

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES¹ DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Résultats des enquêtes « cadre de vie et sécurité » de 2007 et 2008 sur la victimation et le sentiment d'insécurité dans les transports en commun

Mélanie Bérardier, chargée d'études statistiques à l'OND
Cyril Rizk, Responsable des statistiques à l'OND

Pour la première fois depuis le lancement du dispositif d'enquête annuelle de victimation en janvier 2007, l'Observatoire national de la délinquance (OND), qui est conjointement avec l'INSEE à l'origine de celui-ci, publie un article de la collection « Grand Angle » entièrement consacré à la victimation et aux opinions sur la sécurité.

En 2005 et en 2006, c'était déjà sous la forme de « Grand Angle » que les premiers résultats des enquêtes annuelles « conditions de vie des ménages »² sur la victimation avaient été publiés au dernier trimestre³. Depuis, ce n'est pas la date de diffusion qui a changé, mais le support. En effet, l'OND a décidé de rendre public son rapport annuel en novembre afin de le faire coïncider avec la disponibilité des premiers résultats des enquêtes annuelles de victimation.

On trouve ainsi dans les rapports annuels de l'OND de novembre 2007 et novembre 2008, deux articles exploitant les résultats de l'enquête « cadre de vie et sécurité » de la même année. Pour le rapport annuel le plus récent, il s'agissait d'études sur l'évolution du nombre d'atteintes subies en 2006 et 2007 [1] d'une part, et sur les profils des victimes de violences physiques [2], d'autre part.

Les enquêtes de victimation se caractérisent par des questions sur les atteintes dont les personnes interrogées ont pu avoir été les victimes au cours du passé récent. Elles permettent d'analyser certains phénomènes de délinquance à travers les déclarations d'un échantillon de la population. Elles sont indispensables au suivi statistique d'infractions comme les vols ou les violences, car les données administratives disponibles en la matière, c'est-à-dire les plaintes enregistrées par la police et la gendarmerie, ne sont par définition que la partie qui est révélée aux forces de l'ordre. Dans une enquête de victimation, il arrive que des enquêtés déclarent des atteintes pour lesquelles ils n'avaient jamais fait de signalement auparavant (voir l'exemple des violences intra-familiales [2]).

L'OND a exploité les enquêtes « cadre de vie et sécurité » dans ses deux derniers rapports annuels à la fois dans une perspective conjoncturelle, afin notamment de savoir comment évolue le nombre d'atteintes déclarées en matière de vol [1], et de façon plus structurelle, en cumulant les résultats des deux premières enquêtes pour établir le profil des victimes de violences physiques [2].

Deux composantes classiques des enquêtes de victimation n'avaient à ce jour pas encore fait l'objet d'études détaillées de la part de l'OND : la description des atteintes subies et les opinions sur la sécurité. Or l'enquête « cadre de vie et sécurité » apporte dans ces domaines des informations bien plus riches que les enquêtes antérieures.

- (1) Les atteintes aux personnes au sens de l'enquête de victimation « Cadre de vie et sécurité » incluent les vols et tentatives de vols personnels (avec ou sans violences ou menaces), les violences physiques, les menaces et les injures hors ménage et hors violences sexuelles.
(2) Il s'agissait à l'époque d'un dispositif transitoire (une enquête de l'INSEE à laquelle s'ajoutaient des questions financées par l'OND) s'appuyant sur des enquêtes généralistes de l'INSEE.
(3) Voir *Grand Angle* 2, octobre 2005 [3], *Grand Angle* 3, novembre 2005 [4], et *Grand Angle* 9 et 10, décembre 2006 [5] [6].

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le présent « Grand Angle » offre l'occasion d'aborder ces deux aspects autour du thème de la sécurité dans les transports en commun. Le questionnaire de l'enquête permet de préciser la nature du lieu où les enquêtés se sont déclarés victimes d'une atteinte personnelle et, en particulier, s'il s'agit d'un transport en commun. On peut ainsi en déduire la part des atteintes qui se sont déroulées dans les transports en commun.

De plus, l'Observatoire national de la sécurité dans les transports (ONDT) et certains membres de son comité de pilotage, dont la SNCF, se sont associés à l'enquête et leur participation financière a permis d'ajouter un questionnaire destiné aux usagers des transports en commun (voir développements). Il leur est notamment posé une question sur le sentiment d'insécurité dont les réponses sont analysées dans cet article.

L'enquête « cadre de vie et sécurité » vient donc compléter les données dont disposent les entreprises de transports en commun et qui concernent leur propre réseau en y ajoutant des données de cadrage nationales sur la victimation et le sentiment d'insécurité, et même régionales pour le cas particulier de l'Île-de-France (voir zoom sur).

Pour l'OND, c'est l'occasion de revenir sur un thème déjà traité dans le « Grand Angle 15 » [7], en exploitant non pas cette fois des données administratives locales (les plaintes transmises au service régional de la police des transports, SRPT, de la préfecture de police de Paris) mais des résultats issus des enquêtes de victimation.

L'objectif d'une approche multi sources de la sécurité dans les transports en commun (plaintes enregistrées et victimation) à l'échelle nationale nécessiterait de disposer de données administratives précisant la nature des lieux de commission, ce qui n'est pas encore le cas. L'OND attend beaucoup des progrès des bases de données de la police et de la gendarmerie sur le renseignement des lieux de commission. L'enquête « cadre de vie et sécurité » est pour l'instant la seule source nationale qui fournit des informations à ce sujet.

André-Michel VENTRE
Directeur de l'INHES

Alain BAUER
Professeur de criminologie au CNAM, Président du conseil d'orientation de l'OND



Contact : Christophe Soulez,
chef du département OND

de l'Observatoire national de la délinquance

1^{er} rapport annuel (mars 2005)

2^e rapport annuel (mars 2006)

3^e rapport annuel (novembre 2007)

4^e rapport annuel (novembre 2008)

L'Observatoire national de la délinquance (OND) propose une vision synoptique des différentes informations disponibles sur la criminalité et la délinquance en 2006. Il s'agit notamment des statistiques sur les faits constatés par la police et la gendarmerie nationales, et des résultats d'enquêtes de victimation, qui sont menées par l'INSEE et l'OND auprès de la population. L'évolution des phénomènes de délinquance est abordée à travers ces deux sources principales et bien d'autres dans le cadre d'une approche dite « multi sources ».

Alliant contenu récurrent et articles inédits, comme la première publication des résultats de l'enquête de victimation 2007 sur les violences physiques ou sexuelles, y compris celles commises au sein des familles et dans le couple, le présent ouvrage a vocation à devenir le document de référence sur la mesure de la criminalité.

Ainsi, grâce à ce nouveau dispositif qui complète les sources statistiques, il est aujourd'hui possible de mieux appréhender la nature de différents phénomènes criminels qui échappaient jusqu'à maintenant à la connaissance.

L'Observatoire national de la délinquance considère que l'usage d'un chiffre unique n'a guère de sens et peut s'avérer trompeur. Seule une présentation détaillée par indicateurs, c'est-à-dire en distinguant les différentes formes de délinquance, peut permettre d'approcher la réalité au plus près. En s'appuyant sur des dispositifs pérennes et complémentaires, on peut analyser et comparer les différentes tendances. Le développement de tels dispositifs a été le cœur de l'action de l'OND depuis sa création en novembre 2003, date de l'installation de son conseil d'orientation indépendant.

Alain BAUER
Professeur de criminologie au CNAM, Président du conseil d'orientation de l'OND

observatoire.inhes@interieur.gouv.fr – www.inhes.interieur.gouv.fr

PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

En 2007 et en 2008, dans le cadre du dispositif d'enquêtes annuelles de victimation « cadre de vie et sécurité » qu'il mène en partenariat avec l'observatoire national de la délinquance (OND), l'INSEE a interrogé 34 672 personnes de 14 ans et plus sur les atteintes dont elles ont pu avoir été les victimes sur deux ans⁴ et sur leurs opinions en matière de sécurité personnelle.

Un peu moins de 20 % des personnes de 14 ans et plus déclarent avoir été victimes d'au moins une atteinte personnelle sur deux ans, ces atteintes pouvant être des vols (y compris les tentatives), des violences, des menaces ou des injures. Lorsqu'elles ont décrit le déroulement de l'atteinte la plus récente, 5,4 % des victimes ont déclaré qu'elle a été perpétrée dans les transports en commun. On en déduit que 10,6 ‰ (pour 1 000)⁵ des personnes interrogées ont été victimes d'une atteinte personnelle dans les transports en commun, lors de l'atteinte la plus récente.

Sur 100 atteintes déclarées dans les transports en commun, un peu plus de la moitié (50,6 %) sont des insultes ou injures, 32,9 % des vols personnels et moins de 17 % des violences physiques ou menaces. En comparaison des atteintes dans les autres lieux publics, on trouve en proportion plus de victimes de vols dans les transports en commun, notamment de vols sans violence ni menace. Près d'un quart (23,8 %) des victimes dans les transports en commun ont déclaré avoir subi un tel vol. Dans les autres lieux, cette part est deux fois plus faible (11,7 %).

On estime que, sur deux ans, les personnes de 14 ans et plus ont déclaré avoir été victimes de 850 000 vols et tentatives de vols personnels avec violences ou menaces dont un peu plus de 13 %, soit environ 110 000,

dans les transports en commun. De même, on évalue le nombre de vols et tentatives de vols sans violence ni menace subies par les 14 ans et plus dans les transports en commun à 230 000, puisque 9,7 % du total de 2,4 millions de ces vols se sont produits dans les transports en commun. Cette proportion est plus faible pour les violences physiques (hors ménage) : sur plus de 2,3 millions d'atteintes déclarées sur deux ans par les 14 ans et plus, moins de 6 %, soit environ 130 000, se sont déroulées dans les transports en commun.

Un peu plus de 16 % des atteintes dans les transports en commun décrites par les enquêtés ont été suivies d'une plainte, soit moins d'une sur cinq. Cette proportion, ou taux de plainte, est quasiment nulle pour les insultes (moins de 1 %), et elle est bien plus faible pour les violences et menaces (9,6 %) que pour les vols (39,3 %). Plus de la moitié des personnes qui ne se sont pas déplacées à la police ou à la gendarmerie pour déclarer l'atteinte subie expliquent que « ce n'était pas grave, cela n'en valait pas la peine » et environ un tiers parce qu'ils n'en ont « pas vu l'utilité ».

Plus de 45 % des atteintes dans les transports en commun se sont déroulées dans un transport en commun ferré (métro, RER ou train) et 21,8 % dans une station de métro ou une gare. Deux tiers des atteintes ont donc eu lieu sur le réseau ferré, les autres se sont produites dans ce qu'on désigne comme les transports en commun routiers (bus, tramway ou car), dont un peu moins de 25 % dans le véhicule lui-même. Ainsi 7 fois sur 10, l'atteinte intervient alors que la victime se trouve dans le véhicule de transport en commun (pendant le trajet).

Victimation et usage des transports en commun

Un peu plus de 45 % des personnes de 14 ans et plus ont déclaré avoir utilisé les transports en commun⁶, au moins de façon occasionnelle au cours des 24 derniers mois. Elles représentent plus de 90 % des victimes dans les transports en commun. Leur taux de victimation dans les transports en commun, taux qualifié de relatif car il ne tient compte que de l'atteinte la plus récente, s'établit à 21,4 ‰, soit plus du double de la fréquence mesurée auprès de l'ensemble des enquêtés.

Les personnes qui ont un emploi ou qui sont étudiantes/élèves et qui se rendent habituellement au travail ou sur leur lieu d'études en transport en commun, soit 13,2 % des 14 ans et plus, sont appelés les usagers habituels du trajet « domicile/travail-lieu d'études ». Plus de 57 % des victimes dans les transports en commun font partie de cette catégorie d'usagers des transports en commun, dont le taux de victimation relatif s'élève à 45,8 ‰, soit à nouveau plus de deux fois celui de l'ensemble des usagers⁷.

Les usagers habituels du trajet « domicile/travail-lieu d'études » affichent des taux de victimation bien supérieurs lorsqu'ils se rendent au travail en transports en commun ferrés : près de 74 ‰ d'entre eux déclarent avoir été victimes dans les transports en commun, au sens de l'atteinte la plus récente, sur deux ans. Ils sont 63,1 ‰ dans ce cas lorsqu'ils utilisent à la fois les transports en commun routiers et ferrés alors que ce taux se situe à environ 21 ‰ pour les usagers habituels qui prennent uniquement un transport routier, soit une fréquence trois fois plus faible.

•••(4) Les personnes enquêtées en 2007 ont été interrogées sur les atteintes subies en 2005-2006, celles enquêtées en 2008 sur 2006-2007.

(5) Les taux de victimations dans les transports en commun sont rapportés à 1 000 personnes (symbole ‰) et non à 100 personnes comme c'est le cas pour les pourcentages (%). Une confusion entre les symboles ‰ et % aboutirait à fortement surévaluer le taux de victimation (10 ‰ correspond à 1 %).

(6) Pour se rendre au travail, sur leur lieu d'études ou pour d'autres activités de la vie quotidienne comme les courses et les visites de proches.

(7) Le terme « usager(s) » désigne dans le présent article les personnes qui ont utilisées les transports en commun, au moins de façon occasionnelle au cours des 24 derniers mois.

Profil des victimes

Les hommes et les femmes de 14 ans et plus présentent des taux d'atteintes personnelles dans les transports en commun très proches : 10,5 % des hommes ont déclaré avoir subi au moins une victimation individuelle sur deux ans dont la plus récente a eu lieu dans les transports en commun et 10,6 % des femmes. Ces taux diffèrent peu selon les différents types d'usages des transports, puisque, par exemple, pour les usagers habituels, il est mesuré à 45,4 % chez les hommes et 46,2 % chez les femmes.

En revanche, la répartition entre hommes et femmes varie selon la nature de l'atteinte subie dans les transports en commun : les hommes sont majoritaires parmi les victimes de vols et tentatives de vols personnels (57,7 % des victimes déclarées) et parmi les victimes de violences et menaces (61,8 %) tandis que les femmes forment près des deux tiers des victimes d'injures ou d'insultes (63,1 %).

Les personnes de 14 à 24 ans représentent près de 37 % des victimes d'atteintes personnelles dans les transports en commun et les 25 à 34 ans plus de 20 %, de telle sorte que plus de la moitié des victimes ont entre 14 et 34 ans. Les plus jeunes constituent à eux seuls près de la moitié des victimes des vols personnels dans les transports en commun : 47,5 % d'entre eux sont âgés de 14 à 24 ans.

La fréquence de victimation dans les transports en commun des 14-24 ans est directement liée à leur niveau d'usage qui est plus élevé que chez les autres classes d'âge, puisque plus de 75 % d'entre eux sont des usagers alors que cette part ne dépasse pas 50 % pour les 25 ans et plus. À niveau d'usage égal, les 14-24 ans n'apparaissent pas plus exposés : pour les usagers habituels du trajet « domicile/travail lieu d'études » le taux d'atteintes des 25-34 ans est même supérieur au leur, 63,6 % à comparer à 42,2 %.

Lieu de résidence des victimes

Dans les unités urbaines de moins de 100 000 habitants et dans les communes rurales, moins de 5 % des personnes interrogées déclarent avoir subi au moins une atteinte personnelle sur deux ans dont la plus récente a eu lieu dans les transports en commun. Ce taux atteint près de 10 % dans les unités urbaines de 100 000 habitants ou plus (hors Paris). Cette fréquence deux fois plus élevée n'en est pas moins faible au regard de celle de 34 % observée dans l'unité urbaine de Paris.

Cette différence d'ordre de grandeur du taux de victimation s'observe aussi à niveau d'usage égal : il s'établit à environ 14 % pour les usagers des unités urbaines de 100 000 habitants et plus, et à 33,1 % pour les usagers habituels du trajet « domicile/ travail lieu d'études ». Dans l'unité urbaine de Paris, ces valeurs sont respectivement de 41,3 % pour les usagers et de 68 % pour les usagers habituels, soit des taux de victimation deux à trois fois supérieurs.

En conséquence, si moins de 16 % de la population interrogée habite l'unité urbaine de Paris, cette part est multipliée par trois au sein de la population des victimes déclarées dans les transports en commun : plus de la moitié (50,7 %) des victimes dans les transports en commun habitent l'unité urbaine de Paris (Voir « 10 chiffres clés » sur l'Île-de-France en « zoom sur »).

Sentiment de sécurité dans les transports en commun

À la question « Vous sentez-vous en sécurité dans les transports en commun ? », 51,1 % des personnes de 14 ans et plus, usagers des transports en commun, répondent « toujours », 31,9 % « la plupart du temps » et moins de 17 % « parfois ou jamais ».

Selon la façon dont on associe ces réponses, on peut dire d'une part que plus de 8 usagers des transports en

commun sur 10 s'y sentent en sécurité, au moins « la plupart du temps ». Il apparaît d'autre part que près de la moitié d'entre eux ressentent par moment, voire plus souvent un sentiment d'insécurité.

Le train ou la rame de métro sont le plus cités, par 40,5 % des personnes concernées, comme lieu où il leur arrive de se sentir en insécurité.

Les opinions des hommes et des femmes se distinguent fortement : près de 59 % des hommes usagers des transports en commun se sentent « toujours » en sécurité alors que moins de 45 % des femmes le sont. À propos des opinions traduisant un sentiment d'insécurité (réponse « parfois » ou « jamais en sécurité »), la part des femmes est supérieure de 8 points⁸ à celle des hommes, 20,2 % à comparer à 12,4 %.

