

# NOTE RAPIDE

DE L'INSTITUT PARIS REGION N° 845



Sanga Park/Shutterstock

PRÉVENTION-SÉCURITÉ

Mai 2020 • [www.institutparisregion.fr](http://www.institutparisregion.fr)

## LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS FRANCILIENS EN 2019

**50 222**

C'EST LE NOMBRE DE RÉPONDANTS  
À L'ENQUÊTE, DONT

**63,1 %**

SONT DES FEMMES

QUATRE FRANCILIENS SUR DIX DISAIENT AVOIR PEUR D'ÊTRE AGRESSÉS OU VOLÉS DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN, DANS L'ENQUÊTE VICTIMATION ET SENTIMENT D'INSÉCURITÉ EN ÎLE-DE-FRANCE RÉALISÉE EN 2019. POUR MIEUX COMPRENDRE CE PHÉNOMÈNE, L'INSTITUT PARIS REGION, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ET L'OBSERVATOIRE NATIONAL DE LA DÉLINQUANCE DANS LES TRANSPORTS, DÉPENDANT DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, ONT RÉALISÉ UNE ENQUÊTE COMPLÉMENTAIRE PLUS APPROFONDIE AUPRÈS DES ABONNÉS NAVIGO ET IMAGINE R ÂGÉS DE 18 ANS ET PLUS, À LAQUELLE PLUS DE 50 000 ONT RÉPONDU. OÙ, QUAND ET POURQUOI ONT-ILS PEUR ? EN VOICI LES PREMIERS RÉSULTATS.

Les transports collectifs d'Île-de-France comptabilisent en temps normal 9,4 millions de déplacements quotidiens, ce qui les situe à la troisième place des modes de déplacement des Franciliens, derrière la marche (17,2 millions de déplacements par jour) et la voiture (14,2 millions). Depuis 2010, la part d'utilisation des transports collectifs dans les déplacements quotidiens des Franciliens a augmenté de 14 %. Cette évolution s'explique notamment par le développement de l'offre de transport (en particulier des bus et des tramways en petite et grande couronnes) et l'amélioration de la qualité de service (rénovation des gares, stations et arrêts ; nouveaux matériels roulants ; etc.) sur le territoire régional durant cette période (Omnif, 2019). Toutefois, malgré une prise en compte croissante des questions de sûreté dans les politiques de transport, le sentiment d'insécurité reste prégnant dans ces espaces.

Réalisée tous les deux ans depuis 2001, l'enquête victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France révèle un niveau de peur dans les transports en commun relativement stable à travers le temps. En 2001, 43,8 % des enquêtés rapportent avoir peur, au moins de temps en temps, d'être volés ou agressés dans ces espaces. Ce taux augmente jusqu'en 2005, pour atteindre 45,2 %, puis diminue jusqu'en 2009, à 40,6 %. En 2011, la peur de subir un vol ou une agression dans les transports collectifs atteint son plus haut niveau (45,5 %), pour diminuer à nouveau jusqu'en 2017, au seuil le plus bas jamais atteint (38,1 %). L'année 2019 marque un retour vers la moyenne, avec un taux de peur



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

Liberté  
Égalité  
Fraternité

L'INSTITUT  
PARIS  
REGION



## LA MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE

Entre le 19 septembre et le 21 octobre 2019, les abonnés Navigo annuel et Imagine R de 18 ans et plus disposant d'un contrat actif et ayant accepté d'être démarchés dans le respect du règlement général sur la protection des données (RGPD) ont été invités à répondre à une enquête sur le sentiment d'insécurité dans les transports en commun franciliens. Il s'agit donc d'une enquête menée à partir d'un échantillonnage non probabiliste (voir fin de note). Construite sur un échantillon volontaire (voir fin de note), l'enquête a néanmoins été réalisée de façon à contrôler l'accès au questionnaire. Intégré dans un courriel envoyé par Île-de-France Mobilités, le lien pour accéder à l'enquête était à usage unique. Une fois le questionnaire validé, le lien devenait automatiquement inutilisable, empêchant ainsi l'enquêté de répondre plusieurs fois. En outre, cette opération a permis de soumettre l'enquête aux seuls destinataires du message.

