

JANVIER 2021

LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Fabrice LOLLIA, docteur en sciences de l'information et de la communication



Sécurité transport

Emotion, contrainte sociale, affluence, architecture

LES CONTRAINTES SOCIALES

À propos de l'auteur



Fabrice LOLLIA

Docteur en sciences de l'information et de la communication.

Spécialiste des questions de sécurité afférentes aux nouvelles technologies

Le sentiment d'insécurité repose sur deux contextes anxiogènes : la contrainte sociale et le phénomène d'isolement, car « *Les transports en commun présentent la particularité de faire se couder des individus issus d'horizons sociaux différents, dont certains sont jugés menaçants par d'autres. Il s'agit ensuite de l'isolement, qui empêche toute mobilisation extérieure en cas de vol ou d'agression.* » (Noble, 2015)

- **La mixité sociale des usagers.**

Les transports en commun seraient des « non lieux » (Augé, 1992). C'est-à-dire que ce sont des lieux où les personnes se rencontrent uniquement. Les voyageurs sont des inconnus qui n'ont rien en commun sinon le fait de partager le même moyen de se trouver dans les transports au même moment.

- **Les catégories d'usagers menaçants.**

De nombreux travaux démontrent que le sentiment d'insécurité vient également de la peur provenant de la mixité avec les couches sociales défavorisées dans la mesure où les préjugés leur accordent un potentiel de violence élevé (Paquin, 2006). Ce sentiment se complète avec les hommes seuls alcoolisés et les bandes de jeunes notamment dans les wagons et durant l'attente aux stations.

Par ailleurs d'autres travaux (Stradling et al. (2007) ; Gardner et Abraham [2007]) montrent qu'à cette même période 45 % des voyageurs évitent les bus la nuit par crainte d'être abordés par des individus alcoolisés.

Bien que ces études ne soient pas récentes, elle montre de façon claire que la fréquentation de personnes indésirables est une des raisons à prendre en compte dans le sentiment d'insécurité dans les transports en commun et qui influe dans la décision des usagers de préférer prendre leurs véhicules personnels.

• Les incivilités

Deux catégories d'incivilités : les incivilités physiques (a) et les incivilités sociales (Ferraro, 1995) (b).

a) Les incivilités physiques sont des formes de dégradations des espaces publics urbains se manifestant par la présence de déchets, d'actes de vandalisme, de tags et de graffitis.

De nombreuses études estiment assez faible l'influence des désordres physiques sur la peur du crime dans les transports en commun. Par exemple si on regarde en Nouvelle-Zélande il est démontré que les graffitis et la propreté des espaces figurent parmi les facteurs de peurs les moins importants (Kennedy, 2008).

D'ailleurs, en Australie et plus précisément à Melbourne, il est démontré que les actes de vandalisme, la présence de déchets et les tags suscitent moins la crainte des jeunes usagers que la présence des individus alcoolisés, les temps d'attente prolongés et l'absence d'éclairage public. (Mahmoud & Currie, 2010).

b) Les incivilités sociales se manifestent par des formes de transgressions des relations sociales comme la prostitution, la vente et la consommation de drogue la mendicité, l'ivresse sur la voie publique, les insultes et menaces et les comportements désordonnés et anormaux. Elles sont très impactante sur le sentiment d'insécurité.

La transgression des normes sociales pose un problème important dans le sentiment d'insécurité. Par exemple, il a été relevé que 65 % des Londoniens sont préoccupés par les comportements déviants des autres usagers lorsqu'ils utilisent le bus et le métro. (Moore, 2011). En vue d'appréhender l'influence des désordres sociaux sur l'insécurité personnelle des usagers, Moore élabore une intéressante grille de lecture afin de classifier les comportements déviants. L'auteur distingue ainsi les comportements intentionnels et inoffensifs (poser un sac sur le siège à côté de soi pour éviter qu'un usager ne s'y installe), les comportements accidentels et inoffensifs (bousculer un autre usager en situation d'affluence), les comportements intentionnels et menaçants (attitude agressive d'une personne ivre) et les comportements accidentels et menaçants (l'agitation d'une bande de jeunes).