À partir de 25 ans, la part des usagers qui se déclarent « toujours en sécurité » dans les transports en commun s'accroît : elle passe de 43 % chez les 25 à 34 ans à près de 62 % pour les 65 ans et plus. Les usagers ayant entre 14 et 24 ans sont quant à eux un peu moins nombreux que la moyenne à se sentir « toujours en sécurité » (48,2 %) mais aussi à ne s'y sentir que « parfois ou jamais » (15,7 %). Chez eux, c'est la réponse médiane (« la plupart du temps ») qui se démarque par sa fréquence (36 %).

C'est précisément dans la répartition entre les réponses « toujours » et « la plupart du temps » qu'on mesure les plus grandes différences selon le lieu de résidence ou le type de réseau utilisé. Dans l'unité urbaine de Paris, 42,1 % des usagers se sentent toujours en sécurité, soit 12 points de moins que dans les unités urbaines de province et les communes rurales où cette part est supérieure à 54 %. Il apparaît alors que la réponse « la plupart du temps » est presque aussi souvent citée que « toujours » par les usagers de l'unité urbaine de Paris (38,6 %) alors qu'elle l'est bien moins en province (moins de 30 %).

•••(8) Lorsqu'on décrit des différences entre deux valeurs exprimées en pourcentage (%), on les exprime en points. Ainsi, la différence entre une proportion de 20,2 % et de 12,4 % n'est pas de 8,2 % mais de 8,2 points.

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

On observe une même différence de répartition lorsqu'on compare l'expression du sentiment de sécurité des usagers ayant un emploi ou étudiants/élèves selon le réseau qu'ils utilisent : la part des usagers du réseau ferré se déclarant toujours en sécurité ne dépasse pas 43 % alors qu'elle s'établit à 57,5 % pour les usagers de transports routiers uniquement et pour les usagers du réseau ferré, la modalité « la plupart du temps » affiche une fréquence proche de 40 %.

Le phénomène de report de la réponse « toujours » à « la plupart du temps » est le plus marqué chez les usagers qui ont déclaré avoir été victime dans les transports en commun, au sens de l'atteinte

la plus récente : moins de 25 % d'entre eux se sentent « toujours en insécurité » dans les transports en commun et 50 % « la plupart du temps ». Le lien entre victimation et sentiment d'insécurité se vérifie aussi par la fréquence des réponses « parfois ou jamais » qui sont fournies par un quart des usagers qui ont été victimes.

Or il se trouve que ce lien ne se restreint pas au seul fait d'avoir été victime dans les transports en commun puisque la part des réponses « toujours » diminue aussi chez les victimes dans d'autres lieux : elle n'atteint pas 43 % alors qu'elle s'élève à près de 55 % chez les personnes qui n'ont déclaré aucune atteinte sur deux ans.

Parce qu'elle s'adresse directement à la population, via un échantillon de personnes interrogées par l'Insee, l'enquête « cadre de vie et sécurité » permet de mesurer la fréquence et la nature des atteintes subies, que celles-ci aient ou non été suivies de plaintes. Dans le cas particulier des transports en commun, et malgré la complexité de certains indicateurs qui ont dû être définis, on obtient une analyse des paramètres de délinquances qui inclut le profil des victimes, le type d'usage et le sentiment d'insécurité. Cela ne peut qu'encourager l'OND et ses partenaires à pousser et à améliorer le dispositif d'enquête annuelle de victimation.

* * *

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Avertissement : Les statistiques présentées dans cet article sont extraites des enquêtes « cadre de vie et sécurité » (voir développements). En exploitant les résultats collectés auprès de plus de 34 600 personnes de 14 ans et plus en 2007 ou en 2008 par l'INSEE, on obtient des données qui sont d'une nature différente des statistiques administratives (les faits enregistrés par la police ou la gendarmerie). Ce ne sont pas des comptages de plaintes, mais des estimations dont la précision dépend du nombre de personnes interrogées (voir définitions). Or, ce nombre peut être assez faible lorsqu'on s'intéresse à certaines catégories de la population comme les victimes d'atteintes personnelles. En conséquence, bien plus que les valeurs numériques exactes, ce sont les ordres de grandeur des données, et notamment les différences d'ordre de grandeur, qui présentent un intérêt.

Par ailleurs, par convention, les passages à caractère méthodologique sont signalés en italique.

À partir des réponses collectées lors des enquêtes « cadre de vie et sécurité » de 2007 et 2008, on estime que 5,4 % des atteintes personnelles que les

personnes de 14 ans et plus⁹ ont déclarées sur deux ans se sont déroulées dans les transports en commun¹⁰ (tableau 1).

Tableau 1 : Les atteintes personnelles déclarées sur deux ans par les personnes de 14 ans et plus lors des enquêtes « cadre de vie et sécurité » de 2007 et 2008 – Répartition des atteintes selon leur nature et selon lieu de l'atteinte la plus récente.

Enquêtes "Cadre de vie et sécurité" 2007 et 2008	Toute atteinte personnelle		Lieu où s'est déroulée l'atteinte la plus récente (en %)				Atteintes ne s'étant pas déroulées dans un lieu public
	En nombre	En % (données pondérées)	Tout lieu	Lieux Publics	Dans les transports en commun	Autres lieux publics	
Toute personne de 14 ans et plus	34 672	100,0	-	-	-	-	-
Personnes de 14 ans et plus ayant déclaré avoir subi au moins une atteinte sur 2 ans	6 648	19,6	100,0	52,2	5,4	46,8	47,8
Vois et tentatives de vois personnels	1 437	4,4	100,0	57,2	10,5	46,7	42,8
<i>Vois et tentatives de vois personnels avec violences ou menaces</i>	<i>344</i>	<i>1,0</i>	<i>100,0</i>	<i>83,2</i>	<i>13,3</i>	69,9	<i>16,8</i>
<i>Vois et tentatives de vois personnels sans violence ni menace</i>	<i>1 124</i>	<i>3,5</i>	<i>100,0</i>	<i>48,8</i>	<i>9,7</i>	39,1	<i>51,2</i>
Menaces et violences physiques hors ménage	2 337	6,8	100,0	42,9	3,8	39,1	57,1
<i>Violences physiques (hors ménage)</i>	<i>849</i>	<i>2,4</i>	<i>100,0</i>	<i>52,0</i>	<i>5,4</i>	46,5	<i>48,0</i>
<i>Menaces</i>	<i>1 757</i>	<i>5,1</i>	<i>100,0</i>	<i>38,0</i>	<i>2,8</i>	35,2	<i>62,0</i>
Insultes ou injures	4 510	13,4	100,0	52,2	4,5	47,7	47,8
<i>Autre regroupement d'atteintes</i>							
Menaces et violences physiques (y compris pour voler)	2 579	7,4	100,0	47,3	5,0	42,3	52,7

Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

•••(9) Par la suite, cette précision sur la population interrogée lors de l'enquête ne sera pas toujours rappelée par commodité rédactionnelle.

(10) On mesure cette proportion grâce à des questions portant sur l'atteinte personnelle la plus récente (voir Développements).

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Selon la date à laquelle elles ont été enquêtées, les personnes qui se sont déclarées victimes ont subi au moins une atteinte en 2005-2006 (enquête 2007) ou en 2006-2007 (enquête 2008). Au cours de l'une ou l'autre de ces périodes de deux ans, on mesure ainsi que 19,6 % des personnes interrogées ont subi au moins une victimation individuelle parmi les cinq considérées (vols et tentatives de vols personnels avec violences ou menaces, vols et tentatives de vols personnels sans violence ni menace, violences physiques hors ménage, menaces et injures ou insultes).

Les victimes déclarées forment un ensemble de près de 6 650 personnes de 14 ans et plus qui ont pu décrire pour chaque type d'atteintes subies l'acte le plus récent et ainsi préciser le lieu où il s'est produit. On ne dispose donc pas d'une information exhaustive sur les lieux des atteintes. On considère cependant que les caractéristiques de l'atteinte la plus récente peuvent être représentatives, au moins en ordre de grandeur, de celles de l'ensemble des atteintes (voir développements).

Plus de 10 % des vols personnels dans les transports en commun ¹¹

La proportion des atteintes commises dans les transports en commun, telle qu'observée à travers la description de l'acte le plus récent, est bien plus élevée pour les vols personnels, avec ou sans violences, que pour les autres atteintes, violences, menaces ou injures. On estime que 10,5 % des vols personnels et tentatives se sont produits dans les transports en commun. Cette part dépasse 13 % pour les vols et tentatives avec violences ou menaces. En revanche, ce sont pour les menaces et les insultes ou injures que les faits se sont déroulés le moins souvent dans les transports en commun, respectivement cette part est de 2,8 % et 4,5 %. Elle se situe à la valeur moyenne de 5,4 % pour les violences physiques hors ménage.

Ces différences de proportions portent sur une caractéristique des atteintes : la part de celles qui se déroulent dans les transports en

commun et non sur leur fréquence. Les comparaisons en fréquence s'effectuent en tenant compte non seulement de la part des atteintes dans les transports en commun mais aussi du taux de victimation globale, c'est-à-dire de la proportion des personnes qui se déclarent victimes (voir tableau 1). Or, son ordre de grandeur diffère fortement d'une atteinte à l'autre, de 1 % sur deux ans pour les vols et tentatives de vols avec violences ou menaces à plus de 13 % pour les insultes ou injures.

Plus une atteinte se produit souvent dans les lieux publics, plus la part des actes dans les transports en commun est susceptible d'être élevée : c'est le cas des vols avec violences ou menaces qui à plus de 80 % se déroulent dans des lieux publics. Inversement, pour les menaces, dont plus de 60 % se produisent en dehors des lieux publics, la part des actes dans les transports en commun est la plus faible.

Pour les autres victimations individuelles, environ la moitié des actes subis s'est produite dans des lieux publics : 48,8 % des vols sans violence ni menace, 52 % des violences physiques (hors ménages) et 52,2 % des insultes et injures. Or la part des vols sans violence ni menace dans les transports en commun est proche de 10 % et celles des violences ou injures de 5 %. On en conclut que ce n'est pas uniquement parce que les vols sans violence ni menace sont plus souvent que les autres atteintes des actes qui interviennent dans des lieux publics, qu'en proportion, il s'en produit plus dans les transports en commun.

Une atteinte sur deux est un acte d'injures ou d'insultes

Pour chaque type de lieux, on peut répartir les victimes déclarées selon la nature de l'acte qu'elles ont subi le plus récemment. Pour près de 60 % des victimes, l'atteinte la plus récente est un acte d'injures ou d'insultes (tableau 2). Cette part est moins élevée dans les transports en commun puisqu'elle ne dépasse pas 51 %. Elle est inférieure de plus de 10 points par rapport à celle

Tableau 2 : Les atteintes personnelles déclarées sur deux ans par les personnes interrogées lors des enquêtes « cadre de vie et sécurité » de 2007 et 2008 – Répartition des atteintes selon leur nature et selon lieu de l'atteinte la plus récente.

Type de l'atteinte la plus récente		Lieu où s'est déroulée l'atteinte la plus récente (en %)				
		Tout lieu	Lieux Publics	Dans les transports en commun	Autres lieux publics	Atteintes ne s'étant pas déroulées dans un lieu public
Personnes de 14 ans et plus ayant déclaré avoir subi au moins une atteinte sur 2 ans	Nombre	6 648	3 461	353	3 108	3 187
	En %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Vols et tentatives de vols personnels		16,7	18,7	32,9	17,1	14,6
Vols et tentatives de vol avec violences ou menaces		3,6	5,8	9,1	5,4	1,2
Vols et tentatives de vols personnels sans violence ni menace		13,1	12,9	23,8	11,7	13,3
Menaces et violences physiques hors ménage		24,0	20,5	16,5	21,0	27,7
Violences physiques hors ménage		7,4	7,8	8,3	7,8	6,9
Menaces		16,6	12,7	8,2	13,2	20,8
Insultes et injures		59,3	60,8	50,6	61,9	57,7
Autre regroupement d'atteintes						
Menaces et violences physiques (y compris pour voler)		27,6	26,3	25,6	26,4	29,0

Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

•••(11) Par commodité rédactionnelle, on ne rappellera pas systématiquement que le lieu des atteintes est déduit des réponses des enquêtés se déclarant victimes à propos de l'atteinte la plus récente. Par ailleurs, un acte dont il est écrit « qu'il se déroule dans les transports en commun » correspond en fait à un acte déclaré comme tel par l'enquêté.

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

mesurée dans les autres lieux publics (61,9 %). La majorité des atteintes déclarées n'en sont pas moins des injures ou insultes, y compris dans les transports en commun.

En comparaison des autres lieux, la part des violences ou menaces (hors vol) parmi les atteintes personnelles déclarées, est, elle aussi, plus faible dans les transports en commun : elle s'établit à 16,5 %, soit moins que dans les lieux publics hors transport en commun (21 %) et bien moins que dans les autres lieux, domicile, lieux de travail ou d'études (27,7 %).

Ces différences sont dues à la part des vols personnels qui s'élève à près de 33 % dans les transports en commun : une personne sur trois qui déclarent avoir subi une atteinte personnelle dans les transports en commun, au sens de l'atteinte la plus récente, a subi un vol ou une tentative de vol personnel. Dans les autres lieux publics, cette proportion est légèrement supérieure à 17 %.

Dans le détail, un peu moins de 10 % des atteintes dans les transports en commun, sont des vols ou tentatives de vols avec violences ou menaces et près de 24 % d'autres vols personnels. Si on considère l'ensemble des actes violents ou avec menaces, on trouve entre transports en commun et autres lieux publics des parts assez proches : 25,6 % pour les premiers et 26,4 % pour les seconds. Cependant, la part des vols et tentatives de vols avec violences ou menaces est supérieure dans les transports en commun, 9,1 %, à comparer à 5,4 % dans les autres lieux publics. Les violences sont plus souvent associées au vol que dans les autres lieux publics.

Un indicateur de fréquence relative : le nombre de victimes dans les transports en commun pour l'atteinte la plus récente

Le taux de victimation dans les transports en commun se définit comme la proportion de personnes enquêtées qui déclarent avoir subi au moins une atteinte dans les transports en

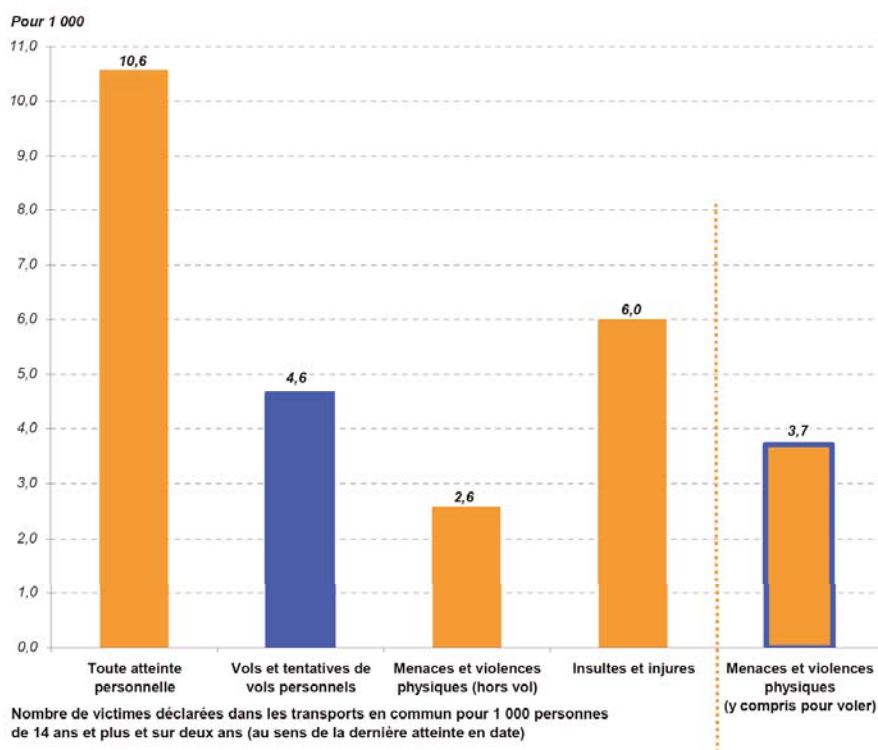
commun sur deux ans (voir « développements »). On l'obtient en posant une ou plusieurs questions de victimation uniquement sur les transports en commun. Dans l'enquête « cadre de vie et sécurité », on ne distingue pas les victimations selon le lieu où elles se produisent dès la question de victimation mais lors de la description de l'atteinte la plus récente.

On a pu estimer grâce à cette description la part des atteintes dans les transports en commun et la répartition des atteintes selon leur nature (voir tableaux 1 et 2). Ce sont des indicateurs statistiques « qualitatifs » car ils ne fournissent pas une fréquence de victimation mais une caractéristique des atteintes. On ne peut en déduire le nombre de personnes victimes dans les transports en commun car aucune question de lieu n'est posée aux victimes d'atteintes multiples sur deux ans (voir tableau C en développements) en dehors de celles sur l'atteinte la plus récente. Par conséquent, on ne dispose pas du taux de victimation dans les transports en commun, mais on peut obtenir un indicateur quantitatif à partir des informations collectées sur l'atteinte la plus récente.

On construit un indicateur qui par définition est inférieur au taux de victimation dans les transports en commun, « le nombre des enquêtés qui ont subi au moins une atteinte sur deux ans et dont l'atteinte la plus récente s'est produite dans les transports en commun ». Plus que son niveau, ce sont ses variations d'une catégorie de population à l'autre, qui sont analysées. On suppose que le taux de victimation connaîtrait le même type de différences entre hommes et femmes ou entre habitants des grandes villes ou des campagnes. On dispose ainsi d'un indicateur qui permet les comparaisons, grâce à une mesure de fréquence relative, appelé « taux de victimation relatif dans les transports en commun ».