### Les répondants : une majorité de femmes et de cadres...

Sur les 515 255 personnes contactées, 50 222 ont rempli et validé le questionnaire, soit 9,8 % de l'échantillon. Le questionnaire comprenait des questions relatives à l'âge, au sexe, à la commune de résidence et à la catégorie socioprofessionnelle, permettant de caractériser le profil sociodémographique des répondants. Les femmes ainsi que les cadres et professions intellectuelles supérieures représentent près des deux tiers des enquêtés (respectivement 63,1 % et 66,5 %). Concernant les autres catégories socioprofessionnelles, les professions intermédiaires représentent 16,1 % des répondants, les employés 13,9 %, les artisans, commerçants et chefs d'entreprise 2,3 %, et les ouvriers 1,2 %. S'agissant de l'âge, un peu plus d'un quart des enquêtés a entre 18 et 24 ans (27,6 %), plus d'un tiers a entre 25 et 39 ans (35,7 %), 17,9 % entre 40 et 49 ans, 17,7 % entre 50 et 64 ans et 1,1 % ont plus de 65 ans. Enfin, concernant le département de résidence, 31,3 % des enquêtés habitent la capitale, 15,4 % les Hauts-de-Seine, 11,4 % le Val-de-Marne, 9,9 % les Yvelines, 9,1 % la Seine-Saint-Denis, 7,2 % l'Essonne, 7,1 % la Seine-et-Marne, 6,8 % le Val-d'Oise et 1,7 % réside en dehors de la région Île-de-France. Ces caractéristiques sociodémographiques sont celles des répondants. Toutefois, elles ne correspondent pas nécessairement à celles de la population cible, à savoir l'ensemble des abonnés Navigo annuel et Imagine R âgés de 18 ans et plus.

### ... et de personnes déclarant avoir peur dans les transports franciliens

À la question « avez-vous eu peur d'être volé(e) ou agressé(e) dans les transports en commun au cours des 12 derniers mois ? », permettant d'évaluer la part des répondants sensibles à l'insécurité personnelle (encadré 3), 62,7 % des enquêtés rapportent avoir eu peur, au moins une fois, dans les transports collectifs. Il convient toutefois d'être particulièrement prudent à l'égard de ce résultat. La méthode retenue pour réaliser l'enquête a eu pour conséquence de retenir particulièrement l'attention des personnes se sentant concernées par le thème traité (Shropshire et coll., 2009). Aussi, la proportion d'enquêtés déclarant avoir eu peur d'être volés ou agressés ne peut être rapportée à l'ensemble de la population cible. En revanche, grâce à ses questions détaillées et à un nombre de répondants important, l'enquête permet d'identifier avec précision les lieux anxieux et de saisir les mécanismes de fonctionnement de l'insécurité personnelle dans les transports collectifs.

à 40,9 %. Afin de mieux appréhender ce phénomène social et d'accompagner les acteurs du transport dans la mise en place de réponses adaptées, L'Institut Paris Region, Île-de-France Mobilités et l'État, par l'intermédiaire de l'Observatoire national de la délinquance dans les transports (ONDT), ont réalisé une enquête inédite dédiée à l'étude du sentiment d'insécurité et à l'identification des espaces anxieux dans les transports collectifs.

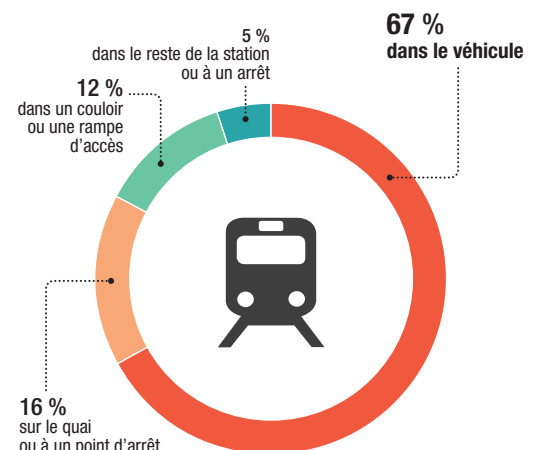
## LES HORAIRES, LES ESPACES ET LES FACTEURS DE PEUR

Dans la mesure où les résultats présentés dans cette note sont bruts (ils ne sont pas redressés sur la base des caractéristiques sociodémographiques de la population cible), ils renseignent uniquement sur les perceptions de l'insécurité des 50 222 répondants. En aucun cas, ils ne peuvent être généralisés à la population globale des abonnés Navigo annuel et Imagine R âgés de 18 ans et plus.

