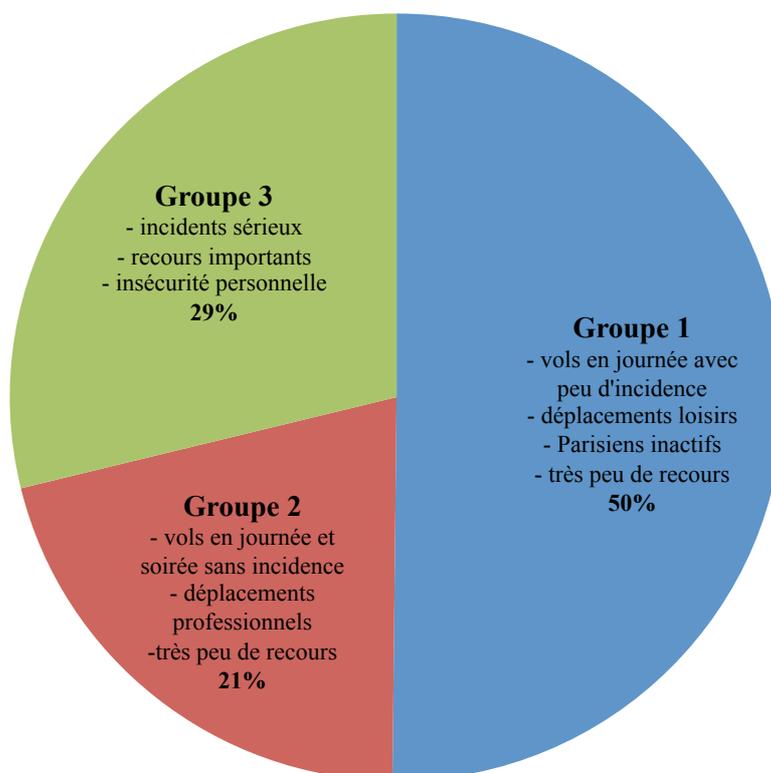


Tableau 48: Répartition des victimes de vol par groupe

	fréquence	taux	cumul
groupe 1	1156	50,17	50,17
groupe 2	484	21,01	71,18
groupe 3	664	28,82	100,00

Tableau 49: Répartition des victimes de vol par groupe : moment de la journée

	journée	soirée	nuit	total
groupe 1	79,58	13,26	07,16	100,00
groupe 2	57,47	35,68	06,85	100,00
groupe 3	60,09	24,58	15,33	100,00
moyenne	69,30	21,25	09,44	100,00

Note de lecture : les chiffres en gras indiquent une surreprésentation de la variable dans le groupe. Cette lecture vaut jusqu'au tableau 59

Tableau 50: Répartition des victimes de vol par groupe : zone géographique

	vosre quartier	vosre ville	Île-de-France	hors Île-de-France	total
groupe 1	17,13	31,49	36,85	14,53	100,00
groupe 2	03,93	20,45	75,62	00,00	100,00
groupe 3	10,69	22,29	63,70	03,31	100,00
moyenne	12,50	26,52	52,73	08,25	100,00

Tableau 51: Répartition des victimes de vol par groupe : objet du déplacement

	mobilité travail	mobilité non travail	total
groupe 1	20,45	79,55	100,00
groupe 2	94,21	05,79	100,00
groupe 3	46,91	53,09	100,00

	mobilité travail	mobilité non travail	total
moyenne	43,59	56,41	100,00

Tableau 52: Répartition des victimes de vol par groupe : dommage matériel

	important	peu important	non	total
groupe 1	18,77	64,83	16,40	100,00
groupe 2	20,00	48,00	32,00	100,00
groupe 3	56,61	28,46	14,93	100,00
moyenne	33,87	48,16	17,98	100,00

Tableau 53: Répartition des victimes de vol par groupe : dépôt de plainte

	plainte	renvoi	rien	total
groupe 1	17,75	11,90	70,35	100,00
groupe 2	02,62	00,22	97,16	100,00
groupe 3	86,36	10,49	03,15	100,00
moyenne	33,22	8,95	57,83	100,00

Tableau 54: Répartition des victimes de vol par groupe : déclaration à l'assurance

	signalement	pas de signalement	total
groupe 1	03,65	96,35	100,00
groupe 2	00,00	100,00	100,00
groupe 3	50,77	49,23	100,00
moyenne	16,29	83,71	100,00

