

La peur dans les transports en commun

Depuis la campagne de 2014, les enquêtes nationales ne contiennent plus de module spécifique sur la peur dans les transports en commun ; on y trouve seulement – dans certains modules de victimation – l’item ‘transports en commun’ dans les questions sur le lieu de perpétration. Dans une perspective de sérialisation, plus utilisables sont les enquêtes régionales et locales qui distinguent selon la sorte de moyen de transport.

Tableau 3 : La peur dans les transports en commun (souvent, quelquefois) 2001-2021 (%)

	bus	train	RER	métro	tramway
Île-de-France 2001	21,0	30,3	38,3	32,5	19,0
Île-de-France 2003	20,7	30,3	39,0	33,0	20,0
Île-de-France 2005	19,3	28,4	37,1	30,2	18,5
Île-de-France 2007	20,6	26,9	35,0	27,6	15,5
Île-de-France 2009	16,5	25,3	36,9	26,9	13,3
Île-de-France 2011	20,9	28,2	37,4	31,2	17,0
Île-de-France 2013	20,6	26,7	38,2	31,2	16,2
Île-de-France 2015	18,5	25,7	35,4	30,0	16,7
Île-de-France 2017	15,6	22,1	32,2	27,2	14,2
Île-de-France 2019	18,3	24	33,8	29,3	16,9
Île-de-France 2021	15,5	19,7	31,8	29,4	15,6
Aubervilliers 2005	38,1	36,4	37,8	38,0	28,6
Aulnay-sous-Bois 2005	32,3	39,0	45,7	39,4	27,7
Gonesse 2005	32,7	44,0	47,2	38,7	28,7
Grand Lyon 2005	23,8	15,0	-	30,4	15,4
Saint-Denis 2005	34,0	38,5	38,6	37,1	28,7

Sources : IPR, CESDIP

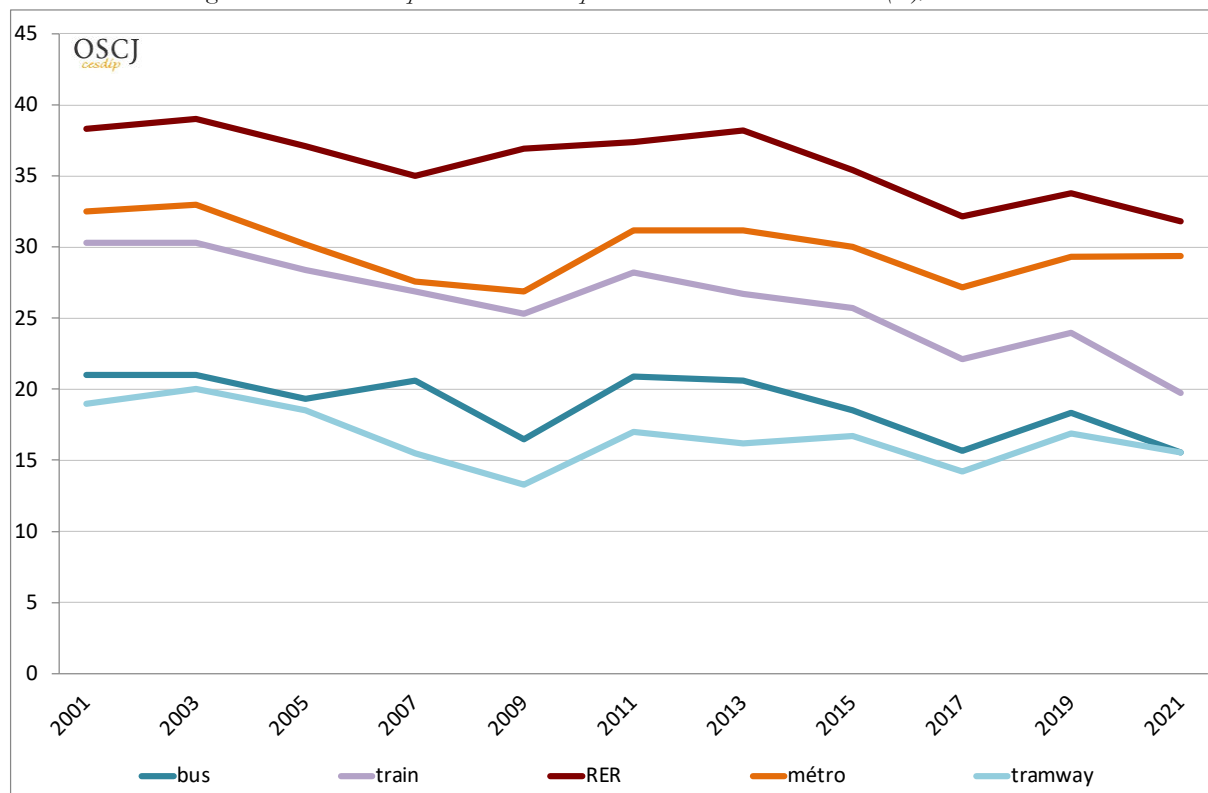
Champ : variable selon les enquêtes

Pourcentages calculés sur les seuls utilisateurs effectifs.