Pour bien le distinguer d'un taux de victimation en pourcentage, on exprime cet indicateur pour 1 000 personnes (signe ‰). Ce choix permet une analyse plus fine des valeurs obtenues, notamment celles inférieures à 1 % (ou 10 ‰). Il ne doit cependant pas conduire à une surévaluation des valeurs : par exemple, 90 ‰ correspond à 9 %.

Graphique 1 : Nombre de personnes ayant déclaré avoir subi au moins une victimation individuelle sur deux ans et dont la dernière atteinte a eu lieu dans les transports en commun pour 1 000 personnes et par type d'atteintes (« taux de victimation relatif dans les transports en commun »).



Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE.

Note de lecture : 10,6 ‰ (pour 1 000) personnes de 14 ans et plus ont déclaré avoir subi au moins une atteinte personnelle sur deux ans dont la plus récente a eu lieu dans les transports en commun.

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

On estime que sur 1 000 personnes de 14 ans et plus, 10,6 % des personnes enquêtées ont été victimes d'une atteinte sur deux ans dont la plus récente a eu lieu dans les transports en commun (graphique 1). On définit ainsi un taux de victimation relatif dans les transports en commun. On le qualifie de « relatif » car il dépend de l'atteinte la plus récente et non de toutes les atteintes subies sur deux ans (voir développements).

Ce taux peut être considéré comme la résultante de la fréquence des atteintes personnelles sur deux ans, 19,8 %, et de la part de celles qui se sont déroulées dans les transports en commun (5,4 %). Il permet alors de mesurer la fréquence des différents types de victimations individuelles en tenant compte à la fois de leur fréquence absolue et de leur part dans les transports en commun : ainsi avec 13,4 % des enquêtés se déclarant victimes d'insultes ou d'injures sur deux ans et 4,5 % des atteintes dans les transports en commun, on en déduit un taux de victimation relatif dans les transports en commun de 6 %.

Environ 4,6 % des personnes interrogées ont subi au moins un vol personnel ou une tentative sur deux ans dont le dernier s'est produit dans les

transports en commun. Ce taux est la conséquence de la part des victimes déclarées sur deux ans, soit 4,4 %, et de la répartition des vols et tentatives selon le lieu (10,5 % dans les transports en commun).

Avec trois fois plus de victimes déclarées (13,4 %) mais moins de 5 % des atteintes dans les transports en commun, le taux de victimation relatif des insultes et injures est toujours supérieur à celui des vols personnels et tentatives mais l'écart est bien moindre dans les transports en commun que dans les autres lieux.

On doit rappeler à propos des insultes et injures, notamment lors d'une comparaison avec les vols personnels, que l'enquête « cadre de vie et sécurité » ne mesure que les atteintes qui sont déclarées, ce qui exclut toute atteinte sur 2 ans dont la victime ne se souvient pas au moment de l'entretien avec l'enquêteur de l'INSEE¹², ce qui se produit de façon bien plus fréquente pour des atteintes comme les insultes que pour un vol personnel ou une tentative¹³. Cette règle est valable pour l'ensemble des victimations comme pour celle ayant eu lieu dans les transports en commun, ce qui signifie que le plus faible écart entre vols et insultes peut être interprété en tant que tel, sauf à considérer que la mémoire serait plus défaillante pour des atteintes dans les transports qu'ailleurs.

Les enseignements qu'on peut tirer de l'étude du taux de victimation relatif dans les transports en commun sont très proches de ceux qu'on a déduits de la répartition de l'atteinte la plus récente dans les transports en commun, en matière de fréquence comparée des vols ou d'injures, mais aussi pour les violences physiques et les menaces.

Un peu moins de 2,6 % des enquêtées déclarent avoir subi un acte de violences physiques ou de menaces (hors vol et hors ménage) sur deux ans dont la plus récente dans les transports en commun. Le taux de victimation des violences et menaces (6,8 %), est nettement supérieur à celui des vols personnels (+ 2,4 points). Dans les transports en commun, l'ordre des fréquences s'inverse et ce sont les vols qui sont plus souvent déclarés.

Le taux de victimation relatif dans les transports en commun des différentes atteintes avec violences et menaces est assez homogène : 1,4 % pour les vols et tentatives de vols avec violences ou menaces, 1,3 % pour les violences physiques hors ménage et 1,4 % pour les menaces.

Cette proximité contraste fortement avec les taux de victimation globaux (exprimés en %), qui sont très différents d'une atteinte à l'autre : 1 % des personnes interrogées déclarent avoir subi au moins un vol avec violences ou menaces sur deux ans, 2,4 % des violences physiques hors ménage et 5,1 % des menaces.

On peut aussi revenir sur le cas particulier des vols sans violence ni menace dans les transports en commun : leur taux de victimation relative de 3,3 %, les place à un niveau comparable à celles des atteintes avec violences et menaces (y compris les vols), dont le taux se situe à 3,7 %. Or c'est une atteinte dont la fréquence pour l'ensemble des enquêtés est deux fois plus faible que celle des violences et menaces (y compris pour voler).

Tableau 3 : Estimation du nombre de vols personnels et du nombre d'actes de violences déclarés sur deux ans ayant eu lieu dans les transports en commun.

Enquêtes "Cadre de vie et sécurité" 2007 et 2008	Atteintes déclarées sur 2 ans		Proportion d'atteintes ayant eu lieu dans les transports en commun*	Atteintes déclarées sur 2 ans ayant eu lieu dans les transports en commun*	
	Estimation du nombre d'atteintes subies	Nombre d'atteintes subies pour 1 000 personnes de 14 ans et plus	En %	Estimation du nombre d'atteintes subies	Nombre d'atteintes subies pour 1 000 personnes de 14 ans et plus
Vols et tentatives de vols personnels	3 243 000	64,4	-	344 000	6,8
Vols et tentatives de vol avec violences ou menaces	850 000	16,9	13,3	113 000	2,2
Vols et tentatives de vols personnels sans violence ni menace	2 393 000	47,5	9,7	231 000	4,6
Violences physiques hors ménage	2 355 000	46,8	5,4	128 000	2,5

Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

•••(12) Le protocole de l'enquête prévoit de laisser du temps à l'enquêté pour se souvenir et de stimuler la mémoire par de nombreux exemples. Il est aussi prévu de revenir en cours d'entretien sur tout événement dont l'enquêté se souvient ou toute correction sur sa nature.

(13) Il s'agit d'une règle générale des enquêtes de victimations, règle que l'OND a pu vérifier lors de l'étude des vols et destructions, dégradations des biens des ménages (voir [3]).

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Tableau 4 : Le taux de plaintes des atteintes personnelles déclarées sur 2 ans, au sens de la dernière atteinte en date, selon le lieu où elle s'est déroulée et le type d'atteinte.

Taux de plainte pour la dernière atteinte en date (en %)	Lieu où s'est déroulée l'atteinte la plus récente				Atteintes ne s'étant pas déroulées dans un lieu public
	Tout lieu	Lieux Publics	Dont Dans les transports en commun	Dont Autres lieux publics	
Personnes de 14 ans et plus ayant déclaré avoir subi au moins une atteinte sur 2 ans	12,4	12,4	16,3	11,9	12,5
Vols et tentatives de vols personnels	39,4	41,5	39,3	42,0	36,6
Vols et tentatives de vols personnels avec violences ou menaces	45,7	45,5	51,7	44,3	47,0
Vols et tentatives de vols personnels sans violence ni menace	37,6	39,3	33,6	40,8	35,9
Menaces et violences physiques hors ménage	15,3	15,6	9,6	16,2	15,2
Violences physiques hors ménage	27,8	27,7	14,2	29,3	27,9
Menaces	11,2	10,2	4,3	10,7	11,8
Insultes ou injures	3,1	1,7	0,8	1,8	4,6
Autre regroupement d'atteintes					
Menaces et violences physiques (y compris pour voler)	19,0	21,7	25,3	21,3	16,6

Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

Note de lecture : Le taux de plainte des atteintes personnelles s'établit à 12,4 % pour l'ensemble des atteintes et en particulier à 16,3 % pour celles qui se sont produites dans les transports en commun. On déduit ces taux de la description des suites de l'atteinte la plus récente.

Nombre de vols et de violences dans les transports en commun

Pour trois des cinq victimations individuelles de l'enquête « cadre de vie et sécurité », on calcule le nombre d'atteintes subies à partir des réponses des enquêtés. **Cette démarche n'est pas possible pour les menaces et les injures en raison de leur répétition au-delà du seuil où on peut les dénombrer pour une fraction non négligeable des victimes** (voir « développements »). Le nombre de vols personnels et celui des actes de violences physiques hors ménages peut donc être estimé à partir des déclarations des personnes interrogées. On peut déduire celui des vols et actes de violences dans les transports en commun en fonction de la part de l'acte le plus récent dans les transports en commun (tableau 1). Comme cela est expliqué en « développements », cette statistique, dont la précision est limitée car elle est le résultat du produit de deux données d'enquête, vaut surtout plus par l'ordre de grandeur qu'elle fournit que par sa valeur exacte.

On estime que les personnes interrogées lors des enquêtes « cadre de vie et sécurité » de 2007 et 2008 sur les atteintes dont elles ont été victimes sur deux ans, ont subi environ 3,2 millions de vols et tentatives de vols personnels et un peu moins de 2,4 millions

d'actes de violences physiques (hors ménage). On évalue à 850 000 le nombre de vols et tentatives de vols personnels avec violences ou menaces sur deux ans et à 2,4 millions celui des autres vols personnels.

Sachant que 13,3 % des vols avec violences ou menaces les plus récents se sont produits dans les transports en commun, on en déduit que sur deux ans environ 110 000 atteintes s'y sont déroulées, soit 2,2 vols pour 100 personnes (tableau 3). De même, le nombre de vols et tentatives de vols sans violence ni menace dans les transports en commun peut être estimé à 230 000 sur deux ans, soit 4,6 ‰. **Au total, on dénombrerait un peu moins de 350 000 vols personnels et tentatives sur deux ans dans les transports en commun.**

Les données numériques ne peuvent être comparées à aucune statistique disponible par ailleurs puisqu'il s'agit de vols et tentatives déclarés lors de l'enquête, que ceux-ci aient fait ou non l'objet d'une plainte.

Avec moins de 6 % des actes de violences (hors ménage) qui, ont été

commis dans les transports en commun, on estime leur nombre à un peu moins de 130 000 sur deux ans, soit 2,5 actes subis pour 1 000 personnes interrogées.

Si on considère, pour tous les enquêtés, l'ensemble des atteintes personnelles avec violences et menaces subies sur deux ans (les vols et tentatives de vols avec violences ou menaces et les violences physiques hors ménage), on observe que les vols, ou violences crapuleuses, en représentent un peu plus du quart. Dans les transports en commun, cette part est bien supérieure car le volume des vols avec violences ou menaces est du même ordre de grandeur que celui des violences physiques hors ménage : ces vols, ou violences à motivations crapuleuses, forment près de la moitié des actes de violences dans les transports en commun.

Un peu plus de 16 % des atteintes personnelles ayant eu lieu dans les transports en commun font l'objet d'une plainte

À partir des informations collectées à propos de l'atteinte la plus récente, on détermine le taux de plainte qui est par définition (voir « développements ») la proportion des atteintes déclarées suivies d'une plainte enregistrée par la police ou la gendarmerie.

Moins de 20 % des atteintes personnelles déclarées dans les transports en commun ont été portées à la connaissance de la police ou de la gendarmerie : 16,3 % sous la forme d'une plainte et 3,1 % en tant que « main courante ».

Sur les 80 % d'atteintes non signalées à la police ou à la gendarmerie, moins de 2 % du total, l'ont été auprès des « organismes de transport en commun ».

3 % des victimes déclarent avoir signalé les atteintes subies à un organisme de transport, qu'elles soient suivies d'une plainte ou non.

Le taux de plaintes pour l'ensemble des victimations personnelles dans les transports en commun ne peut pas être considéré comme faible au regard de celui de l'ensemble des atteintes subies sur deux ans par les enquêtés.

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

En effet, celui-ci s'établit à 12,4 % (tableau 4), soit un niveau encore inférieur. Dans l'ensemble, moins d'une atteinte sur huit fait donc l'objet d'une plainte.

Les victimations de type insultes et injures ont un impact majeur sur ces valeurs. **Ce sont à la fois les actes les plus souvent déclarés par les victimes et ceux qui sont le moins suivis de plainte.** À l'inverse, des atteintes moins nombreuses comme les vols et tentatives de vols avec violences ou menaces affichent des taux de plainte très supérieurs au niveau moyen.

Plainte pour moins de 1 % des insultes et pour plus de 51 % des vols violents

Le taux de plainte le plus faible est celui des insultes et injures. Il se situe à 3,1 %. Ce taux est particulièrement bas dans les transports en commun (moins de 1 %) alors qu'il atteint près de 5 % pour les actes commis hors lieux publics. Ces niveaux contrastent avec les taux de plainte des vols, compris entre 33 % et plus de 50 % selon le type de vol et la nature du lieu.

Les vols sans violence et tentatives dans les transports en commun sont un peu moins signalés sous forme de plainte que les autres vols sans violence dans des lieux publics : leurs taux de plainte respectifs s'élèvent à 33,6 % et 40,8 %.

Pour les actes de violences ou de menaces, le taux de plainte dans les transports en commun est deux fois inférieur, 14,2 % pour les violences physiques hors ménage et 4,3 % pour les menaces alors qu'ils dépassent 29 % et 10 % dans les autres lieux publics.

Dans l'ensemble, un peu moins de 10 % des violences ou menaces subies dans le métro sont suivies d'une plainte, et moins de 2 % d'une « main courante ». Près de 90 % de ces actes ne sont pas signalés à la police et à la gendarmerie. Cette part est bien supérieure à celle des vols personnels, dont moins de 55 % ne sont pas portés à la connaissance de la police et de la

gendarmerie. Pour les insultes et injures, elle est proche de 98 %.

Deux raisons principales sont invoquées par les victimes d'au moins une atteinte personnelle sur deux ans ne s'étant pas déplacées pour la déclarer à la police ou à la gendarmerie : « Ce n'était pas assez grave, cela n'en valait pas la peine » et « Je n'en ai pas vu l'utilité, cela n'aurait servi à rien ». Pour l'ensemble des atteintes dans les transports en commun, plus de 86 % des victimes citent l'un ou l'autre comme motif de leur inertie : près de 53 % disent que « Ce n'était pas assez grave, cela n'en valait pas la peine » et plus de 33 % n'en ont « pas vu l'utilité » et affirment que « cela n'aurait servi à rien ». Ce sont même quelques 40 % des victimes de vols personnels ou de violences ou menaces ne s'étant pas déplacées qui jugent que « cela n'aurait pas été utile ».

Pour les atteintes s'étant déroulées dans les autres lieux publics, les victimes qui n'ont pas fait de déplacement à la police ou à la gendarmerie pour les déclarer, invoquent les deux mêmes raisons avec des fréquences assez proches : 54,2 % d'entre elles expliquent que « Ce n'était pas assez grave, cela n'en valait pas la peine » et 30,4 % « n'en n'ont pas vu l'utilité ».

Près de la moitié des atteintes ont eu lieu dans une rame de métro, de RER ou de train

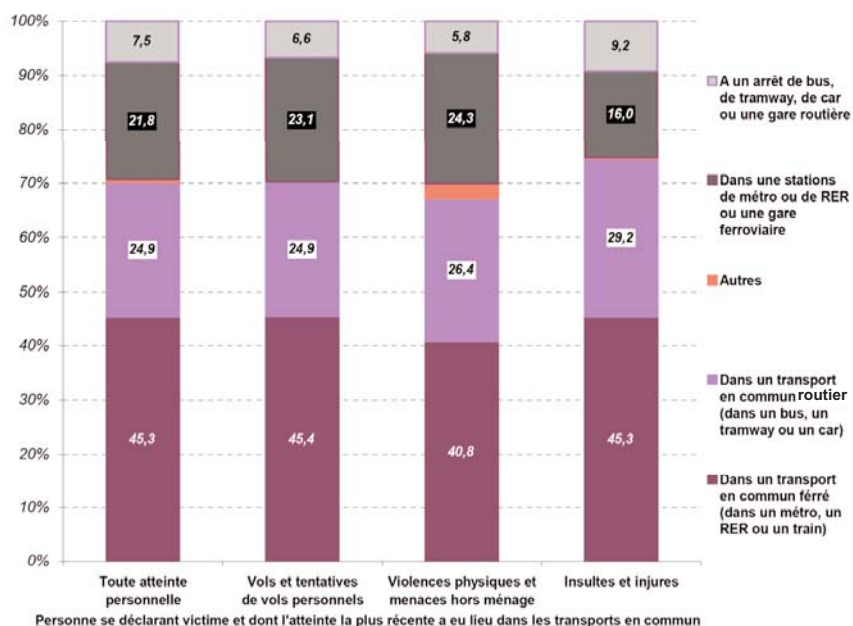
À partir de la description de l'atteinte la plus récente (voir « développements »), il est possible de savoir si celle qui a eu lieu dans les transports en commun s'est produite pendant le transport, dans un bus ou un train, lors de l'attente à un arrêt de bus ou lors d'une correspondance dans un couloir de métro.

Un peu plus de 45 % des victimes déclarées d'atteintes personnelles dans les transports en commun les situent dans un transport ferré, métro, RER, train, « pendant le transport » (graphique 2). Elles sont un peu moins de 25 % à avoir aussi été victimes pendant le transport, mais cette fois sur le réseau routier, qui comprend les bus, les cars et les tramways. À plus de 70 %, les atteintes personnelles dans les transports en commun se déroulent pendant le trajet.