Tableau 55: Répartition des victimes de vol par groupe : précaution suite à l'agression

	pas de changement	changement temporaire	changement durable	total
groupe 1	62,16	09,00	28,83	100,00
groupe 2	48,35	18,60	33,06	100,00
groupe 3	40,96	10,39	48,64	100,00
moyenne	53,15	11,42	35,43	100,00

Tableau 56: Répartition des victimes de vol par groupe : sexe

	homme	femme	total
groupe 1	38,75	61,25	100,00
groupe 2	39,26	60,74	100,00
groupe 3	38,10	61,90	100,00
moyenne	38,67	61,33	100,00

Tableau 57: Répartition des victimes de vol par groupe : âge

	15-29ans	30-59ans	60 ans et plus	total
groupe 1	30,19	42,21	27,60	100,00
groupe 2	42,56	52,07	05,37	100,00
groupe 3	34,34	48,34	17,32	100,00
moyenne	33,98	46,05	19,97	100,00

Tableau 58: Répartition des victimes de vol par groupe : catégories socioprofessionnelles

	cadres/professions intermédiaires	employés/ouvriers	inactifs	total
groupe 1	37,54	16,61	45,85	100,00
groupe 2	47,93	21,28	30,79	100,00
groupe 3	44,73	23,49	31,78	100,00
moyenne	41,80	19,57	38,63	100,00

Tableau 59: Répartition des victimes de vol par groupe : départements

	Paris	Seine-et-Marne	Yvelines	Essonne	Hauts-de-Seine	Seine-Saint-Denis	Val-de-Marne	Val d'Oise	Total
groupe 1	46,89	4,15	4,84	3,98	12,20	13,15	08,65	6,14	100,00
groupe 2	28,10	7,85	7,44	6,20	13,22	15,08	13,84	8,26	100,00
groupe 3	34,34	4,22	7,53	5,27	12,95	14,16	12,20	9,34	100,00
moyenne	39,32	4,95	6,16	4,82	12,63	13,85	10,76	7,51	100,00

Tableau 60: Répartition des victimes de vol par groupe : campagne d'enquête

	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2013	2015	Total
groupe 1	10,38	14,62	15,31	15,92	09,43	06,49	12,02	15,83	100,00
groupe 2	09,71	11,57	11,36	16,32	09,50	09,50	15,08	16,94	100,00
groupe 3	06,48	11,60	10,99	11,14	12,20	10,54	14,91	22,14	100,00
moyenne	09,11	13,11	13,24	14,63	10,24	08,29	13,50	17,88	100,00

Conclusion générale

L'objectif de ce rapport de recherche consiste à analyser les données transports des huit enquêtes *victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France*. Si ces enquêtes, produites par l'IAU-ÎdeF entre 2001 et 2015, ne sont pas dédiées aux transports collectifs, elles comprennent certaines questions sur l'insécurité et la victimation dans ces espaces. L'exploitation de ces données donne à voir plusieurs résultats pour ces deux phénomènes.

Concernant l'insécurité personnelle, la première chose à rappeler est son étendue. Selon les enquêtes, entre 40% et 45% des Franciliens affirment avoir peur, au moins de temps en temps, d'être volés ou agressés dans les transports en commun. Ces taux font des espaces de transport les lieux les plus anxiogènes d'Île-de-France, loin devant le domicile et le quartier de résidence. À cela s'ajoute la forte stabilité du phénomène à travers le temps ; la hiérarchie des peurs selon les moyens de transport, plaçant le RER en première position, suivi du métro, du train, du bus et du tramway, est la même depuis la première enquête. Autre fait notable de stabilité, la peur n'augmente pas dans la période sous examen, même avec l'élargissement des utilisateurs (au moins occasionnels).

Par ailleurs, l'analyse multivariée présente les principaux facteurs de l'insécurité personnelle. La peur est d'abord liée à l'exposition au risque ; les personnes victimes de vol et d'agression, et celles fortement exposées aux désordres physiques et sociaux rapportent un niveau de crainte plus important que les autres. Elle dépend ensuite de la vulnérabilité de certaines catégories de personnes ; il s'agit d'abord des femmes, fréquemment victimes d'agression sexuelles de faible intensité, et des résidents de grande banlieue, qui recourent aux transports en commun dans des contextes jugés anxiogènes. Enfin, le lien entre peur et préoccupation sécuritaire est plus spécifique ; s'il est particulièrement fort pour les catégories de personnes fragiles socialement, il l'est moins pour les classes moyennes de grande banlieue.