Aux personnes ayant déclaré avoir eu peur au moins une fois dans les transports collectifs au cours des 12 derniers mois, l'enquête soumet plusieurs questions visant à préciser le contexte de la dernière expérience de peur. Trois thèmes seront traités dans le cadre de cette note : les types d'espace, les horaires de déplacement et les facteurs anxieux. Concernant les types d'espace, les enquêtés déclarent très majoritairement avoir eu peur dans « le véhicule » de transport (67,2 %), puis, dans une proportion beaucoup plus faible, durant l'attente sur « le quai, le point d'arrêt » (15,8 %) ou dans « un couloir, une rampe d'accès » (11,7 %). Enfin, 5,2 % des enquêtés citent « le reste de la gare, station, arrêt ».

Par ailleurs, ces situations anxieuses sont d'abord rencontrées en début de soirée, entre 18 h 30 et 20 h 30 (25,7 %), avant de l'être en soirée, entre

## L'espace de la dernière expérience de peur



20 h 30 et 22 h 30 (19,0 %), l'après-midi, entre 12 h 00 et 18 h 30 (17,8 %), la nuit, après 22 h 30 (13,7 %), en matinée, entre 8 h 30 et 12 h (10,5 %) et tôt le matin, entre 5 h et 8 h 30 (10,1 %). Sans surprise, les expériences de peur vécues en début de soirée, en matinée et l'après-midi s'inscrivent majoritairement dans le cadre de déplacements domicile-travail, tandis que celles vécues de nuit sont principalement liées aux trajets visant à rejoindre ou revenir des lieux de loisirs.

L'enquête comprend également une question sur les stimuli considérés comme menaçants, autrement dit les facteurs de la perception du risque de victimation. À partir d'une liste préétablie, il était demandé aux enquêtés de choisir jusqu'à trois items ayant contribué à l'insécurité ressentie lors de la dernière expérience de peur.

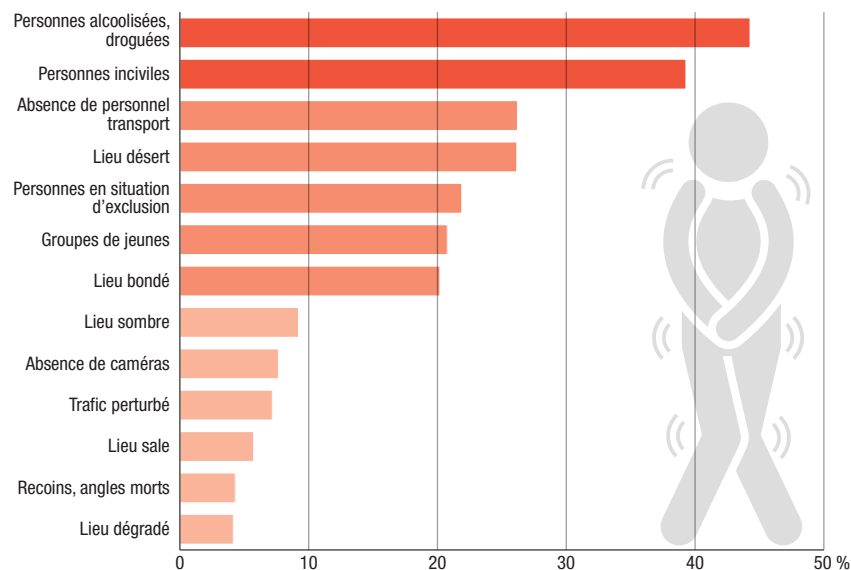
Parmi l'ensemble de ces facteurs, les désordres sociaux – qui correspondent aux formes de transgression des relations sociales (Ferraro, 1995) – sont largement prédominants. Près de la moitié des enquêtés soulignent le rôle des personnes alcoolisées et/ou droguées ; plus d'un tiers celui des personnes inciviles (niveau de voix élevé, pieds sur les sièges, etc.) ; près d'un quart celui des personnes en situation d'exclusion sociale ; et un cinquième celui des groupes de jeunes. Il n'est donc pas surprenant de constater que l'absence de personnel dans les espaces de transport se situe à la troisième place des items les plus cités (26,2 %).