22 % des autres atteintes sont intervenues dans une station de métro, de RER ou une gare ferroviaire, moins d'une fois sur dix, à un arrêt de bus, de tramway, de car ou une gare routière.

Si on regroupe les données selon le type de réseau, « pendant le transport » ou pas, **il apparaît qu'environ deux tiers des victimations individuelles**

Graphique 2 : Répartition des personnes ayant déclaré avoir subi au moins une victimation individuelle sur deux ans et dont la dernière atteinte a eu lieu dans les transports en commun selon la nature du lieu où l'atteinte s'est déroulée.



Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

dans les transports en commun se produisent dans les transports en commun ferrés (67,1 %) et moins d'un tiers dans le réseau routier (32,4 %).

La répartition des atteintes dans les transports en commun selon le type de lieu varie peu d'une victimation à l'autre. Pour les vols personnels dans les transports en commun, les valeurs sont quasiment égales à celles de l'ensemble des atteintes : environ 45 % d'entre eux ont lieu dans les trains, RER et métro, 25 % dans les bus ou un

peu plus de 20 % dans les stations et gares ferroviaires.

Pour les violences et menaces ou les insultes, les parts sont assez proches : par exemple les violences et menaces dans le réseau routier (32,2 %) ou les insultes et injures qui se sont déroulées dans les transports en commun ferrés, (45,3 % d'entre elles).

Jusqu'ici, on a mené une étude de victimation comprenant des taux d'atteintes, des estimations de volumes d'atteintes déclarées, la présentation des circonstances des atteintes dont notamment

le lieu puis le calcul du taux de plainte et l'analyse des motifs de non signalement. On a dû introduire un taux d'atteinte adapté qui dépend du taux d'atteinte global et du lieu de l'atteinte la plus récente (« le taux de victimation relatif dans les transports en commun »). L'étude du profil des victimes qui suit se fonde sur ce taux d'atteintes « relatif ». On doit définir des notions spécifiques aux transports en commun, celles relatives aux usages des transports. En effet, l'exposition à la victimation¹⁴ dépend très fortement de la fréquentation des moyens de transport.

* * *

VICTIMATION ET MODE D'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

On dispose dans l'enquête « cadre de vie et sécurité » d'une typologie des usages des transports en commun qui utilise sur deux critères : l'usage ou l'absence d'usage des transports en commun (voir « développements ») et l'usage habituel des transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études, pour les personnes qui ont un emploi ou sont étudiants ou élèves. On définit à partir de ces critères et de la situation des enquêtés par rapport à l'emploi¹⁵ une typologie de l'usage des transports en commun.

Les personnes ayant un emploi et les élèves et étudiants représentent 61,2 % des 14 ans et plus selon les données pondérées extraites des enquêtes « cadre de vie et sécurité » de 2007 et 2008 (tableau 5). Elles se répartissent de façon à peu près égale entre personnes qui déclarent utiliser les transports en commun (usage au moins occasionnel pour le trajet « domicile/travail-lieu d'études » ou pour les activités quotidiennes) et les autres, qui en font un usage plus exceptionnel, voire qui ne les ont pas empruntés sur deux ans (respectivement 31,1 % et 30,1 % des enquêtés).

Un peu plus de 13 % des personnes interrogées forment la catégorie des usagers habituels des transports en commun pour le trajet « domicile/travail-lieu d'études », soit près de 4 000 enquêtés.

45,3 % de l'ensemble des personnes interrogées ont déclaré prendre les transports en commun au moins une fois sur deux ans. En dehors des personnes ayant un emploi ou les « étudiants ou élèves », environ 14 % déclarent utiliser les transports en commun.

Tableau 5 : Répartition des victimes déclarées dans les transports en commun par la dernière atteinte en date, selon leur situation à l'égard de l'emploi, leur usage des transports en commun et leur taux de victimation.

Situation à l'égard de l'emploi et mode d'usage des transports en commun	Toute personne de 14 ans et plus		Dont Personnes ayant déclaré avoir été victimes d'au moins une atteinte sur deux ans dont la plus récente a eu lieu dans les transports en commun (répartition en %)	Nombre de personnes ayant déclaré avoir été victimes d'au moins une atteinte sur deux ans dont la plus récente a eu lieu dans les transports en commun (pour 1 000 personnes de 14 ans et plus)
	Nombre	En %		
Toute situation à l'égard de l'emploi et tout type d'usage des transports en commun	34 672	100,0	100,0	10,6
Personnes ayant un emploi et étudiants ou élèves	19 108	61,2	78,7	13,6
Usagers des transports en commun dont	9 862	31,1	72,8	24,7
Usager habituel trajet « domicile /travail-lieu d'études»	3 991	13,2	57,4	45,8
Pas d'usage des transports en commun	9 246	30,1	5,9	2,1
Autres situations à l'égard de l'emploi (dont chômeurs, retraités ou personne au foyer)	15 564	38,8	21,3	5,8
Usagers des transports en commun	6 407	14,2	18,8	14,0
Pas d'usage des transports en commun	9 157	24,6	2,4	1,0
Répartition selon l'usage				
Usagers des transports en commun	16 269	45,3	91,6	21,4
Pas d'usage des transports en commun	18 403	54,7	8,4	1,6

Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

••••(14) Le fait de pouvoir être victime, et non à ce stade le fait de l'avoir été.

(15) Ces situations sont : « a un emploi », « étudiant, élève », « chômeur », « retraité » ou encore « personne au foyer ».

Plus de 57 % des victimes dans les transports en commun sont des usagers habituels du trajet « domicile/travail lieu d'études »

Le questionnaire de l'enquête « cadre de vie et sécurité » ne fournit pas une typologie intuitive des usagers des transports en commun. On doit passer par la situation à l'égard de l'emploi pour définir une catégorie d'usagers réguliers sachant que, par construction, rien n'interdit aux enquêtés qui ne se rendent pas de façon habituelle au travail ou sur leur lieu d'études en transport en commun d'être eux-mêmes des utilisateurs réguliers. Pour autant, on obtient des résultats très contrastés en termes de victimation dans les transports en commun selon les différentes catégories dégagées, ce qui plaide en faveur de leur pertinence.

Près de 92 % des personnes qui ont déclaré avoir subi au moins une atteinte personnelle sur deux ans et dont la plus récente a eu lieu dans les transports en commun sont des usagers des transports en commun (voir définitions). Les non-usagers¹⁶ constituent plus de 54 % des enquêtés et moins de 9 % des victimes déclarées.

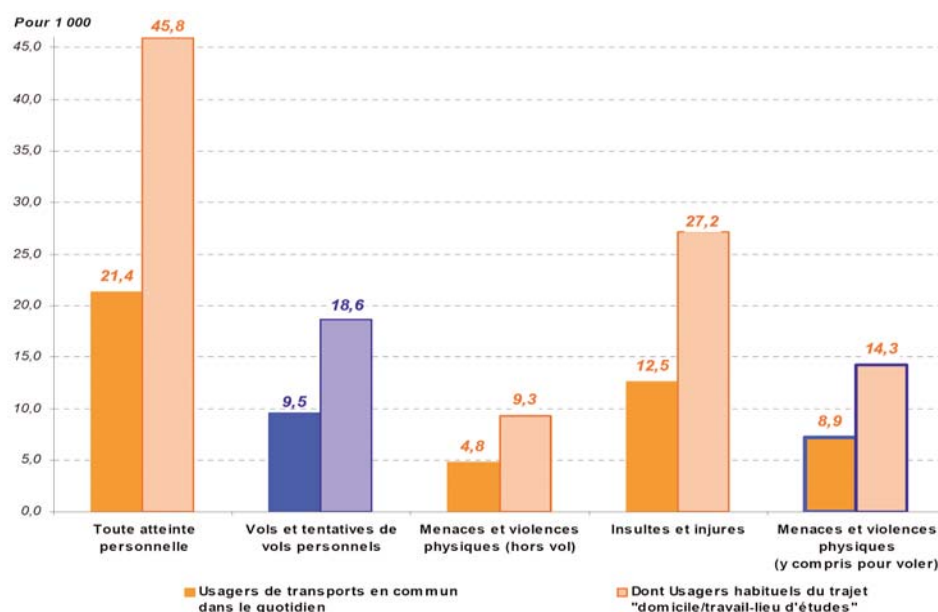
Les personnes ayant un emploi et les étudiants et élèves qui effectuent habituellement le trajet « domicile/travail-lieu d'études » en transport en commun, représentent plus de 57 % d'entre elles.

Cette part peut être expliquée par le niveau de leur taux de victimation relatif dans les transports en commun : pour 1 000 usagers habituels pour le trajet « domicile/ travail-lieu d'études », on dénombre près de 46 victimes dans les transports en commun (45,8 ‰).

Ce taux est moins élevé pour les usagers des transports en commun (hors usagers habituels), se situant à 11,3 ‰, et il ne dépasse pas 2 ‰ pour les non-usagers.

On définit trois populations dont les taux de victimation relatifs dans les transports en commun peuvent être qualifiés de faibles, moyens et élevés. La typologie d'usages des transports

Graphique 3 : Taux de victimation relatif dans les transports en commun par type d'atteintes personnelles pour les usagers des transports en commun et les usagers habituels du trajet « domicile/travail-lieu d'études ».



Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE.

déduite du questionnaire apparaît discriminante. Elle l'est d'autant plus que les trois populations considérées sont de taille très différente, avec une majorité dont le taux est faible et une minorité pour laquelle il est élevé. Elle est dès lors susceptible de fournir des clés d'interprétation des taux de victimation selon le sexe, l'âge ou tout autre facteur.

Des taux de victimation relatifs dans les transports en commun multipliés par 2 pour les usagers, par 4 pour les usagers habituels

La part des victimes ayant déclaré l'atteinte la plus récente dans les transports en commun varie du simple au double, quand on passe de l'ensemble des enquêtés aux usagers pour l'ensemble des atteintes, mais aussi pour chacune considérée séparément.

Le taux de victimation relatif global (toutes atteintes personnelles) dans les transports en commun des usagers est précisément deux fois supérieur à celui de l'ensemble des enquêtés : 21,4 ‰ à rapporter à 10,6 ‰ (graphique 1 et graphique 3).

4,8 ‰ des usagers ont déclaré avoir subi au moins un acte de violence physique ou menace sur deux ans dont le dernier s'est produit dans les transports en commun, soit 1,9 fois plus que pour l'ensemble de la population (2,6 ‰).

On peut retenir que, dès que l'usage se fait occasionnel, le taux de victimation qu'on peut appréhender comme le risque d'être victime s'accroît du double.

De façon très similaire, lorsqu'on isole les usagers habituels du trajet « domicile/travail-lieu d'études » au sein de l'ensemble des usagers, on mesure un quasi doublement des taux de victimation : le taux global de 45,8 ‰ est 2,1 fois supérieur à celui des usagers, celui des vols, 18,6 ‰, des violences et menaces, 9,3 ‰ ou des insultes ou injures, 27,2 ‰, sont entre 1,9 et 2,2 fois supérieurs (graphique 3).

On en déduit que le style de fréquentation a un impact direct et très significatif sur la victimation. Ce n'est pas un résultat étonnant si ce n'est l'homogénéité selon le type d'atteintes : on pourrait penser, par exemple, que les usagers « habituels » seraient pour

•••(16) Définis par opposition aux « usagers des transports en commun » comprenant les personnes qui n'ont pas utilisé même occasionnellement les transports en commun au cours des 24 derniers mois, ce qui incluent celles qui les auraient utilisés de façon exceptionnelle.

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

une victimation au moins, comme les vols par exemple, en mesure de développer des méthodes préventives dont l'efficacité se mesurerait par un différentiel avec les autres atteintes. *A contrario*, on pourrait penser que la présence des usagers habituels aux heures de plus fortes affluences les expose tout particulièrement aux altercations ou aux vols sans violence (vol à la tire par des pickpockets), et ce indépendamment de leur capacité à reconnaître et à prévenir des situations à risque.

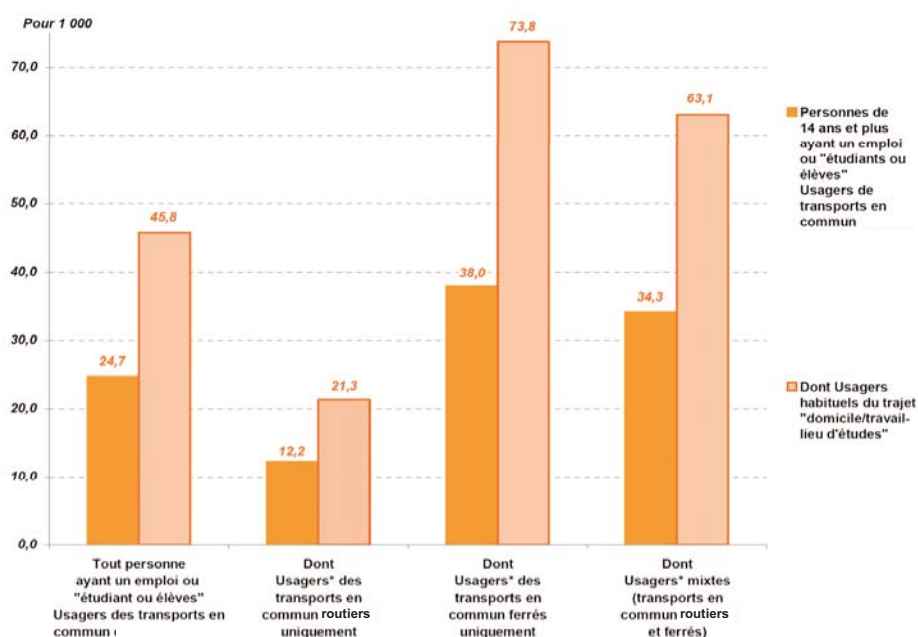
Une fréquence plus élevée des victimations pour les usagers des réseaux ferrés

On répartit les usagers des transports en commun selon le type de réseau utilisés au cours des 24 derniers mois (voir « développements ») : uniquement les transports routiers (bus, car et par extension tramway), uniquement les transports ferrés (métro, RER et autres trains) ou les deux. On procède de façon identique pour les usagers habituels du trajet « domicile/travail-lieu d'études » en fonction du type de transport utilisé pour ce trajet.

Les personnes ayant un emploi ou « étudiants et élèves » qui ont utilisé les transports en commun ferrés et uniquement ceux-ci au cours des 24 derniers mois affichent un taux de victimation relatif dans les transports en commun plus de trois fois supérieur à celui des usagers des transports en commun routiers (hors ferré). **Il s'élève à près de 38 % pour les usagers des transports en commun ferrés (hors routier) alors qu'il est voisin de 12 % pour les usagers des transports en commun routiers** (graphique 4).

On a déjà établi qu'environ une fois sur trois les atteintes dans les transports en commun se déroulent dans le réseau ferré, lors d'un transport dans une rame ou un wagon ou dans une station ou une gare. Le taux de victimation relatif permet de rapporter le nombre de victimes déclarées au sens de l'atteinte la plus récente à l'ensemble de celles qui ont le même mode d'utilisation des transports en commun, routiers, ferrés ou mixtes.

Graphique 4 : Taux de victimation relatif dans les transports en commun par mode de transport pour les personnes ayant un emploi ou « étudiants/élèves » usagers des transports en commun et les usagers habituels du trajet « domicile/travail-lieu d'études » selon le type de réseau*.



Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

* Pour les usagers habituels du trajet « domicile/travail-lieu d'études », le type de réseau utilisé concerne ce trajet et non l'ensemble des déplacements en transport en commun.

Il apparaît alors que l'utilisation des transports en commun ferrés, en usage unique ou mixte avec les transports routiers, a un fort impact sur la fréquence des atteintes déclarées. **Ce sont plus de 34 personnes, ayant un emploi ou « étudiants/élèves », usagers des transports à la fois ferrés et routiers, sur 1 000 qui déclarent avoir subi une atteinte dans les transports en commun.** Ce taux de victimation relatif est légèrement en deçà de celui des personnes utilisant uniquement les transports ferrés, et supérieur de près de 10 points par rapport à la valeur moyenne (24,7 %).

Ces différences de victimation selon le type de transport sont encore plus marquées pour les usagers habituels des transports en commun pour le trajet « domicile/ travail-lieu d'études » : le taux de victimation relatif dans les transports en commun uniquement sur le réseau ferré atteint près de 74 %, soit un taux beaucoup plus élevé que celui de plus de 45 % de l'ensemble des usagers habituels.

Ce taux est bien plus faible, légèrement supérieur à 21 %, lorsqu'il s'agit des transports en commun routiers, uniquement. La situation des usagers habituels mixtes se rapproche de celle des usagers uniques du réseau ferré : 63,1 % d'entre eux déclarent avoir subi une atteinte dans les transports en commun lors de l'atteinte la plus récente décrite sur deux ans.

À partir de données extraites de l'enquête « cadre de vie et sécurité » qui ne sont pas parfaitement adaptées à l'étude de la victimation dans les transports en commun, on a pu vérifier le caractère particulièrement discriminant de certains modes d'usages, comme le fait de se rendre habituellement au travail ou sur son lieu d'études ou celui d'emprunter un réseau ferré par opposition à l'usage exclusif des transports routiers. Pour analyser la fréquence des atteintes déclarées par différentes catégories de personnes de 14 ans et plus, définies par exemple selon leur sexe ou leur tranche d'âge, il est dès lors possible de tenir compte de leur mode d'usage afin d'interpréter d'éventuelles différences.