Au sujet des victimations, rappelons tout d'abord que l'enquête IAU-ÎdeF ne permet qu'une étude partielle des atteintes dans les transports en commun. L'analyse réalisée en reste au calcul d'une prévalence limitée par le fait que nous connaissons seulement les victimes pour l'incident le plus récent. Cela dit, l'enquête révèle une proportion importante des victimations perpétrées dans les transports collectifs. Ces espaces figurent toujours à la première ou la deuxième place des lieux les plus lourdement frappés par la délinquance. L'analyse multivariée présente ensuite deux principaux résultats. Elle montre d'abord qu'il n'existe pas de forte spécificité des victimations dans les transports en commun par rapport aux autres espaces ; seulement une légère surreprésentation des plus jeunes et des groupes sociaux moyens et supérieurs. Elle présente ensuite différents profils de victimes de vol et d'agression dans les transports collectifs. Les agressés se divisent en trois groupes. Le premier est composé d'actifs, confrontés aux incivilités en période d'affluence. Le deuxième rassemble des jeunes, agressés lors de sorties nocturnes. Pour eux, les incidents sont jugés sans conséquence et les recours sont rares. À l'inverse, le troisième groupe se caractérise par des agressions violentes et par une forte mobilisation des victimes. On trouve une répartition similaire pour les vols. Le premier groupe rassemble des personnes volées à proximité de chez elle, lors de déplacements liés aux loisirs. Le deuxième est composé d'actifs volés en heure de pointe, en rentrant du lieu de travail. Dans les deux cas, les atteintes sont jugées peu importantes et les recours presque totalement inexistantes. En revanche, le troisième groupe est particulièrement affecté par le vol subi. Ses membres engagent tous les recours nécessaires et adoptent même de nouvelles précautions pour la suite.

Bibliographie

- BOOZ ALLEN HAMILTON., 2007, *Personal security in public transport travel in New Zealand: problems, issues and solutions*, Auckland, Land Transport New Zealand.
- CRIME CONCERN., 2004, *People's perceptions of personal security and their concerns about crime on public transport: Research Findings*, Department for Transport, London.
- CURRIE, G., MAHMOUD, S., 2013, Factors influencing young people's perceptions of personal safety on public transport, *Journal of Public Transportation*, 16, 1, 1–19.
- FARRALL, S., JACKSON, J., GRAY, E., 2009, *Social order and the fear of crime in contemporary times*, New York, Oxford University Press, USA.
- FERRARO, K., 1995, *Fear of crime: Interpreting victimization risk*, SUNY press.
- GOODEY, J., 1997, Boys Don't Cry. Masculinities, Fear of Crime and Fearlessness, *British Journal of Criminology*, 37, 3, 401–418.
- JACKSON, J., 2004, Experience and Expression Social and Cultural Significance in the Fear of Crime, *British Journal of Criminology*, 44, 6, 946–966.
- JACKSON, J., GOUSETI, I., 2015, Threatened by Violence Affective and Cognitive Reactions to Violent Victimization, *Journal of Interpersonal Violence*, 1–30.
- LE JEANNIC, T., 2006, Insécurité: perceptions et réalités, *Données Sociales*, 637–647.
- LIEBER, M., 2008, *Genre, violences et espaces publics: la vulnérabilité des femmes en question*, Paris, Les Presses de Sciences Po.
- LOUKAITOU-SIDERIS, A., 1999, Hot spots of bus stop crime: The importance of environmental attributes, *Journal of the American Planning Association*, 65, 4, 395–411.
- MOORE, S., 2011, Understanding and managing anti-social behaviour on public transport through value change: The considerate travel campaign, *Transport Policy*, 18, 1, 53–59.
- NOBLE, J., 2015a, L'insécurité personnelle dans les transports en commun, *Déviance et Société*, 39,3, 343–364.
- NOBLE, J., 2015b, *L'insécurité personnelle des jeunes dans les transports en commun franciliens, Une étude dispositionnelle du sentiment d'insécurité*, Thèse de Doctorat, Université Sorbonne Paris Cité.
- PAIN, R., 1993, Women's fear of sexual violence: Explaining the spatial paradox, In JONES, H., Ed, *Crime and the Urban Environment*, Aldershot: Avebury, 55–68.
- PAIN, R., 1997, Social geographies of women's fear of crime, *Transactions of the Institute of British Geographers*, 22, 2, 231–244.
- PERETTI-WATEL, P., 2000, L'inscription du sentiment d'insécurité dans le tissu urbain, *Les Cahiers de La Sécurité Intérieure*, 39, 1–22.
- ROBERT, Ph., ZAUBERMAN, R., 2017, *Du sentiment d'insécurité à l'État sécuritaire*, Lormont, Éditions Le bord de l'eau.