En comparaison, les désordres physiques – qui correspondent aux dégradations volontaires, mais aussi au défaut d'entretien des espaces publics et privés (Ferraro, 1995) – sont peu évoqués. Moins de 10 % des répondants insistent sur les espaces sombres comme facteur de peur ; 7,7 % sur l'absence de caméras ; 5,7 % sur la saleté des lieux ; 4,3 % sur la présence de recoins ou d'angles morts ; et 4,2 % sur la dégradation des espaces. Entre ces deux catégories se situent les items liés aux conditions de voyage (Noble, 2019). Plus d'un quart des répondants soulignent le rôle des lieux déserts ; un cinquième celui des lieux bondés ; et 7,2 % celui de la perturbation du trafic.

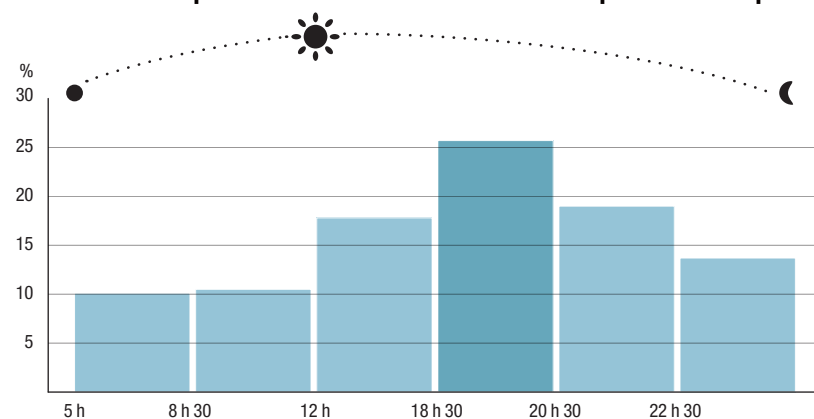
### DES DISPARITÉS IMPORTANTES SELON LES LIEUX

Afin d'identifier les lieux considérés comme anxiogènes, l'enquête comporte une question sur la gare ou la station dans laquelle, ou à proximité de laquelle, s'est déroulée la dernière expérience de peur. 733 gares et stations de RER, métros, trains et tramways<sup>1</sup> ont été citées comme anxiogènes par un ou plusieurs répondants. En vue d'examiner les différents facteurs de peur selon le type et la nature des lieux, six gares et stations ont été sélectionnées parmi celles regroupant plus de 200 signalements. Pour refléter la diversité des lieux, les six gares et stations incluant des installations monomodales et des pôles d'échanges multimodaux ont été choisies dans cinq départements différents.

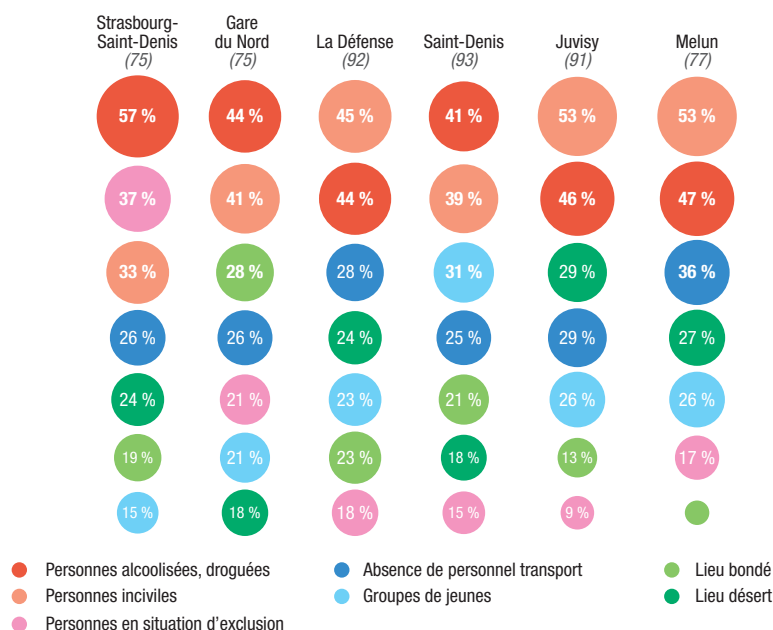
## Les facteurs de la dernière expérience de peur



## Horaires du déplacement lors de la dernière expérience de peur



## Les facteurs de la dernière expérience de peur : zoom sur six gares et stations d'Île-de-France





- La station de Strasbourg-Saint-Denis : monomodale (métro), 75.
- La gare du Nord : multimodale (RER, métro, Transilien), 75.
- La gare de La Défense : multimodale (RER, métro, Transilien, tramway), 92.
- La gare de Saint-Denis : multimodale (RER, Transilien, tramway), 93.
- La gare de Juvisy : monomodale (RER), 91.
- La gare de Melun : multimodale (RER, Transilien), 77.