PROFIL DES VICTIMES SELON LE SEXE, L'ÂGE ET LE LIEU DE RÉSIDENCE

Les hommes et les femmes déclarent avoir été victimes d'au moins une atteinte sur deux ans, la plus récente ayant eu lieu dans les transports en commun, et ce dans des proportions quasiment égales : 10,5 % pour les hommes et 10,6 % pour les femmes (tableau 6).

On compte environ 52 % de femmes et 48 % d'hommes. On retrouve cette même répartition parmi les victimes

dans les transports en commun, au sens de la dernière victimation en date (graphique 5).

Un peu plus de 47 % des femmes enquêtées ont utilisé de façon habituelle ou occasionnelle les transports en commun pour se rendre au travail, sur leur lieu d'études ou pour les activités quotidiennes au cours des 24 derniers mois, et environ 43 % des hommes. **Pour ces usagers, le taux de victimation**

relatif dans les transports en commun est, lui aussi, assez proche : 21,8 % pour les hommes et 21 % pour les femmes.

De même, on observe peu de différences de fréquence de victimation entre hommes et femmes qui se rendent de façon habituelle sur leur lieu de travail ou d'études en transport en commun : 45,4 % des hommes et 46,2 % des femmes « usagers habituels » déclarent y avoir subi une atteinte.

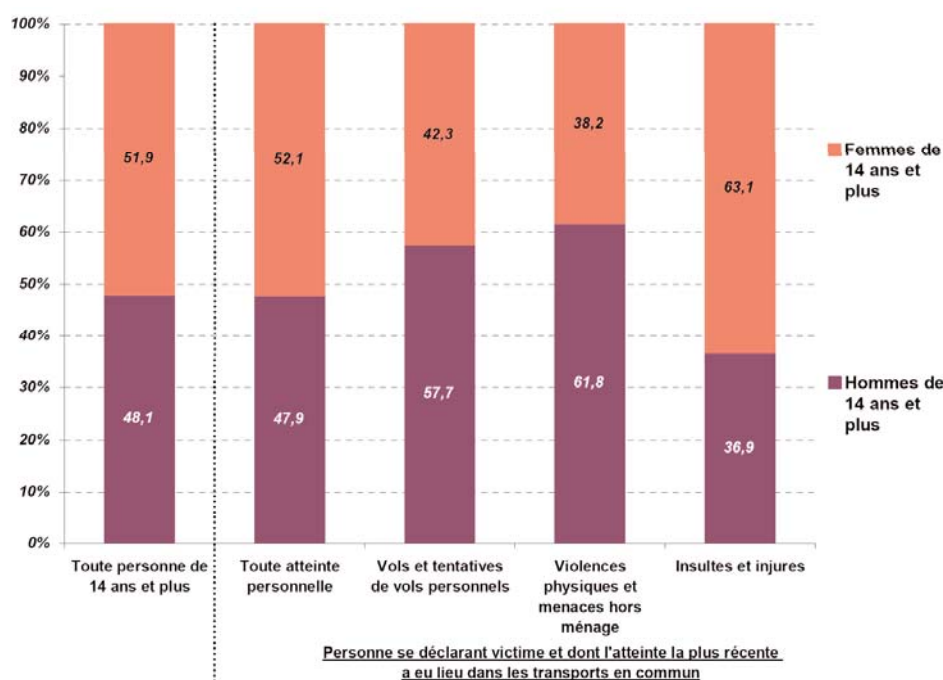
Plus d'hommes parmi les victimes de vols ou de violences, plus de femmes parmi les victimes d'insultes ou d'injures

Tableau 6 : Taux de victimation relatif dans les transports en commun selon le sexe et la tranche d'âge de l'enquêté par mode d'usage.

Enquêtes "Cadre de vie et sécurité" 2007 et 2008	Tout type d'usage des transports en commun		Dont Usagers des transports en commun		Dont Usager habituel pour le trajet « domicile/ travail-lieu d'études »	
	Nombre de personnes interrogées	Nombre de victime dans les transports en commun au sens de l'atteinte la plus récente (pour 1 000)	Part (en %)	Nombre de victime dans les transports en commun au sens de l'atteinte la plus récente (pour 1 000)	Part (en %)	Nombre de victime dans les transports en commun au sens de l'atteinte la plus récente (pour 1 000)
Toute personne de 14 ans et plus	34 672	10,6	45,3	21,4	13,2	45,8
Hommes de 14 ans et plus	14 915	10,5	42,7	21,8	12,5	45,4
Femmes de 14 ans et plus	19 757	10,6	47,7	21,0	13,9	46,2

Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE.

Graphique 5 : Répartition des personnes ayant déclaré avoir été victimes d'une atteinte personnelle sur deux ans et dont l'atteinte la plus récente a eu lieu dans les transports en commun selon le sexe et le type d'atteintes.



Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

Le taux de victimation relatif des hommes et des femmes dans les transports en commun est très proche alors que la fréquence des atteintes prises séparément varie assez nettement selon le sexe.

D'après leurs déclarations, l'atteinte qui touche le plus souvent les hommes dans les transports en commun n'est pas l'insulte ou l'injure comme c'est le cas pour l'ensemble de la population mais le vol personnel : 5,6 % d'entre eux en ont été victime contre 4,6 % pour un acte d'insultes ou d'injures. Ces taux de victimation sont respectivement de 3,8 % et de 7,3 % pour les femmes, une fréquence qui est près de deux fois supérieure pour les insultes par rapport aux vols.

Ces différences entre hommes et femmes se traduisent par des répartitions opposées des victimes par sexe : près de 58 % des enquêtés qui se déclarent victimes de vols dans les transports en commun sont des hommes tandis qu'ils forment moins de 37 % des victimes d'insultes ou d'injures. Près de deux tiers de ces victimes sont des femmes (63,1 %).

Pour les atteintes subies dans d'autres lieux publics, les hommes sont aussi majoritaires parmi les victimes de vols et l'écart est du même ordre puisqu'ils représentent 55 % des victimes. En revanche, en matière d'insultes et d'injures dans les autres lieux publics, les femmes sont majoritaires mais,

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

cette fois, on est bien plus proche de la répartition moyenne avec 53 % des victimes déclarées qui sont des femmes, soit 10 points de moins que dans les transports en commun.

Le troisième type d'atteintes, les violences et menaces, apporte des éléments pouvant contribuer à expliquer certaines différences. En effet, le taux de victimation relatif des hommes, soit 3,3 % pour ces actes de violences ou menaces (hors vol et hors ménage) est supérieur à celui des femmes (1,9 %) en raison principalement des actes de menaces pour lesquels 2 % des hommes se déclarent victimes et moins de 1 % des femmes.

Les femmes semblent tout aussi souvent exposées que les hommes aux vols sans violence dans les transports en commun, mais bien moins souvent aux vols accompagnés de violences ou menaces.

Pour l'ensemble des atteintes personnelles et plus particulièrement pour les vols sans violence ni menace, les hommes et les femmes affichent des taux de victimation dans les transports en commun assez proches. En revanche pour les autres, ils sont très différents : les hommes se déclarent plus souvent victimes de violences ou menaces (y compris pour voler), les femmes d'insultes ou d'injures.

Des fréquences d'atteintes déclarées variant du simple au double, voire plus, selon la tranche d'âge

Les personnes ayant entre 14 et 24 ans déclarent à plus de 23,5 % avoir été victimes d'une atteinte personnelle sur deux ans dont la plus récente a eu lieu dans les transports en commun (tableau 7). Ce taux de victimation relatif est plus de deux fois supérieur au taux moyen. Il équivaut à environ trois fois celui des 35 à 44 ans (7,3 %) et des 45 à 59 ans (7,8 %), et même plus de cinq fois celui des 60 ans et plus (4,6 %).

Les 25-34 ans se déclarent eux-aussi plus souvent victimes dans les transports en commun que les personnes

Tableau 7 : Taux de victimation relatif dans les transports en commun selon la tranche d'âge de l'enquêté par mode d'usage.

Enquêtes "Cadre de vie et sécurité" 2007 et 2008	Tout type d'usage des transports en commun		Dont Usagers des transports en commun		Dont Usager habituel pour le trajet « domicile/ travail-lieu d'études »	
	Nombre de personnes interrogées	Nombre de victime dans les transports en commun au sens de l'atteinte la plus récente (pour 1 000)	Part (en %)	Nombre de victime dans les transports en commun au sens de l'atteinte la plus récente (pour 1 000)	Part (en %)	Nombre de victime dans les transports en commun au sens de l'atteinte la plus récente (pour 1 000)
Toute personne de 14 ans et plus	34 672	10,6	45,3	21,4	13,2	45,8
Personnes de 14 à moins de 25 ans	3 744	23,6	77,1	29,8	42,8	42,2
Personnes de 25 à moins de 35 ans	5 367	15,0	48,4	28,9	14,0	63,6
Personnes de 35 à moins de 45 ans	5 987	7,3	39,4	16,6	9,7	37,3
Personnes de 45 à moins de 60 ans	9 241	7,8	38,5	16,6	8,7	50,4
Personnes de 60 ans et plus	10 333	4,6	33,9	12,2	0,6	8,7

Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

des tranches d'âge supérieures, mais avec un taux de 15 %.

Les 14-24 ans sont pour plus des 3/4 d'entre eux (77,1 % précisément) des utilisateurs des transports en commun. Cette part ne dépasse pas 50 % pour les 25 à 34 ans (48,4 %) et elle est inférieure à 40 % pour les trois classes d'âge regroupant les 35 ans et plus. Ces différences expliquent en grande partie le niveau qu'atteint le taux de victimation relatif dans les transports en commun des 14 à 24 ans dans leur ensemble. À plus de 23 %, il se situe au voisinage de valeurs déjà évoquées, 21 % pour les usagers des transports en commun, et même plus de 24 % lorsque ceux-ci travaillent ou suivent des études, ce qui est le cas de 90 % des 14 à 24 ans.

On peut comparer les taux de victimation des classes d'âges par type d'usages, afin d'éviter les distorsions dues à des fréquences différentes. Il apparaît alors que les 25 à 34 ans usagers des transports en commun se déclarent presque aussi souvent victimes que les usagers de 14 à 24 ans. Leurs taux s'établissent respectivement à 28,9 % et 29,8 %.

Pour les usagers habituels du trajet « domicile/travail-lieu d'études », les 25 à 34 ans affichent un taux de victimation dans les transports en commun

plus élevé que celui des plus jeunes : 63,6 % à comparer à 42,2 % pour les 14 à 24 ans. Même si en proportion ils sont moins nombreux puisqu'ils représentent 14 % des 25 à 34 ans, ces usagers habituels sont plus exposés que leurs homologues de 14 à 24 ans, qui eux représentent plus de 42 % de leur classe d'âge.

Près de 37 % des victimes dans les transports en commun ont moins de 25 ans

Compte tenu des différences d'ordre de grandeur des taux de victimation, la répartition des victimes dans les transports en commun selon la tranche d'âge se distingue fortement de celle de l'ensemble de la population. La part de la catégorie des « 14-24 ans » passe de 17 % au sein de l'ensemble des « 14 ans et plus » à environ 37 % parmi celles qui déclarent avoir été victimes d'une atteinte personnelle sur deux ans dont la plus récente a eu lieu dans les transports en commun (graphique 6).

De même, avec un taux d'atteinte supérieur à la moyenne, on trouve plus de personnes de 25 à 34 ans au sein des victimes (environ 20 %), que dans la population d'origine (14,3 %). À l'inverse, pour les classes plus âgées, leur présence parmi les victimes est en retrait : par exemple, un quart de la

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

population globale ont en fait 60 ans ou plus alors qu'ils représentent moins de 11 % des victimes dans les transports en commun.

La répartition par âge des victimes dans les transports en commun varie selon l'atteinte subie. Pour les vols, violences ou injures, chaque classe d'âge se distingue par des contributions très au delà ou très en-deçà de son niveau moyen mesuré pour l'ensemble des atteintes.

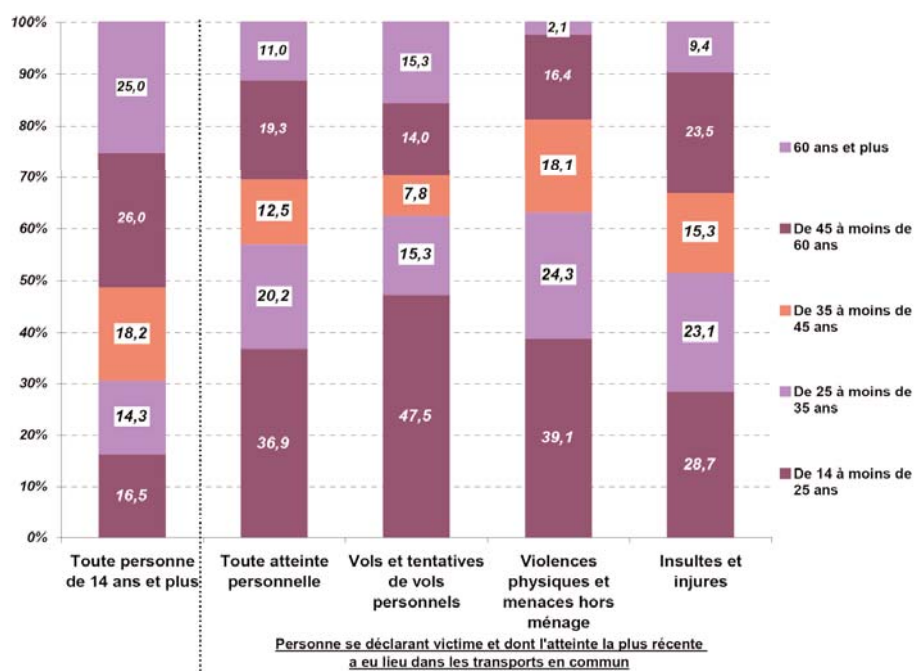
En matière de vols et tentatives de vols personnels, près de la moitié des victimes dans les transports en commun a entre 14 et 24 ans. C'est la seule victimation pour laquelle une classe d'âge se singularise à ce point. Pour les violences et menaces (hors vol et hors ménage), la part des 14 à 24 ans est légèrement inférieure à 40 % et elle ne dépasse pas 29 % pour les injures et insultes. Ces proportions sont les mêmes pour les autres classes d'âge.

Avec des valeurs d'un niveau tout autre, les 60 ans et plus sont bien plus présents parmi les victimes de certaines atteintes : ils constituent plus de 15 % des victimes de vols personnels mais moins de 2,5 % de celles de violences et menaces. A *contrario*, les 35-44 ans sont bien plus nombreux au sein des victimes de violences ou menaces (18,1 %) que pour les vols (7,8 %).

Avec les 14-24 ans, il apparaît que deux autres classes d'âge contribuent à environ un quart des victimes d'injures et d'insultes : les 25-34 ans (23,1 %) et les 45-59 ans (23,5 %). Les 25 à 34 ans sont tout aussi présents parmi les victimes de violences et menaces (24,3 %) mais moins pour les vols (15,3 %).

Les 14 à 24 ans sont pour chaque atteinte la population la plus exposée à la victimation dans les transports en commun, notamment en raison de ses modes d'usage. Selon la nature de l'atteinte, la contribution des autres classes d'âge varie très fortement de telle sorte que pour les vols, les violences et menaces ou les insultes, la règle générale qui veut que la fréquence décroisse avec l'âge ne se vérifie ni

Graphique 6 : Répartition des personnes ayant déclaré avoir été victimes d'une atteinte personnelle sur deux ans et dont l'atteinte la plus récente a eu lieu dans les transports en commun selon la tranche d'âge et le type d'atteintes.



Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

pour les vols personnels, ni pour les insultes.

Un taux de victimation 3,5 fois plus élevé dans l'unité urbaine de Paris que dans les autres grandes agglomérations

On peut utiliser une typologie des lieux de résidence des enquêtés en tenant compte de différentes caractéristiques de leur commune (voir « développements »), comme le fait d'appartenir ou non à une unité urbaine ou le fait d'habiter dans une couronne périurbaine dans une « ville-centre » ou encore en zone rurale (voir « définitions »). Il existe aussi une classification des quartiers qui désigne comme « zones urbaines sensibles (ZUS) », certains d'entre eux, car ils sont visés de façon prioritaire par la politique de la Ville. On rappelle que l'échantillon de l'enquête « cadre de vie et sécurité » se compose d'une « extension en ZUS » à la demande de l'observatoire des zones urbaines sensibles (ONZUS), ce qui signifie que le nombre de personnes interrogées en ZUS a été augmenté afin d'étudier ces zones plus en détail.

L'ordre de grandeur du taux de victimation relatif dans les transports en commun connaît de très fortes disparités

d'un type de commune à l'autre : les personnes qui habitent les unités urbaines de moins de 100 000 habitants et les communes rurales sont moins de 5 pour 1 000 (4,5 %) à déclarer avoir subi au moins une atteinte personnelle sur deux ans dont la dernière a eu lieu dans les transports en commun. Ce taux s'établit à 9,6 % dans les unités urbaines de 100 000 habitants et plus (hors Paris), soit plus du double (tableau 8).

Cependant, cette fréquence n'en est pas moins inférieure au taux mesuré pour l'ensemble des enquêtés, soit 10,6 %. C'est en fait une moyenne entre trois situations bien différentes : un taux faible dans les unités urbaines de moins de 100 000 habitants, un taux moyen dans celles de 100 000 et plus et un taux très élevé dans l'unité urbaine de Paris. Les personnes qui résident à Paris et dans les villes de sa banlieue déclarent pour 34 % d'entre elles avoir été victimes d'une atteinte personnelle dans les transports en commun.

L'écart entre l'unité urbaine de Paris et les autres communes n'est pas que la conséquence du taux d'usage, qui

**5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS
ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN**

Tableau 8 : Taux de victimation relatif dans les transports en commun selon le type de commune de résidence de l'enquêté par mode d'usage.