SUTTON, R., FARRALL, S., 2005, Gender, Socially Desirable Responding and the Fear of Crime Are Women Really More Anxious about Crime?, *British Journal of Criminology*, 45, 2, 212–224.

TULLOCH, M., 2000, The meaning of age differences in the fear of crime, *British Journal of Criminology*, 40, 3, 451–467.

YAVUZ, N., WELCH, E., 2010, Addressing fear of crime in public space: gender differences in reaction to safety measures in train transit, *Urban Studies*, 47, 12, 2491–2515.

ZAUBERMAN, R., ROBERT, Ph., NÉVANEN, S., 2013a, Victimation et insécurité en Île-de-France: une analyse géosociale, *Revue Française de Sociologie*, 54, 1, 111–153.

ZAUBERMAN, R., ROBERT, Ph., BECK, F., NÉVANEN, S., 2013b, Mesurer l'implication des jeunes dans la violence, *Déviance et Société*, 37, 1, 89–115.

Liste des tableaux

Tableau 1: Évolution de la peur dans le bus en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne).....	6
Tableau 2 : Évolution de la peur dans le train en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne).....	7
Tableau 3 : Évolution de la peur dans le RER en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne)	8
Tableau 4 : Évolution de la peur dans le métro en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne).....	9
Tableau 5 : Évolution de la peur dans le tramway en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne)....	9
Tableau 6 : Répartition des taux d'agression dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014 (% en ligne)	15
Tableau 7 : Répartition des taux d'agression sexuelle dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014 (% en ligne)	15
Tableau 8 : Répartition des taux de vol sans violence dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014 (% en ligne)	16
Tableau 9: Répartition des taux d'agression dans les transports en commun par département de résidence en Île-de-France entre 1998 et 2014 (% en colonne)	17
Tableau 10: Répartition des taux d'agression sexuelle dans les transports en commun par département de résidence en Île-de-France entre 1998 et 2014 (% en colonne)	18
Tableau 11: Répartition des taux de vol sans violence dans les transports en commun par département de résidence en Île-de-France entre 1998 et 2014 (% en colonne)	19
Tableau 12: Évolution de la peur dans le bus parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne)	21
Tableau 13: Évolution de la peur dans le train parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne)	22
Tableau 14: Évolution de la peur dans le RER parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne)	22
Tableau 15: Évolution de la peur dans le métro parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne)	23
Tableau 16: Évolution de la peur dans le tramway parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015 (% en ligne)	24
Tableau 17: Répartition des taux d'agression parmi les usagers réguliers dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014 (% en ligne).....	25
Tableau 18: Répartition des taux d'agression sexuelle parmi les usagers réguliers dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014 (% en ligne).....	26
Tableau 19: Répartition des taux de vol sans violence parmi les usagers réguliers dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014 (% en ligne).....	27
Tableau 20: Régression linéaire : le sentiment de sécurité dans les transports en commun	31
Tableau 21: Répartition des victimes d'agression par sexe	36
Tableau 22: Répartition des victimes d'agression par âge	36
Tableau 23: Répartition des victimes d'agression par CSP	37
Tableau 24: Répartition des victimes d'agression par département de résidence.....	37
Tableau 25: Répartition des victimes d'agression par campagne d'enquête	37
Tableau 26: Répartition des victimes de vol par sexe	39
Tableau 27: Répartition des victimes de vol par âge	39
Tableau 28: Répartition des victimes de vol par CSP	39
Tableau 29: Répartition des victimes de vol par département	39
Tableau 30: Répartition des victimes d'agression par groupe	42
Tableau 31: Répartition des victimes d'agression par groupe : moment de la journée	42
Tableau 32: Répartition des victimes d'agression par groupe : zone géographique.....	43