L'analyse révèle deux principaux résultats. Au niveau global, l'ordre des différents facteurs est proche pour les six gares et stations. Les personnes alcoolisées et/ou droguées et les personnes inciviles (niveau de voix élevé, pieds sur les sièges, etc.) figurent parmi les items les plus signalés. Toutefois, les proportions varient assez sensiblement d'une gare ou d'une station à l'autre. Ainsi, 28,1 % des enquêtés évoquent le lieu bondé comme stimulus anxiogène à la gare du Nord, contre seulement 5,1 % à la gare de Melun.

De la même manière, 53,2 % des répondants citent les personnes inciviles à la gare de Melun, contre 32,9 % à celle de Strasbourg-Saint-Denis. Ces résultats sont intéressants dans la mesure où ils révèlent des variations dans les causes de l'insécurité perçue selon la nature et l'implantation des lieux.

## UN OUTIL DE CONNAISSANCE ET D'AIDE À LA DÉCISION

Bien qu'elles ne puissent être rapportées à la population globale des abonnés Navigo annuel et Imagine R âgés de 18 ans et plus, ces analyses préliminaires constituent les tout premiers apports de l'enquête « Victimation et sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens ». Les exploitations complémentaires prévues permettront d'approfondir les connaissances de ce phénomène social complexe et d'élaborer des pistes d'action efficaces pour les opérateurs et usagers des transports. ■

Julien Noble, sociologue  
mission Prévention Sécurité (Sylvie Scherer, directrice)  
Fabrice Fussy, chef de l'observatoire, ONDT

## EN STATISTIQUES

les méthodes d'échantillonnage correspondent aux différentes manières de constituer un échantillon de la population étudiée. Dans un échantillonnage non probabiliste, la sélection des enquêtés n'est pas opérée sur la base des caractéristiques sociodémographiques de la population cible. Les résultats obtenus sur l'échantillon ne peuvent alors être extrapolés à l'ensemble des abonnés Navigo annuel et Imagine R – ou alors il faut opérer un redressement. Prévue pour les futures analyses de l'enquête, cette opération consiste à corriger l'échantillon sur la base des caractéristiques de la population cible.

## L'ÉCHANTILLON VOLONTAIRE

représente l'une des techniques d'échantillonnage non probabiliste. Elle consiste à recueillir les réponses de toutes les personnes ayant accepté de participer à l'enquête.

## LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ

recouvre deux aspects. La préoccupation sécuritaire, d'abord, consiste à appréhender l'insécurité comme un problème de société. Il s'agit d'un jugement social qui place la délinquance au premier rang des problèmes à résoudre. L'insécurité personnelle, ensuite, se traduit par la crainte de subir un vol ou une agression dans un espace donné. L'enquête « Sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens » traite de ce second aspect.

1. Les arrêts de bus ne sont pas comptabilisés ici.

### DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Fouad Awada

### DIRECTRICE DE LA COMMUNICATION

Sophie Roquette

### MAQUETTE

Jean-Eudes Tilloy

### INFOGRAPHIE/CARTOGRAPHIE

Laurie Gobled

### MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE

Inès Le Meledo, Julie Sarris

### FABRICATION

Sylvie Coulomb

### RELATIONS PRESSE

Sandrine Kocki

33 (0)1 77 49 75 78

### L'Institut Paris Region

15, rue Falguière  
75740 Paris cedex 15  
33 (0)1 77 49 77 49

ISSN 1967-2144  
ISSN ressource en ligne  
2267-4071



institutparisregion.fr



## RESSOURCES

- Ferraro, K., *Fear of crime. Interpreting victimization risk*, New York, State University of New York, 1995.
- Noble Julien, *Comprendre l'insécurité personnelle. Le sentiment d'insécurité des jeunes dans les transports franciliens*, Genève, Éd. Médecine & Hygiène, coll. Déviance et société, 2019, préface de Philippe Robert.
- La nouvelle enquête globale transport. Présentation des premiers résultats 2018. Assises de la mobilité en Île-de-France. Omnif, 2019.
- Shropshire, K., Hawdon, J., Witte, J., *Web survey design. Balancing measurement, response, and topical interest*, Sociological Methods & Research, 37,3, 344-370, 2009.

L'INSTITUT  
PARIS  
REGION