Enquêtes "Cadre de vie et sécurité" 2007 et 2008	Tout type d'usage des transports en commun		Dont Usagers des transports en commun		Dont Usager habituel pour le trajet « domicile/ travail-lieu d'études »	
	Nombre de personnes de 14 ans et plus interrogées	Nombre de victime dans les transports en commun au sens de l'atteinte la plus récente (pour 1 000)	Part (en %)	Nombre de victime dans les transports en commun au sens de l'atteinte la plus récente (pour 1 000)	Part (en %)	Nombre de victime dans les transports en commun au sens de l'atteinte la plus récente (pour 1 000)
Tout type de commune	34 672	10,6	45,3	21,4	13,2	45,8
Communes rurales et communes des unités urbaines de moins de 100 000 habitants	17 783	4,5	27,5	13,0	7,4	29,9
Communes situées en zone rurale	5 551	2,8	18,6	10,3	5,0	14,4
Communes situées en zone périurbaine	6 865	6,6	31,6	18,1	9,7	39,1
Communes situées en banlieue ou de type "ville- centre"	5 367	2,9	32,3	6,7	6,6	22,5
Communes des unités urbaines de 100 000 habitants et plus	11 151	9,6	61,2	14,3	13,7	33,1
Communes de type "villes- centre"	5 217	13,0	70,8	17,5	16,8	35,3
Communes situées en banlieue d'une ville-centre	5 934	6,6	53,0	10,7	11,2	30,3
Communes de l'unité urbaine de Paris	5 738	34,0	79,8	41,4	33,0	68,0
Paris (ville centre)	1 230	42,5	94,2	45,1	44,2	68,0
Communes situées dans la banlieue de la ville-centre "Paris"	4 508	31,9	76,1	40,2	30,2	62,5
Tout quartier classé en zones urbaines sensibles (ZUS)	6 311	10,6	69,3	14,7	20,5	31,7

Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

diffère très nettement entre ces entités. Près de 80 % des enquêtés de Paris et sa banlieue déclarent utiliser les transports en commun et 33 % les prennent de façon habituelle pour se rendre sur leur lieu d'études ou de travail. Ces parts sont bien inférieures dans les autres unités urbaines de 100 000 habitants et plus pour l'ensemble de l'usage (61,2 %) et pour l'usage habituel (13,7 %). Dans les autres communes, l'utilisation des transports en commun, ne serait-ce que de façon occasionnelle, est minoritaire (27,5 % des 14 ans et plus) et l'usage habituel pour aller au travail ou étudier est peu répandu (7,4 %).

Si ces différences contribuent à expliquer celles du taux d'atteinte, à niveau d'usage égal, elles sont toujours présentes : le taux de victimation relatif

dans les transports en commun des usagers de l'unité urbaine de Paris s'élève à 41,4 %. Il est cette fois près de trois fois plus élevé que celui des unités urbaines de 100 000 habitants et plus.

En revanche, lorsqu'on mesure la fréquence des atteintes auprès du quart des enquêtés des unités urbaines de moins de 100 000 habitants et des communes rurales, on constate qu'elle est assez proche de celles des unités urbaines de province plus peuplées : 13 % à comparer à 14,3 %. De même pour les usagers habituels du trajet « domicile/travail-lieu d'études », avec un taux de près de 30 % dans les unités urbaines de moins de 100 000 habitants et les communes rurales et d'un peu plus de 33 % dans les unités urbaines de 100 000 habitants et plus.

Dans les unités urbaines de province et les communes rurales, il existe des populations d'usagers habituels pour lesquelles les taux d'atteintes sont nettement supérieurs aux autres : c'est le cas pour les usagers habituels habitants des communes périurbaines (voir définitions) ou les « villes-centre » des unités urbaines de 100 000 habitants et plus avec des taux respectivement de 39,1 % et 35,3 %. Cependant, on peut remarquer que ce sont des niveaux assez nettement inférieurs à celui mesuré dans l'unité urbaine de Paris pour tous les usagers habituel, soit 68,1 %.

On peut expliquer une partie des différences à partir des types d'usage : on a vu que les taux d'atteinte sont bien plus élevés pour les usagers ayant un emploi ou « étudiants/élèves » s'ils utilisent un transport en commun ferré, uniquement ou conjointement avec un transport routier. Or, dans l'unité urbaine de Paris, plus de 90 % des personnes qui travaillent ou qui étudient utilisent au moins un réseau ferré, 36,9 % de façon unique et près de 50 % dans un usage mixte avec les transports routiers.

L'usage exclusif des transports routiers qui est peu fréquent dans l'unité urbaine de Paris (moins de 7 % des personnes ayant un emploi ou « étudiants/élèves ») est majoritaire dans les unités urbaines de 100 000 habitants et plus. On a vu précédemment à quel point le type de transport avait un impact sur la victimation dans les transports en commun (graphique 4).

Les critères suivants « habiter l'unité urbaine de Paris » et « être un usager des transports en commun ferrés uniquement » jouent un rôle dans la probabilité « toutes choses égales par ailleurs » de se déclarer victime dans les transports en commun au sens de la dernière victimation en date. Tout comme celui d'être un « usager habituel », qui est le critère qui a l'impact le plus élevé.

Les réponses des personnes interrogées des zones urbaines sensibles ne les distinguent pas fortement des habitants des autres quartiers. Leur taux d'atteinte s'établit au niveau moyen de 10,6 %. À près de 70 %, ils

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

utilisent les transports en commun et pour près de 15 % d'entre eux déclarent une victimation individuelle dans les transports en commun lors de l'atteinte la plus récente sur deux ans. Cette fréquence, tout comme celles des usagers habituels du trajet « domicile/travail-lieu d'études », soit 31,7 %, leur fournit un profil de victimation très comparable à celui des habitants des unités urbaines de 100 000 habitants et plus (hors Paris).

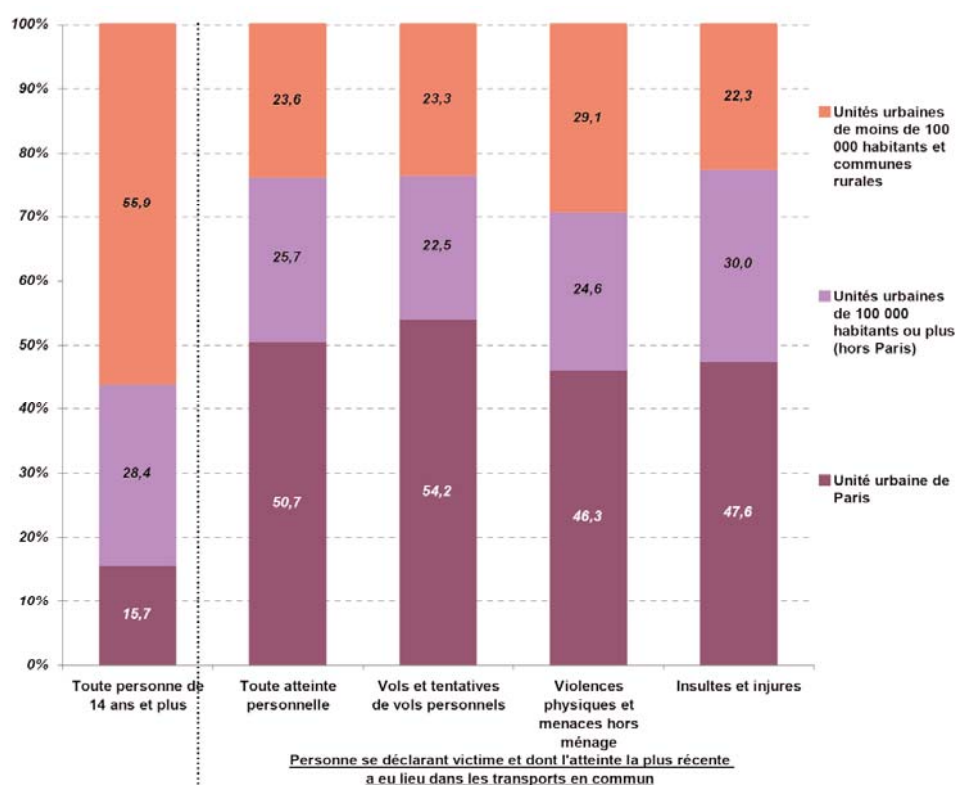
Plus de la moitié des personnes se déclarant victimes dans les transports en commun habitent l'unité urbaine de Paris

Un peu moins de 16 % des personnes interrogées habitent dans l'unité urbaine de Paris, soit moins d'une personne sur cinq. Plus de la majorité d'entre elles vit dans une unité urbaine de moins de 100 000 habitants ou dans une commune rurale.

Le taux de victimation des personnes de l'unité urbaine de Paris augmente lorsque cela se déroule dans les transports en commun, comme pour l'ensemble de la population. Il atteint 50,7 % (graphique 7). Inversement, avec un taux d'atteinte de 5 % dans les unités urbaines de moins de 100 000 habitants et dans les communes rurales, seul moins du quart des victimes dans les transports habitent ce type de commune.

Les habitants des unités urbaines de 100 000 habitants et plus représentent un peu plus du quart des 14 ans et plus

Graphique 7 : Répartition des personnes ayant déclaré avoir été victimes d'une atteinte personnelle sur deux ans et dont l'atteinte la plus récente a eu lieu dans les transports en commun selon l'unité urbaine et le type d'atteintes.



Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

et sensiblement la même proportion de ceux qui se déclarent victimes dans les transports en commun au titre de la dernière victimation en date.

La répartition des victimes dans les transports en commun selon leur commune de résidence est relativement homogène d'un type d'atteinte à l'autre : on compte en proportion un peu plus de victimes de vols personnels habitant l'unité urbaine de Paris (54,2 %) que de victimes de violences physiques et menaces (46,3 %) ou d'insultes (47,6 %).

Pour les autres communes il arrive que le taux varie de quelques points par rapport à la moyenne, comme pour les victimes de violences et menaces des unités urbaines de moins de 100 000 habitants ou les communes rurales (29,1 % des victimes déclarées) ou celles d'insultes dans les unités de plus de 100 000 habitants (30 %). Cela ne change pas la structure générale de la répartition, soit grossièrement la moitié des victimes dans l'unité urbaine de Paris et un quart dans les deux autres groupes de communes.

* * *

OPINIONS SUR LA SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Les questions sur les atteintes subies portent sur des événements dont on cherche à mesurer la fréquence, à connaître la nature et les éventuelles conséquences pour les enquêtés. On les complète par des questions d'opinion sur la sécurité personnelle. Elles peuvent avoir un caractère général (portant par exemple sur la place des questions de sécurité et de délinquance parmi les problèmes de société à traiter en priorité) ou s'appliquer à des contextes particuliers comme les transports en commun. Dans ce cas, seules les personnes concernées y répondent.

L'objectif des opinions sur la sécurité se distingue fortement de celui des questions de victimation car, si pour celles-ci on tente de réduire l'effet de la subjectivité de l'enquête¹⁷, pour les opinions, c'est précisément sa perception subjective que l'enquête a de sa sécurité personnelle que l'on souhaite connaître.

Les usagers des transports en commun sont interrogés à partir de la question suivante : « Vous sentez-vous en sécurité dans les transports en commun ? ». C'est une formulation possible parmi d'autres (voir

« développements ») sachant qu'on accordera plus de valeur aux écarts de réponses entre les différentes catégories d'enquêtés qu'à la répartition des réponses selon les modalités prévues (« Toujours », « La plupart du temps », « Parfois », « Jamais » et « Ne sait pas ») pour l'ensemble de la population interrogée (16 269 personnes de 14 ans et plus, voir tableau 5). Cette répartition moyenne est avant tout une référence permettant les comparaisons.

Plus de 50 % des usagers des transports en commun déclarent s'y sentir « toujours en sécurité »

En réponse à la question d'opinion sur leur sécurité personnelle dans les transports en commun de l'enquête « cadre de vie et sécurité », 51,1 % des personnes choisissent la modalité « toujours » (tableau 9), ce qu'on traduira par commodité d'écriture par l'expression « se sentent toujours en sécurité ».

Ils sont un peu moins du tiers (31,9 %) à déclarer s'y sentir en sécurité « la plupart du temps ». En conséquence, plus de 8 enquêtés sur 10 choisissent une modalité de réponse pouvant être considérée comme la traduction d'un sentiment de sécurité, éprouvé « toujours », ou au moins « la plupart du temps ».

Dans le déroulement du questionnaire, il existe une différence notable entre les enquêtés qui répondent « toujours » ou la « plupart du temps » puisque ces derniers sont conduits à préciser dans « quelles situations il leur arrive de se sentir en insécurité » (voir « développements »).

Un peu moins de 17 % des usagers des transports en commun affirment ne se sentir en sécurité que « parfois » (12,1 %), voire « jamais » (4,5 %).

La réponse « jamais » est d'un point de vue statistique un événement dont la rareté peut entraîner une certaine imprécision en termes d'ordre de grandeur (voir « définitions »), si bien qu'il est utile de la regrouper avec la réponse « parfois ». On forme un ensemble qui est cohérent du point de vue de la question posée puisque la réponse « jamais » peut être considérée comme l'accentuation de la réponse « parfois ».

Les modes d'usage des transports en commun sont définis en fonction de la situation des enquêtés par rapport à l'emploi (voir « développements »). C'est à partir d'une distinction entre personnes qui potentiellement peuvent se rendre sur un lieu de travail ou d'études (les personnes ayant un emploi et les « étudiants ou élèves ») et les autres (personnes sans emploi ou retraitées) qu'on analyse les réponses sur le « sentiment de sécurité ».

Les usagers habituels du trajet « domicile/travail-lieu d'études » se sentent autant en sécurité que les autres usagers ayant un emploi ou étudiant

Les réponses sur le sentiment de sécurité des usagers ayant un emploi ou « étudiants ou élèves » diffèrent de celles des autres usagers uniquement

Tableau 9 : Les réponses des usagers des transports en commun à la question d'opinion sur le sentiment de sécurité par mode d'usage et par situation à l'égard de l'emploi.

Enquêtes "Cadre de vie et sécurité" 2007 et 2008	Toute personne de 14 ans et plus		Toute réponse à la question : "Vous sentez-vous en sécurité dans les transports en commun ?"					
	Nombre	En %	"Toujours"	"La plupart du temps"	"Parfois" ou "Jamais"	dont "Parfois"	dont "Jamais"	Non réponse
Tout type d'usage des transports en commun	34 672	--	--	--	--	--	--	--
Usage des transports en commun	16 269	100,0	51,1	31,9	16,7	12,1	4,6	0,3
Personnes ayant un emploi et étudiants ou élèves (en %) usagers des transports en commun	9 862	100,0	47,7	35,6	16,3	11,8	4,5	0,4
Personnes qui occupent un emploi	7 719	100,0	46,7	35,4	17,4	12,4	5,0	0,5
Etudiants, élèves	2 143	100,0	49,8	35,8	14,2	10,7	3,5	0,2
Dont Usager habituel du trajet « domicile /travail-lieu d'étude» (en %)	3 991	100,0	47,5	36,8	15,5	11,3	4,2	0,2
Autres situations à l'égard de l'emploi, (en %)	6 407	100,0	58,7	23,7	17,0	12,2	4,8	0,5
Pas d'usage des transports en commun	18 403	--	--	--	--	--	--	--

Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

•••(17) Sans prétendre y parvenir, d'où la nécessité d'employer l'expression « se déclarent victimes » et non « a été victime ».

sur la fréquence des modalités « toujours » et « la plupart du temps ». **Moins de 48 % des personnes ayant un emploi ou « étudiants ou élèves » usagers des transports en commun déclarent « toujours » s'y sentir en sécurité et près de 36 % « la plupart du temps ».** Pour les autres usagers, ces parts sont respectivement de 58,7 % et 23,7 %.

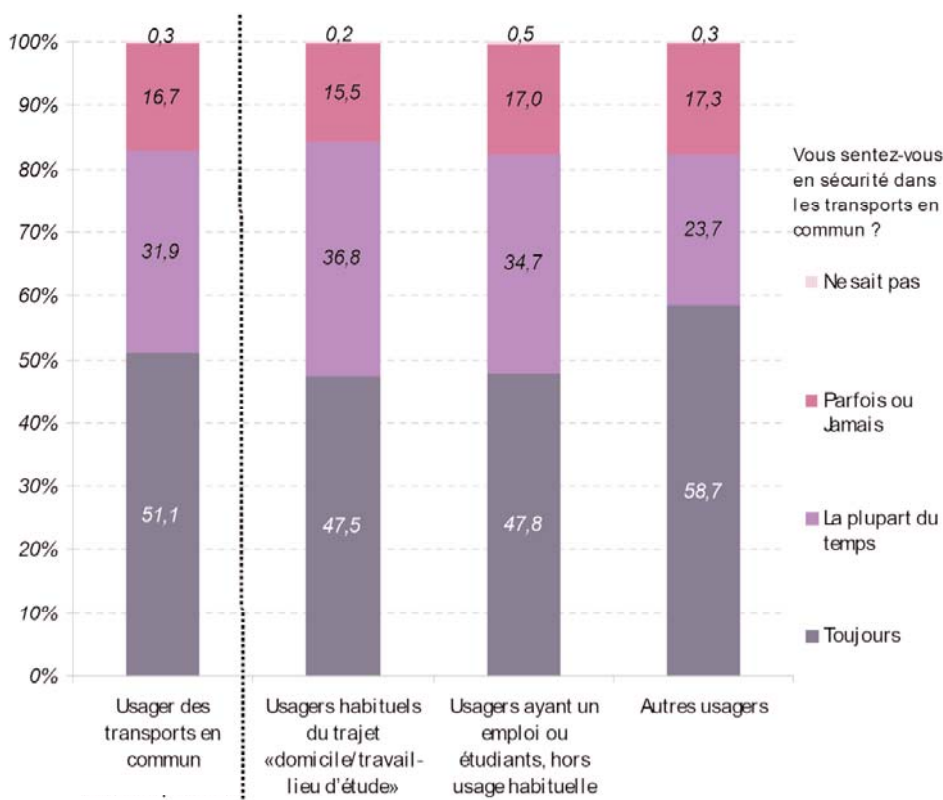
Cela signifie que ce n'est pas la part de ceux qui se déclarent le moins souvent en sécurité (modalités « parfois » ou « jamais ») qui explique les différences mais la modalité « toujours », qui est moins souvent citée par les personnes ayant un emploi ou « étudiants/élèves ».