Tableau 33: Répartition des victimes d'agression par groupe : objet du déplacement	43
Tableau 34: Répartition des victimes d'agression par groupe : nombre d'agresseurs	43
Tableau 35: Répartition des victimes d'agression par groupe : utilisation d'arme	43
Tableau 36: Répartition des victimes d'agression par groupe : vol avec violence	43
Tableau 37: Répartition des victimes d'agression par groupe : dommage matériel (vol).....	43
Tableau 38: Répartition des victimes d'agression par groupe : coups reçus	43
Tableau 39: Répartition des victimes d'agression par groupe : dépôt de plainte.....	43
Tableau 40: Répartition des victimes d'agression par groupe : déclaration à l'assurance.....	44
Tableau 41: Répartition des victimes d'agression par groupe : précaution suite à l'agression	44
Tableau 42: Répartition des victimes d'agression par groupe : peur après l'agression	44
Tableau 43: Répartition des victimes d'agression par groupe : sexe	44
Tableau 44: Répartition des victimes d'agression par groupe : âge.....	44
Tableau 45: Répartition des victimes d'agression par groupe : catégories socioprofessionnelles.....	44
Tableau 46: Répartition des victimes d'agression par groupe : départements	44
Tableau 47: Répartition des victimes d'agression par groupe : campagne d'enquête	44
Tableau 48: Répartition des victimes de vol par groupe.....	47
Tableau 49: Répartition des victimes de vol par groupe : moment de la journée	47
Tableau 50: Répartition des victimes de vol par groupe : zone géographique	47
Tableau 51: Répartition des victimes de vol par groupe : objet du déplacement.....	47
Tableau 52: Répartition des victimes de vol par groupe : dommage matériel.....	48
Tableau 53: Répartition des victimes de vol par groupe : dépôt de plainte	48
Tableau 54: Répartition des victimes de vol par groupe : déclaration à l'assurance	48
Tableau 55: Répartition des victimes de vol par groupe : précaution suite à l'agression	48
Tableau 56: Répartition des victimes de vol par groupe : sexe.....	48
Tableau 57: Répartition des victimes de vol par groupe : âge	48
Tableau 58: Répartition des victimes de vol par groupe : catégories socioprofessionnelles	48
Tableau 59: Répartition des victimes de vol par groupe : départements	48
Tableau 60: Répartition des victimes de vol par groupe : campagne d'enquête.....	49

Liste des figures

Figure 1: Évolution de la peur dans le bus en Île-de-France entre 2001 et 2015	7
Figure 2: Évolution de la peur dans le train en Île-de-France entre 2001 et 2015	7
Figure 3: Évolution de la peur dans le RER en Île-de-France entre 2001 et 2015.....	8
Figure 4: Évolution de la peur dans le métro en Île-de-France entre 2001 et 2015	9
Figure 5: Évolution de la peur dans le tramway en Île-de-France entre 2001 et 2015	10
Figure 6: Évolution des peurs dans les différents espaces en Île-de-France entre 2001 et 2015 (%)....	10
Figure 7: Taux de peur dans les transports en commun par département en 2001	11
Figure 8: Taux de peur dans les transports en commun par département en 2003	11
Figure 9: Taux de peur dans les transports en commun par département en 2005	12
Figure 10: Taux de peur dans les transports en commun par département en 2007	12
Figure 11: Taux de peur dans les transports en commun par département en 2009	12
Figure 12: Taux de peur dans les transports en commun par département en 2011	12
Figure 13: Taux de peur dans les transports en commun par département en 2013	13
Figure 14: Taux de peur dans les transports en commun par département en 2015	13
Figure 15: Répartition de la peur dans les transports en commun par département en 2015.....	14
Figure 16: Répartition des taux d'agression dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014.....	15
Figure 17: Répartition des taux d'agression sexuelle dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014.....	16
Figure 18: Répartition des taux d'agression sexuelle dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014.....	17
Figure 19: Répartition des taux d'agression dans les transports en commun par département de résidence en Île-de-France entre 1998 et 2014.....	18
Figure 20: Répartition des taux d'agression sexuelle dans les transports en commun par département de résidence en Île-de-France entre 1998 et 2014.....	19
Figure 21: Répartition des taux de vol sans violence dans les transports en commun par département de résidence en Île-de-France entre 1998 et 2014.....	20
Figure 22: Évolution de la peur dans le bus parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015.....	21
Figure 23: Évolution de la peur dans le train parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015.....	22
Figure 24: Évolution de la peur dans le RER parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015.....	23
Figure 25: Évolution de la peur dans le métro parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015.....	24
Figure 26: Évolution de la peur dans le tramway parmi les usagers réguliers en Île-de-France entre 2001 et 2015	25
Figure 27: Répartition des taux d'agression parmi les usagers réguliers dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014	26
Figure 28: Répartition des taux d'agression sexuelle parmi les usagers réguliers dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014	27
Figure 29: Répartition des taux de vol sans violence parmi les usagers réguliers dans les différents espaces en Île-de-France entre 1998 et 2014	28
Figure 30: ACM des différents niveaux de peur selon le moyen de transport.....	29
Figure 31: Typologie des victimes d'agression	35
Figure 32: Typologie des victimes de vol	38

Figure 33: Profils de victimes d'agression et de vol violent dans les transports en commun.....	42
Figure 34: Profils de victimes de vol sans violence dans les transports en commun.....	47