La transgression des normes sociales entraîne donc la perception du risque lorsqu'elle laisse présager l'imprévisibilité et par conséquent le potentiel de violence de son ou ses auteurs (Paquin, 2006). Comportement alarmant errant, ivresse, insultes sont identifiés par une enquête IFOP (2011) comme la première source d'insécurité des usagers franciliens lors de leurs déplacements. Notons qu'il est mis une attention particulière sur l'important taux de peur des femmes dans les transports en commun qui repose également sur des déviances sexuées : les attouchements, les remarques à caractère sexuel, les interpellations et les regards appuyés dont de nombreuses femmes sont régulièrement victimes sur l'espace public et dans les transports en commun provoquent la crainte d'agressions sexuelles plus importantes (Condon et al., 2005 ; Lieber, 2008 ; Pain, 1993, 1997 ; Tulloch et al., 1998b)

Les transports en commun présentent deux contextes sociaux particulièrement criminogènes (M. J. Smith & Clarke, 2000).

1. Les contextes d'affluence : Ils sont favorables aux vols à la tire/arraché et aux agressions sexuelles de faible intensité (attouchements et frottements).
2. Viennent ensuite des situations d'isolement qui, par manque de surveillance, sont propices aux agressions physiques et aux tentatives de racket. Il est toutefois observé que la peur du crime est issue du cas n° 2. Les études montrent (M. J. Smith & Clarke, 2000) que les individus ont moins de chance de se sentir menacés là où l'activité humaine est élevée. Les raisons évoquées pour expliquer ce phénomène s'articulent autour de deux hypothèses.

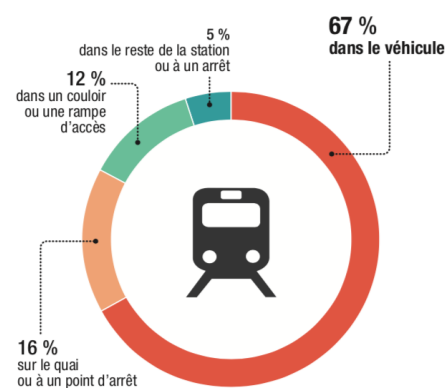
La première implique qu'en cas d'agression, les autres voyageurs peuvent intervenir et stopper les offenseurs (Atkins, 1989). Mais cette hypothèse est contestée car:

-Peu d'études portent sur la confiance que les individus accordent aux autres usagers.

-Les rares travaux centrés sur le rôle des témoins dans le contrôle du crime montrent un taux d'intervention irrégulier et parfois même inexistant dans certaines situations (PRÉDIT, 2002 ; Shotland, Goodstein, 1984).

La seconde postule que les individus isolés sont des cibles visibles. Alors que l'affluence confère un certain anonymat, l'isolement augmente la visibilité des individus et donc la probabilité d'être la cible de potentiels agresseurs (Warr, 1990). Ce qui tend à l'interprétation que les contextes de circulation les plus propices à l'isolement figurent aussi parmi les plus anxiogènes.

L'espace de la dernière expérience de peur



© L'INSTITUT PARIS REGION 2020
Source : enquête Sentiment d'insécurité dans les transports publics franciliens 2019, L'Institut Paris Region



La dimension sociale de la nuit implique une différenciation des pratiques, des activités et des comportements sociaux diurnes et nocturnes sur l'espace public urbain. La menace associée aux déplacements de nuit repose donc sur une configuration sociale reconnue comme spécifique à l'activité nocturne (Koskela, 1999) »

LA NUIT

Il existe pléthore d'études sur le sujet : La nuit est le moment où le sentiment d'insécurité est le plus ressenti. Que ce soit en France ou à l'étranger.

Par ailleurs, ces situations anxiogènes 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 20 h 30 et 22 h 30 (19,0 %), l'après-midi, entre 12 h 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. (enquête victimation 2019)

Pourquoi?

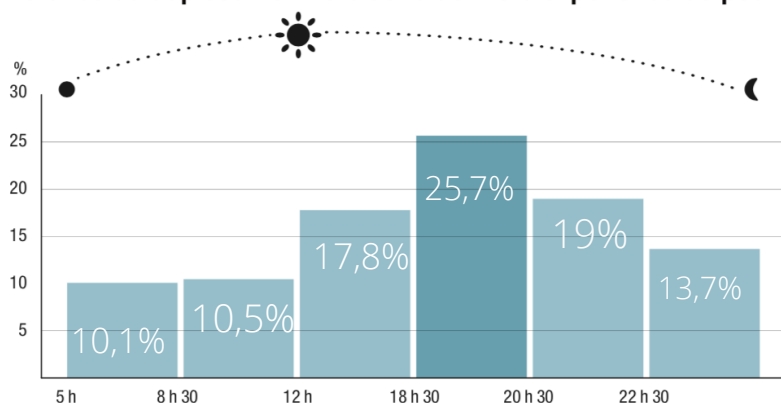
La baisse généralisée de l'intensité lumineuse, l'incapacité des individus à évaluer visuellement l'environnement qui les entoure et à repérer les dangers potentiels entraîne une baisse du contrôle perçu et une augmentation de la perception du risque (Loewen et al., 1993) Le message signifiant de la nuit montre un contexte spatial et social spécifique à l'activité nocturne. La menace associée aux déplacements de nuit repose donc sur une configuration sociale reconnue comme spécifique à l'activité nocturne (Koskela, 1999)