Contrairement à ce qui a pu être établi en matière de victimation, parmi les usagers des transports en commun qui ont un emploi ou qui étudient, ceux qui se rendent de façon habituelle sur leur lieu de travail ou d'études en transports en commun ne se distinguent pas fortement des autres : les usagers habituels se déclarent à près de 48 % « toujours en sécurité » (graphique 8) et pour les modalités « la plupart du temps » ou « parfois ou jamais », les parts sont du même ordre de grandeur, notamment au regard des réponses des autres usagers.

On en conclut que ce qu'on appelle « l'usage habituel » pour le trajet « domicile/travail-lieu d'études » ne suscite pas une expression du sentiment de sécurité plus fréquente, ce à quoi on aurait pu s'attendre en raison de leur taux de victimation supérieur.

Lorsqu'on décompose la population des usagers entre « personnes qui travaillent » et « étudiants », on observe que les étudiants se sentent un peu plus en sécurité dans les transports en commun que les personnes qui ont un emploi. Près de 50 % des étudiants qui utilisent les transports s'y sentent « toujours en sécurité », soit trois points de plus que les personnes qui occupent un emploi. Cet écart se reporte cette fois sur la modalité « parfois/jamais » qui est citée par 14,2 % des étudiants et 17,4 % des personnes qui travaillent.

Graphique 8 : Opinions sur la sécurité dans les transports en commun selon le mode d'usage.



Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

Sentiment d'insécurité plus souvent éprouvé dans le train ou le métro

Un peu moins de la moitié des personnes usagers des transports en commun ne déclarent pas s'y sentir « toujours en sécurité ». Ayant répondu « la plupart du temps », « parfois » ou « jamais », il leur est alors demandé de préciser, à partir d'une liste de lieux dans lesquels il leur arrive de se « sentir en insécurité ».

Plus de 40 % des personnes usagers des transports en commun et qui ne s'y sentent pas toujours en sécurité, déclarent qu'il leur arrive d'éprouver un sentiment d'insécurité dans « le train ou la rame de métro ». Pour ceux qui se sentent « parfois » en sécurité, voire « jamais », cette part s'élève à 48 % (graphique 9).

Les autres lieux du réseau ferré sont moins souvent cités : les gares et stations de métro l'ont été par 28,2 % des enquêtés concernés et leurs abords par 21 %. Pour le réseau routier, le moyen de transport lui-même, bus

ou tramway, est un lieu où il arrive à 21 % des enquêtés de se sentir en insécurité tandis que pour les arrêts de bus et leurs abords la proportion s'établit à 13,2 %.

On observe que dans le transport lui-même, train, métro ou bus, les personnes concernées se sentent plus en insécurité que dans les arrêts de bus, stations, gares ou leurs abords. De plus, que ce soit dans les transports ou ailleurs, plus de personnes déclarent qu'il leur arrive de se sentir en insécurité dans le réseau ferré que dans les transports en commun routiers.

L'expression subjective du sentiment d'insécurité fournit des résultats cohérents avec les lieux où se produisent les atteintes personnelles, tels que les ont décrits les enquêtés se déclarant victime (voir graphique 2). On peut même remarquer que les proportions de personnes se déclarant en insécurité dans les différents lieux sont assez proches de la part d'atteintes qui se déroulent dans ces lieux. Un peu plus

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

de 45 % des atteintes personnelles ont eu lieu dans un train ou un métro, un peu moins de 25 % dans un bus ou un tramway et près de 22 % dans une station ou une gare.

Sans avoir connaissance de la répartition des atteintes par type de lieu telle qu'on peut la mesurer grâce à l'enquête « cadre de vie et sécurité », les usagers semblent en avoir une bonne perception empirique puisqu'ils se sentent plus en insécurité dans les lieux où il se produit le plus d'atteintes.

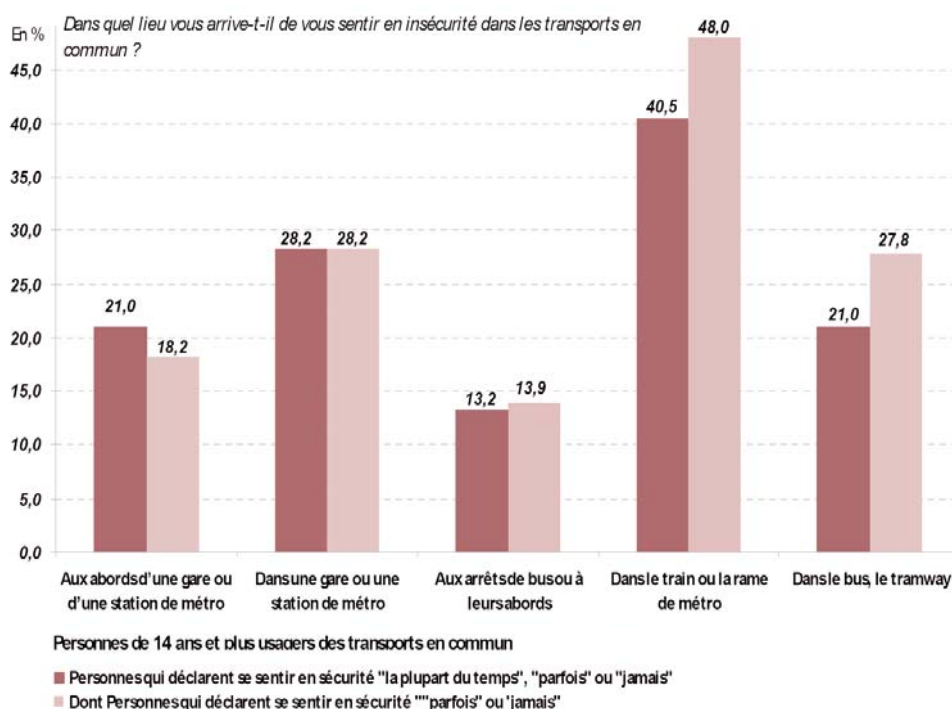
20 % des femmes usagers se déclarent peu souvent (parfois ou jamais) en sécurité dans les transports en commun

Les femmes usagers des transports en commun déclarent moins souvent que les hommes s'y sentir en sécurité : **elles sont moins de 45 % dans ce cas quand 58,6 % des hommes disent être « toujours » en sécurité dans les transports en commun** (tableau 10). Cette différence de 14 points est due notamment à la proportion de femmes qui se sentent « parfois » ou « jamais » en sécurité, soit 20,2 % des usagers, qui est supérieure de 8 points à celle des hommes (12,4 %).

Si l'on s'intéresse plus précisément à la population des usagers habituels sur le trajet « domicile/travail-lieu d'études », la part des femmes se sentant toujours en sécurité diminue et ne dépasse pas 40 %. Cependant, elles n'expriment pas plus fréquemment de sentiment d'insécurité puisque 19,2 % d'entre elles déclarent ne s'y sentir en sécurité que « parfois ou jamais ». Les femmes usagers habituels se distinguent sur la répartition entre les réponses « toujours » et la « plupart du temps » : non seulement celles qui se sentent toujours en sécurité sont loin d'être majoritaires comme c'est le cas pour l'ensemble des usagers mais, elles répondent plus souvent « la plupart du temps », pour près de 42 % d'entre elles.

Les hommes qui se rendent au travail ou sur leur lieu d'études de façon habituelle en transport en commun sont

Graphique 9 : Les types de lieux où les usagers des transports en commun déclarent qu'il leur arrive de se sentir en insécurité (question non posée à ceux qui déclarent « toujours se sentir en sécurité dans les transports en commun »).



Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

Tableau 10 : Opinions sur la sécurité dans les transports en commun selon le sexe et l'âge des personnes usagers et usagers habituels pour le trajet « domicile/travail-lieu d'études ».

Enquêtes "Cadre de vie et sécurité" 2007 et 2008	Réponse à la question "Vous sentez-vous en sécurité dans les transports en commun?" (en %)					
	Usagers des transports en commun			Dont usagers habituels du trajet « domicile /travail-lieu d'études»		
	Nombre de personnes interrogées	"Toujours"	"Parfois" ou "Jamais"	Nombre de personnes interrogées	"Toujours"	"Parfois" ou "Jamais"
Toute personne de 14 ans et plus	16 269	51,1	16,7	3 991	47,5	15,5
Hommes de 14 ans et plus	6 557	58,6	12,4	1 686	57,7	11,1
Femmes de 14 ans et plus	9 712	44,9	20,2	2 305	39,0	19,2
Personnes de 14 à moins de 25 ans	2 883	48,2	15,7	1 491	49,4	14,0
Personnes de 25 à moins de 35 ans	2 842	43,0	18,6	817	38,5	19,9
Personnes de 35 à moins de 45 ans	2 676	50,0	16,8	685	47,5	16,0
Personnes de 45 à moins de 60 ans	3 958	52,4	17,0	944	49,0	16,1
Personnes de 60 ans et plus	3 910	61,8	16,1	54	58,1	11,5

Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

quant à eux bien plus nombreux à s'y déclarer « toujours » en sécurité que « la plupart du temps » : respectivement 57,7 % et 31,2 %. On peut ajouter que ces valeurs diffèrent peu de celles mesurées pour l'ensemble des usagers ce qui révèle une autre spécificité des réponses de la population féminine.

Moins de 43 % des usagers de 25 à 34 ans se sentent toujours en sécurité dans les transports en commun

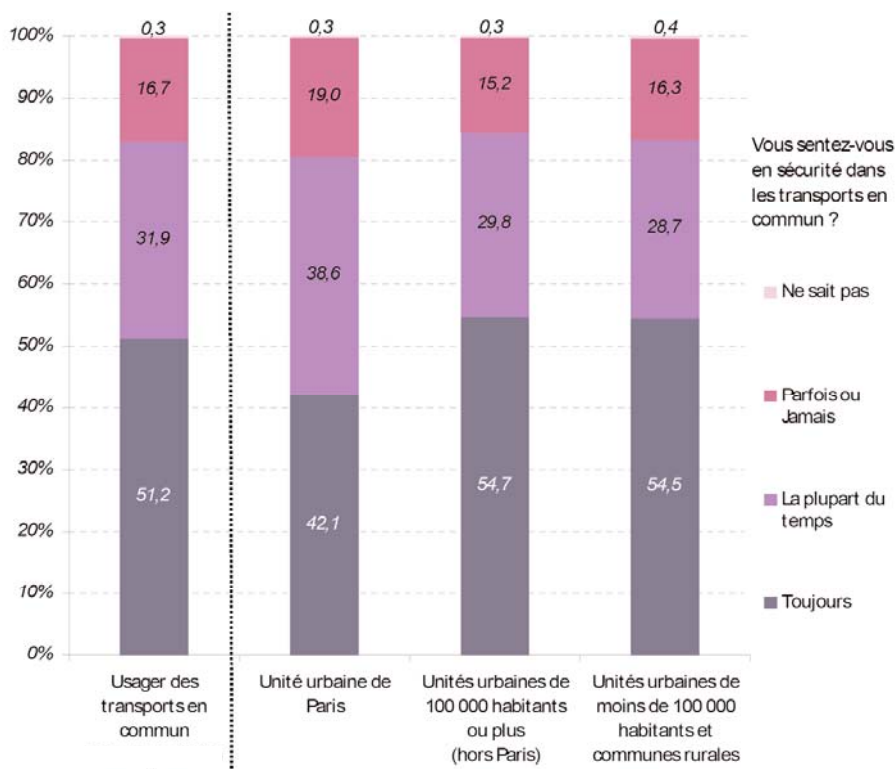
L'étude des réponses des usagers des transports en commun à la question sur le sentiment de sécurité en fonction de leur âge dépend aussi des résultats obtenus selon la situation à l'égard de l'emploi. Par exemple, les réponses des 14 à 24 ans dont 48,2 % déclarent « toujours » de sentir en sécurité dans les transports en commun ou 15,7 % « parfois ou jamais » sont à rapprocher de celles des « étudiants/élèves ».

Chez les usagers de 25 ans et plus, on observe une augmentation de la part des personnes qui se déclarent en sécurité avec la tranche d'âge : elle passe de moins de 43 % pour les 25-34 ans à près de 62 % pour les 60 et plus, sachant qu'elle avoisine les 50 % tant pour les 35 à 44 ans que pour les 45 à 59 ans.

Les mêmes tendances s'observent lorsqu'on s'intéresse aux personnes qui prennent les transports en commun habituellement pour le trajet « domicile /travail-lieu d'études ». La part des personnes qui se déclarent « toujours » en sécurité diminue de quelques points mais elle croît de façon similaire avec l'âge chez les 25 ans et plus. On remarque aussi que la part des réponses « parfois ou jamais » diminue aussi chez les usagers habituels, en tout cas pour les trois tranches d'âge de 35 ans et plus et pour les moins de 25 ans.

En revanche, elle augmente chez les 25 à 34 ans puisque près de 20 % des usagers habituels du trajet « domicile/travail lieu d'études » de cette classe

Graphique 10 : Opinions sur la sécurité dans les transports en commun selon le lieu de résidence.



Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

d'âge se déclarent en sécurité « parfois » voire « jamais ». On retrouve le même type de réponse que pour l'ensemble des femmes usagers habituels avec plus de réponse « la plupart du temps » (41,6 %) que de réponse « toujours » (38,5 %). Or cette population n'est pas plus féminine ou plus composée de personnes ayant un emploi que la tranche d'âge supérieure, les 35 à 44 ans dont les réponses sont assez différentes. Pour le cas particulier des usagers habituels de 25 à 34 ans, on peut rappeler qu'ils affichent le taux de victimation relatif dans les transports en commun le plus élevé (63,6 %, voir tableau 7). Cela pose la question du lien éventuel entre réponses sur le sentiment d'insécurité et victimation (voir ci-après).

Les usagers habitant l'unité urbaine de Paris se sentent moins en sécurité que les autres

Les usagers qui habitent les communes rurales ou les unités urbaines de moins de 100 000 habitants et ainsi

ceux des unités urbaines de 100 000 habitants et plus, hors Paris, se déclarent à près de 55 % « toujours en sécurité » dans les transports en commun. Ils sont un peu moins de 30 % à s'y sentir en sécurité « la plupart du temps » et respectivement 16,3 % et 15,2 % « parfois ou jamais » (graphique 10).

Cette proximité de réponse entre usagers de l'ensemble des unités urbaines de province ainsi que dans les communes rurales contraste avec le cas particulier de l'unité urbaine de Paris. Les usagers concernés répondent moins fréquemment « toujours » en sécurité (42,1 %). La différence de plus de 12 points avec les autres usagers induit que, pour plus de la moitié des usagers, il arrive qu'ils se sentent en insécurité dans les transports en commun. Ils sont près de 39 % à avoir déclaré se sentir en sécurité « la plupart du temps » et 19 % « parfois ou jamais ».

À nouveau, une diminution de la part des réponses « toujours » n'entraîne pas de façon symétrique une hausse des réponses « parfois ou jamais ». Le

**5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS
ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN**

glissement se fait majoritairement vers la situation qu'on peut qualifier de médiane, « la plupart du temps ».

Dans les unités urbaines de moins de 100 000 habitants et dans les communes rurales, la part des usagers habituels des transports en commun pour le trajet « domicile/travail-lieu d'études » qui se déclarent toujours en sécurité se situe à 54 %, soit quasiment la même valeur que pour l'ensemble des usagers (tableau 11).

Dans les unités urbaines de 100 000 habitants et plus, on constate une légère baisse : la part s'établit à 50,5 % pour les usagers habituels, tandis que pour les autres usagers elle est voisine de 56 %. Ce sont des différences limitées qui ne bouleversent pas l'ordre de grandeur de la fréquence des réponses. La modalité « toujours » est citée majoritairement et les modalités « parfois » ou « jamais » par 14 % à 15 % des usagers, habituels ou non.

Enfin, dans l'unité urbaine de Paris, cette fois, les usagers habituels du trajet « domicile/travail-lieu d'études » ont eux aussi répondu de façon peu différente des autres usagers : 40,2 % d'entre eux se déclarent « toujours en sécurité » et 17,3 % « parfois ou jamais ». Pour les autres usagers de l'unité urbaine, ces parts s'élèvent à 43,4 % et 20,2 %.

On vérifie dans les différents types de communes que si la réponse « toujours » est moins souvent citée par les usagers habituels, c'est aussi le cas de la réponse « parfois ou jamais », ce qui vient abonder d'autant plus la modalité intermédiaire « la plupart du temps ».

Les usagers des transports en commun, qui habitent dans un quartier classé « zone urbaine sensible » (ZUS), sont proportionnellement plus à se déclarer « toujours » en sécurité, 54,9 %, et « parfois ou jamais », 20,5 % en comparaison des usagers des autres quartiers urbains et des communes rurales dont 50,7 % se disent toujours en insécurité et 16,2 % « parfois ou jamais ». On trouve donc moins d'opinions inter-

Tableau 11 : Opinions sur la sécurité dans les transports en commun selon le type de communes de résidences des personnes usagers et usagers habituels pour le trajet « domicile/travail-lieu d'études ».