S’agissant de questions d’attitude, les enquêtes sont désignées dans ce tableau par l’année où elles ont été réalisées et non par les deux années retenues précédentes pour compter les victimations

La comparaison de ces scores avec ceux présentés précédemment montre l’importance de l’insécurité dans les transports en commun. Ils constituent, bien au-delà du risque qu’on y court, un lieu de cristallisation de l’inquiétude, encore plus marquée chez les habitants de la banlieue Nord que dans l’ensemble de l’Île-de-France... mais selon une véritable échelle qui met au premier plan le RER, puis le métro, le train (le Transilien), puis le bus et enfin le tramway (tableau 3 et figure 5). À Lyon toutefois, cet ordre est modifié, l’offre de transport n’étant pas la même (tableau 3).

Figure 3 : Évolution des peurs dans les transports en commun en Île-de-France (%), 2001-2021



Source : IPR

Champ : Île-de-France

Une enquête sur l'insécurité dans les grandes gares

Une enquête récente de la Direction de la Sûreté de la SNCF¹ – réalisée dans le cadre de son programme Vision Sûre – éclaire un aspect de l'insécurité dans les transports en commun : celle qui concerne les grandes gares de chemin de fer. Ce *Baromètre de satisfaction Clients Sûreté* a été expérimenté en 2021 Gare du Nord sur une population de 890 usagers, puis étendu l'année suivante à neuf grandes gares, avec 500 enquêtés dans chacune. Son exploitation a conduit à distinguer trois profils d'insécures.

Le premier réunit les deux-cinquièmes des enquêtés. Composés d'usagers socialement hétérogènes, cette classe se caractérise très fortement par la peur de subir un vol sans violence. Pour ces enquêtés, l'insécurité ressentie en gare est moins liée à la présence de personnes jugées indésirables (les personnes sous l'emprise d'alcool ou de drogue ou les personnes jugées inciviles) qu'à la promiscuité avec les autres usagers : ils redoutent avant tout les heures de pointe. Pour autant, leur victimation effective est particulièrement faible. Seules les victimes d'un vol sans violence y sont légèrement surreprésentées.

Le deuxième profil est d'une taille équivalente mais constitue un parfait contretype du cas précédent : ici, la peur est surtout liée à la présence d'individus jugés anxiogènes. Pour ce groupe, dans lequel les hommes sont surreprésentés, l'affluence est d'autant moins problématique que les expériences de peurs se déroulent, plus qu'ailleurs, en soirée ou de nuit, au moment où les gares se vident de leurs usagers, mais aussi progressivement, de leurs agents. Dans ce contexte, où les formes de contrôle social tendent à se dissiper totalement, la peur de l'agression verbale ou de l'agression physique se substitue à celle du vol sans violence. Concernant la victimation, elle n'est pas plus importante dans ce groupe que dans le précédent. On constate seulement une légère

¹ Noble J., 2023, *Insécurité et victimation en gare. Analyse globale du baromètre satisfaction clients sûreté 2021-2022*, Direction de la sûreté SNCF, Vision sûre <https://juliennoble.fr/rapports-etudes-recherches/>

surreprésentation des enquêtés déclarant avoir été victimes d'une agression verbale en gare au cours des douze derniers mois.

Reste un troisième profil d'insécures de taille moitié moindre que les précédents. Ce groupe est aussi le plus typé socialement : il rassemble surtout des femmes et des jeunes. Pour ces usagers, l'insécurité en gare est très fortement structurée autour des atteintes à caractère sexuel et des agressions verbales (orientées sexuellement). Ces types d'atteintes sont celles que l'on redoute mais aussi celles que l'on subit, lourdement et fréquemment. À l'origine de ces appréhensions se trouvent souvent des interactions indésirables – sous la forme de remarques désobligeantes, voir même d'attouchements – qui peuvent intervenir à tout moment, indépendamment des contextes de circulation.

En définitive, cette enquête montre bien le polymorphisme de l'insécurité dans les grandes gares, mais aussi une dissociation assez marquée – sauf pour le dernier profil – entre la peur du crime et l'expérience effective de victimation.

Pourquoi les transports en commun sont-ils tellement propices à l'insécurité ? On y côtoie des gens que l'on n'a pas l'habitude de rencontrer ailleurs, que l'on ne souhaite d'ailleurs pas côtoyer et qui éventuellement inquiètent ; en outre, l'exiguïté du lieu fait souvent de ce côtoiement une promiscuité... de surcroît dans un espace confiné : on circule parfois sous terre, un contexte qui peut paraître oppressant. En cas d'incident, la fuite est difficile, voire impossible. Enfin qui dit transports en commun dit aussi ruptures de charge, gares, stations... tous lieux où l'on peut facilement s'inquiéter, ainsi dans une gare quasi déserte aux petites heures de la nuit. La diminution du personnel d'accompagnement dans les véhicules et la raréfaction du personnel statique dans les stations contribuent probablement largement, depuis le milieu des années 1970, à la diffusion de l'insécurité. Il est d'ailleurs significatif que l'insécurité dans les transports ne commence à faire l'objet d'études qu'avec ces compressions de personnel (Noble, 2015, 2019 ; Robert, Zauberman, 2017, 32sq).