• Les terminus ou les fins de ligne

Les terminus de transports en commun en fin de ligne ont été relevés comme étant problématiques : En effet, dans le cas de la région Parisienne les usagers travaillent pour la plupart dans Paris, l'éloignement des trains fait que les véhicules se vident au fur et à mesure de leur éloignement sur Paris. Le wagon se vide et les utilisateurs se retrouvent seuls, ce qui crée des facteurs anxiogènes qui s'accumulent au temps de trajet. (Zauberman et al., 2013a) ; (Caenen et al., 2011) Ce sentiment s'accumule avec une diminution des forces de l'ordre et du personnel en gare qui sont moindres dès lors qu'on s'éloigne de Paris.

ENQUÊTE VICTIMATION 2019

Horaires du déplacement lors de la dernière expérience de peur



LES CHIFFRES DE 2011 À 2019

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 à 40,9 %



- **La rigidité des tracés.**

La longueur des destinations montrent un taux de peur plus grand que les courts. Par exemple [Vilalta, 2011], montre que les trajets inférieurs à 30 minutes se sentent plus en sécurité que ceux dont les déplacements dépassent ce temps. Par contre rien ne nous permet de dire que les couloirs et les changements de transports en sont à l'origine. Guiver, (2007) montre que malgré l'investissement financier que représente l'utilisation d'un véhicule personnel, de nombreux individus préfèrent ce moyen de locomotion pour sa flexibilité.

Pour répondre à cette rigidité des tracés qui semble préoccuper la nuit, plusieurs sociétés des transports anglo-saxons ont mis en place un service intitulé *night stop service* où les bus s'arrêtent à la demande de voyageurs. [Loukaitou-Sideris & Fink, 2009]

Le confinement dans les espaces de transport dû à la conception des transports, a deux effets :

1. Le Stress, l'agitation, la gêne, l'affluence étant peu propice à l'insécurité et au vol tel que le vol à la tire. Elle laisse cependant place aux infractions les plus discrètes [pickpocket], mais ne diminue pas le sentiment de sécurité. Mais elle génère aussi des gênes à cause du brisement de la distance entre les individus qu'Édouard Hall évoque avec la notion de proximi comprise entre 15 et 45 cm (rupture des distances interpersonnelles crée un malaise en situation d'influence. (Greenberg & Firestone, 1977) ;(Hall, 1971) ;(Thomas, 2009) en plus d'un sentiment de dégoût focus sur les heures de pointe.

(P. Smith et al., 2010) ;(Thomas, 2009). Les études menées par Gayet - Viaud (2013) (GAYET-VIAUD, 2013) en France et Smith et ses collègues (2010) en Australie montrent que ces incivilités concernent tous les usagers, les cadres autant que les ouvriers, les femmes autant que les hommes et les personnes âgées autant que les plus jeunes.

2. L'environnement architectural du à la conception avec l'influence de l'environnement (ou prévention situationnelle) par des géographes le cloisonnement (enclosure), la profondeur du champ de vision (prospect), les éléments architecturaux susceptibles de dissimuler des agresseurs potentiels (concealment), et les issues échappatoires (blocked escape/entrapment) sont autant de variables prises en considération.

Ce que l'on peut retenir c'est que l'un des principaux résultats de ces travaux est de montrer que les individus se sentent davantage en sécurité dans les espaces ouverts à l'intérieur desquels ils peuvent voir les autres, être vus et s'enfuir en cas de problème (Blöbaum, Hunecke, 2005 ; Börjesson, 2012 ; Herzog, Chernick, 2000 ; Nasar et al., 1993 ; Stamps III, 2005).

Dans un article précurseur, Valentine (1990) définit deux types d'environnements menaçants :

1. Il s'agit d'abord d'espaces clos, avec peu d'opportunités de sorties comme les parkings, les passages souterrains ou encore les stations de métro.

2. Il s'agit ensuite des espaces déserts qui offrent peu de surveillance informelle telle que les stations de train isolées. On peut donc supposer que les moyens de transport les plus anxiogènes sont ceux qui recourent ces caractéristiques environnementales.

LES CONTRAINTES DE FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN

- **Les horaires**

Dans un article centré sur l'efficacité des dispositifs de sécurité dans les transports en commun, Yavuz et Welch (2010) montrent que la fréquence du trafic influence fortement l'insécurité des usagers. Selon ces auteurs, la faible proportion de véhicules par heure est la principale source d'inquiétude des hommes et la troisième pour les femmes derrière les problèmes de sécurité et l'absence des forces de l'ordre. Dans le même ordre d'idée, plusieurs chercheurs suggèrent que l'augmentation du temps d'attente favorise l'insécurité personnelle des usagers, sur-tout dans les environnements qui leur sont le moins familiers (Crime Concern, 2004 ; Mahmoud, Currie, 2010 ; Nsour, 1999 ; Reed et al., 2000). On peut donc supposer que l'attente aux stations renvoie à quoi qu'il en soit, l'augmentation du trafic figure parmi les plus vives recommandations des chercheurs afin de pallier la peur du crime des voyageurs durant l'attente aux stations (Crime Concern, 2002 ; Lynch, Atkins, 1988).

- **L'emplacement des points de chute**

Les études sur le trajet pour rejoindre les transports montre qu'il est anxiogène mais les chercheurs ne sont pas unanimes. L'habitude du trajet domicile station comme celle de prendre les transports créer une familiarité qui rend le trajet plus sécurisé pour l'utilisateur. (Yavuz & Welch, 2010)

Les études (Zauberman et al., 2013) montrent également que les pôles urbains les plus importants bénéficient souvent de belles infrastructures qui permettent de rejoindre leurs transports. En plus s'ajoute une importante activité humaine qui rassure. À contrario «les agglomérations de plus petites tailles et excentrées sont munies d'un nombre restreint de points de chute, parfois isolés et difficilement accessibles».

Les usagers se voient souvent dans l'obligation d'emprunter des chemins anxiogènes (ruelle mal éclairée, passage souterrain dans lequel il est craint des agressions. Sachant que les commerces dans les villes de banlieue sont moins abondants que dans les grandes villes et que les rues sont par conséquent plus vidées en soirée.

« Dans ce cas, on comprend que l'accès aux véhicules de locomotion figure parmi l'une des étapes les plus anxiogènes du trajet. Moins l'offre de transport est importante, plus le sentiment d'exposition au risque est susceptible d'augmenter lors de cette étape, en particulier en situation d'isolement et en présence d'individus menaçants. » [Noble, 2015]



RÉFÉRENCES

Atkins, S. « Critical Path Design for Secure Travel ». Issues in Design Council, 1989. Augé, Marc. « Introduction à une anthropologie de la surmodernité ». Éditions du Seuil, Paris, 1992.

Caenen, Yann, Jérémy Courel, Christelle Paulo, et Denise Schmitt. « Les Franciliens utilisent autant les transports en commun que la voiture pour se rendre au travail », 2011.

GAYET-VIAUD, C. « Le concept d'incivilité a permis de pénaliser des délits mineurs ». Rue 89 (2013).

Greenberg, Carl I, et Ira J Firestone. « Compensatory responses to crowding: Effects of personal space intrusion and privacy reduction. » Journal of Personality and Social Psychology 35, no 9 (1977): 637.

Guiver, Josephine W. « Modal talk: Discourse analysis of how people talk about bus and car travel ». Transportation Research Part A: Policy and Practice 41, no 3 (2007): 233-48.

Hall, Edward T. « La dimension cachée, éditions du Seuil ». Coll.«Points», Paris, 1971.

Kennedy, David. « Personal security in public transport travel in New Zealand: problems, issues & solutions », 2008.

Koskela, Hille. Fear, control and space: geographies of gender, fear of violence, and video surveillance. Department of geography University of Helsinki, 1999.

Loewen, Laura J, Gary Daniel Steel, et Peter Suedfeld. « Perceived safety from crime in the urban environment ». Journal of environmental psychology 13, no 4 (1993): 323-31.

Loukaitou-Sideris, Anastasia, et Camille Fink. « Addressing women's fear of victimization in transportation settings: A survey of US transit agencies ». Urban affairs review 44, no 4 (2009): 554-87.

Mahmoud, Sarah, et Graham Currie. « The relative priority of personal safety concerns for young people on public transport », 2010.

Moore, Stephen. « Understanding and managing anti-social behaviour on public transport through value change: The considerate travel campaign ». Transport Policy 18, no 1 (2011): 53-59.

Noble, Julien. « L'insécurité personnelle dans les transports en commun ». Déviance et Société 39, no 3 (2015): 343-64.
<https://doi.org/10.3917/ds.393.0343>.