Enquêtes "Cadre de vie et sécurité" 2007 et 2008	Réponse à la question "Vous sentez-vous en sécurité dans les transports en commun?" (en %)					
	Usagers des transports en commun			Dont usagers habituels trajet « domicile / travail-lieu d'études »		
	Nombre de personnes interrogées	"Toujours"	"Parfois" ou "Jamais"	Nombre de personnes interrogées	"Toujours"	"Parfois" ou "Jamais"
Toute personne de 14 ans et plus	16 269	51,1	16,7	3 991	47,5	15,5
Communes rurales et communes des unités urbaines de moins de 100 000 habitants	4 579	54,5	16,4	803	54,0	14,6
Communes des unités urbaines de 100 000 habitants et plus	7 105	54,7	15,2	1 373	50,5	13,9
Communes de l'unité urbaine de Paris	4 585	42,1	19,0	1 815	40,2	17,3
Dont Tout quartier classé en zones urbaines sensibles (ZUS)	4 330	54,9	20,5	1 228	50,1	20,2

Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

médiaires, « la plupart du temps » chez l'ensemble des usagers des ZUS (24,4 %) que chez les autres (32,7 %). Leurs opinions, un peu plus tranchées, ne sont cependant pas foncièrement différentes, notamment au regard des questions sur le sentiment d'insécurité dans le quartier pour lesquelles la proportion de répondant en ZUS peut passer du simple au double (voir « Grand Angle 10 » [6]).

Un sentiment de sécurité moins fréquent pour les usagers des transports en commun ferrés

On rappelle que l'on connaît le type de transports en commun utilisé au cours des 24 derniers mois pour les seules personnes ayant un emploi ou « étudiants/élèves » et, qu'en particulier, on connaît les moyens de transports de ceux qui se rendent habituellement sur leur lieu de travail ou d'études en transport en commun (voir « développements »). Les types de réseaux empruntés par les enquêtés sont regroupés en trois catégories selon qu'ils utilisent uniquement un transport en commun dit « routier » (bus, tramway ou car), uniquement un transport en commun ferré (métro, RER ou train) ou au moins un de chaque (usage mixte).

Selon le type de réseau de transports en commun utilisé, les réponses des enquêtés ayant un emploi ou « étudiants ou élèves » diffèrent fortement. Plus

de 57 % des usagers habituels¹⁸ du réseau routier uniquement déclarent « toujours » s'y sentir en sécurité et moins de 14 % « parfois ou jamais » (graphique 11). Pour les usagers habituels des réseaux mixtes (routiers et ferrés) ou uniquement de réseaux ferrés, la proportion d'usagers qui se sentent « toujours » en sécurité ne dépasse pas 42 % et ils sont au moins 18 % à n'éprouver ce sentiment que « parfois », voire « jamais ». Pour ceux-ci, on compte presque autant de réponses « la plupart du temps » que « toujours », voir légèrement plus pour les usagers du réseau ferré uniquement. Ils sont 41 % à déclarer s'y sentir « la plupart du temps » en sécurité.

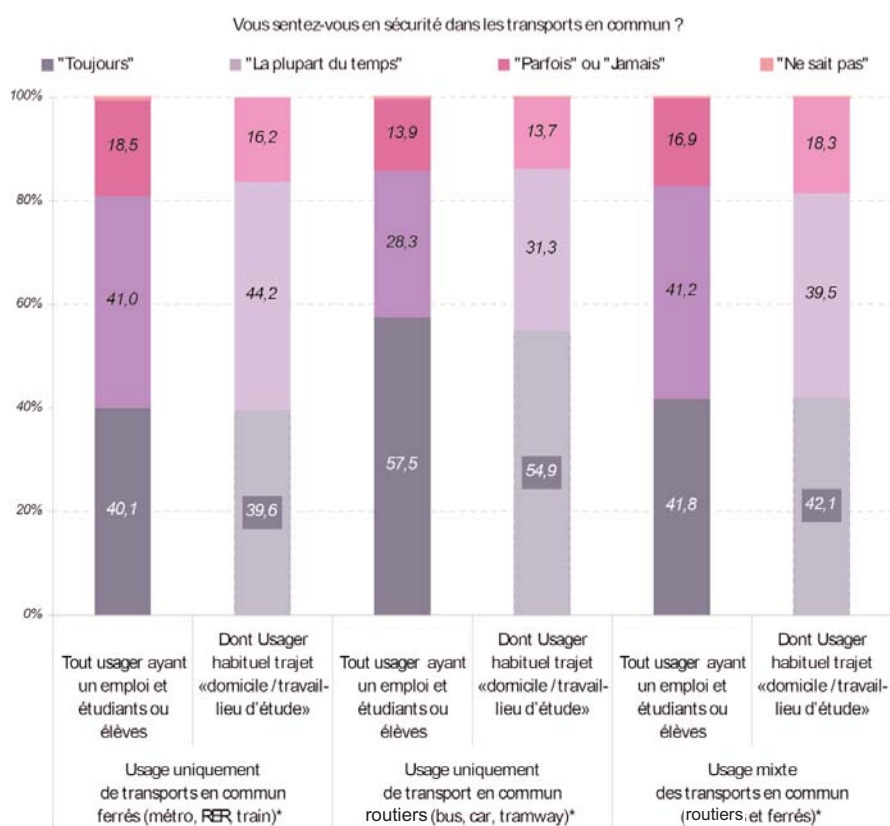
Ce report sur une réponse médiane offre deux angles d'approche différents : on peut à la fois souligner que, **sur tous les réseaux, au moins 80 % de l'ensemble des usagers s'y déclarent en sécurité au moins « la plupart du temps » tout en ajoutant que la proportion d'usagers à qui il peut arriver de se sentir en insécurité dépasse 58 % s'ils utilisent les réseaux ferrés, alors qu'elle diminue à 42,2 % pour les usagers du réseau routier uniquement.**

Les réponses des usagers habituels selon le type de réseau utilisé pour aller au travail ou sur leur lieu d'études

••• (18) Dans cette partie du texte, pour alléger la rédaction, le terme « usager habituel » signifiera implicitement « usager ayant un emploi ou étudiants ou élèves ».

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Graphique 11 : Opinions sur la sécurité dans les transports en commun exprimées par les personnes ayant un emploi ou « étudiants/élèves » usagers des transports en commun selon le type de réseau utilisé.



Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

* Pour les usagers habituels du trajet « domicile/travail-lieu d'études », le type de réseau utilisé concerne ce trajet et non l'ensemble des déplacements en transport en commun.

Tableau 12 : Sentiment de sécurité pour les personnes ayant déclaré prendre les transports en commun au moins une fois sur deux ans selon le lieu de victimation.

Enquêtes "Cadre de vie et sécurité" 2007 et 2008	Toute personne de 14 ans et plus		Toute réponse à la question : "Vous sentez-vous en sécurité dans les transports en commun ?"					
	Nombre	En %	"Toujours"	"La plupart du temps"	"Parfois" ou "Jamais"	dont "Parfois"	dont "Jamais"	Non réponse
Personne de 14 ans et plus usagers des transports en commun	16 269	100,0	51,1	31,9	16,7	12,1	4,6	0,3
Personne ayant déclaré avoir subi au moins une atteinte sur 2 ans, tout lieu	3 934	100,0	40,2	38,4	21,1	14,4	6,7	0,3
lieux publics	2 239	100,0	38,2	40,1	21,3	13,8	7,5	0,4
Dont dans les transports en commun	327	100,0	24,1	50,0	25,4	17,9	7,5	0,5
Dont dans autres lieux publics	1 912	100,0	40,6	38,4	20,6	13,1	7,5	0,4
Atteintes ne s'étant pas déroulées dans un lieu public	1 695	100,0	42,9	36,0	20,9	15,3	5,6	0,3
Personnes n'ayant pas déclaré avoir subi une atteinte	12 335	100,0	54,9	29,6	15,1	11,2	3,9	0,4

Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

sont proches de celles de l'ensemble des usagers, si bien qu'on observe la même structure de réponses entre usagers des réseaux routiers, avec près de 55 % de réponses « toujours », et usagers des réseaux ferrés, unique (39,6 %) ou mixte (42,1 %).

Or, on a vu que les taux de victimation des utilisateurs des réseaux ferrés sont supérieurs à ceux des utilisateurs des transports en commun routiers uniquement (graphique 4). Les types de populations qui expriment le moins souvent un sentiment de sécurité sont aussi celles qui déclarent par ailleurs y avoir subi le plus fréquemment des atteintes.

À ce stade, on peut tenter de croiser les résultats obtenus à partir des deux approches qui ont été étudiées : la victimation et le sentiment de sécurité dans les transports en commun. Il s'agit d'essayer d'observer les liens éventuels entre les réponses fournies aux questions sur les atteintes ou sur les opinions.

Toutes les personnes s'étant déclarées victimes d'au moins une atteinte sur deux ans, en particulier dans les transports en commun, se sentent plus souvent en insécurité que les autres.

On a mesuré que 21,4 % des usagers ont déclaré avoir subi au moins une atteinte personnelle sur deux ans dont la plus récente a eu lieu dans les transports en commun (graphique 3). Ces personnes qui représentent un peu plus de 2 % de celles auxquelles on a posé la question sur le sentiment de sécurité y répondent très différemment de l'ensemble des usagers : moins du quart d'entre elles (24,1 %) déclarent « toujours » s'y sentir en sécurité, exactement la moitié (50 %) s'y sentent en sécurité « la plupart du temps » et 25,4 % « parfois » ou « jamais » (tableau 12). Par rapport à tous les usagers, ceux qui ont été victimes dans les transports en commun lors de l'atteinte la plus récente, sont deux fois moins nombreux à s'y sentir « toujours » en sécurité. On compte autant de réponses « toujours » que « parfois ou jamais » alors que pour l'ensemble des usagers la première est citée trois fois plus souvent que la seconde.

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

On observe à la fois un écart important entre victimes dans les transports en commun et les autres usagers et une très large majorité de réponses traduisant un sentiment de sécurité, au moins « la plupart du temps », y compris chez les victimes déclarées.

Si les victimes dans les transports en commun affichent les fréquences les plus extrêmes pour les modalités « toujours » et « parfois ou jamais » à propos du sentiment de sécurité, les réponses des victimes dans les autres lieux se distinguent, elles aussi, fortement de celles des non victimes.

Parmi les usagers, les victimes dans d'autres lieux publics que les transports en commun lors de la dernière

atteinte en date, tout comme les victimes hors lieu public, répondent pour moins de 43 % d'entre elles « toujours » s'y sentir en sécurité et à près de 21 % « parfois ou jamais ». Pour les usagers n'ayant déclaré aucune atteinte sur deux ans, ces taux s'élèvent à plus de 54 % pour la modalité « toujours » et 15,1 % pour « parfois ou jamais ».

On mesure les effets intrinsèques des différents facteurs pouvant avoir un impact sur la probabilité de se déclarer « toujours en sécurité » grâce à des analyses « toutes choses égales par ailleurs » (*voir définitions*). On vérifie alors que s'être déclaré victime dans les transports en commun au sens de l'atteinte la plus récente a l'impact le plus élevé sur cette probabilité. Or avoir

été victime d'au moins une atteinte sur deux ans ailleurs que dans les transports en commun diminue aussi la probabilité de se déclarer « toujours en sécurité ».

C'est un résultat intéressant car les victimes d'au moins une atteinte forment une population dont la taille est bien supérieure à celle dont la plus récente s'est déroulée dans les transports en commun. Ils représentent 25,4 % des usagers. Au même titre que le sexe, l'âge ou le lieu de résidence, le fait d'avoir été victime sur deux ans fait partie des critères qui ont une forte influence sur le sentiment de sécurité dans les transports en commun, selon les analyses « toutes choses égales par ailleurs ».

* * *

Développements sur...

MESURE DE LA VICTIMATION ET DU SENTIMENT D'INSÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN À TRAVERS LES ENQUÊTES « CADRE DE VIE ET SÉCURITÉ » DE 2007 ET 2008

On appelle « cadre de vie et sécurité » l'enquête annuelle de victimation dont la France est dotée depuis 2007 et dont l'Observatoire national de la délinquance (OND) est à l'origine. Le questionnaire de l'enquête a été conçu avec l'INSEE et plus précisément avec la division « conditions de vie des ménages ». La collecte de l'enquête est assurée par l'INSEE selon un protocole dont les particularités¹⁹ ont été établies conjointement avec l'OND.

La période de collecte de l'enquête correspond au premier trimestre de l'année civile. Il s'agit d'une enquête « en face-à-face » ce qui signifie qu'un enquêteur de l'INSEE se rend au domicile des personnes interrogées afin de leur soumettre le questionnaire à l'aide d'un ordinateur portable (collecte assistée par informatique, ou CAPI). L'échantillon de l'enquête est établi par tirage aléatoire à partir du recensement des logements. L'INSEE tire des logements au sort puis les enquêteurs de l'INSEE cherchent à joindre leurs occupants, s'ils existent (les logements peuvent être vacants), pour convenir d'un rendez-vous.

L'OND reçoit de l'INSEE les bases de données de l'enquête de l'année civile en cours durant l'été suivant la collecte. À ce jour, l'OND dispose des résultats des deux premières enquêtes « cadre de vie et sécurité », la première qui a eu lieu en 2007 et celle de 2008. Les premiers résultats de la troisième enquête, dont la collecte s'est achevée début avril 2009, seront publiés en novembre 2009 dans le cinquième rapport annuel de l'OND.

Les données brutes extraites de l'enquête sont les réponses des enquêtés

à chaque question répartie selon chaque modalité existante. Elles ne sont pas exploitables en l'état car l'échantillon doit être redressé afin d'être représentatif de l'ensemble des ménages ou des personnes de 14 ans et plus.

C'est d'autant plus vrai dans l'enquête « Cadre de vie et sécurité » qu'à la demande de l'Observatoire national des zones urbaines sensibles (ONZUS), l'INSEE interroge un échantillon supplémentaire dans les ZUS, ces quartiers prioritaires de la politique de la ville (voir définitions). Les réponses des habitants des ZUS sont donc sur-représentées dans les données brutes de l'enquête.

On procède au redressement des données brutes de l'enquête en affectant un poids, c'est à dire une valeur numérique, à chaque ménage ou personne interrogé. Ce poids corrige la contribution de chaque répondant en fonction de différentes caractéristiques démographiques. Les valeurs de référence utilisées pour le redressement sont extraites de l'enquête emploi de l'INSEE, une enquête annuelle dont la taille de l'échantillon est supérieure à 70 000 personnes. On met en œuvre un algorithme dit de « calage sur marge » qui permet d'obtenir les pondérations (l'ensemble des poids) de l'enquête « cadre de vie et sécurité ».

Les données qui sont déduites des poids de chaque individu, ou données pondérées, fournissent l'ensemble des statistiques extraites de l'enquête

Le redressement de l'échantillon corrige ce qu'on nomme la « non réponse », c'est-à-dire l'absence d'interrogation d'une personne tirée au sort. Certaines

catégories de la population sont plus difficiles à joindre que d'autres, si bien qu'elles sont moins nombreuses dans l'échantillon interrogé que dans la population de référence. En affectant un poids plus élevé aux personnes de ces catégories qui ont été effectivement interrogées, on permet au groupe auquel elles appartiennent d'être représenté proportionnellement à leur contribution dans la population.

Dans la présente étude, pour des raisons méthodologiques liées à la victimation (voir ci-après), on cumule les résultats des deux enquêtes « cadre de vie et sécurité » de 2007 et 2008 (tableau A). On part ainsi d'un échantillon de 34 672 personnes formé des répondants à l'enquête 2007 (17 496 personnes) et 2008 (17 176 personnes). La pondération de chaque l'échantillon cumulé est la somme des pondérations de chaque enquête corrigée d'un facteur ½.

L'échantillon de 34 672 personnes de 14 ans et plus interrogées représente une population dont on estime la taille à environ 50 millions d'individus. On en déduit que le poids moyen de chaque personne de l'échantillon est de 1 452, ce qui signifie qu'en moyenne, la réponse d'une personne correspond en données pondérées à celle de 1 452 personnes.

Pour les 14 à 17 ans, 1 114 personnes ont été interrogées, soit 3,2 % de l'échantillon. D'après les données démographiques dont dispose l'INSEE, on peut dire que cette part est inférieure à celle qu'on mesurerait si on avait pu joindre tous les adolescents qui avaient été tirés au sort au sein de leur ménage pour répondre à l'enquête. Au terme du redressement, on corrige cet écart en affectant un poids supérieur aux

•••(19) La plupart des modalités de l'enquête « cadre de vie et sécurité » sont communes à toutes les enquêtes auprès des ménages de l'INSEE.

**5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS
ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN**

Tableau A : L'échantillon cumulé des enquêtes cadre de vie et sécurité 2007 et 2008.

	Nombre de personnes interrogées		Echantillon cumulé des enquêtes 2007 et 2008				
	Enquête 2007	Enquête 2008	Données brutes		Données pondérées		Poids moyen
			Nombre	%	Nombre en milliers	%	
Toute personne interrogée	17 496	17 176	34 672	100,0	50 354	100,0	1 452
14 à 17 ans	551	563	1 114	3,2	3 227	6,4	2 896
18 à 25 ans	1 569	1 540	3 109	9,0	5 845	11,6	1 880
26 à 35 ans	2 796	2 731	5 527	15,9	7 291	14,5	1 319
36 à 45 ans	2 936	2 925	5 861	16,9	9 266	18,4	1 581
46 à 55 ans	2 890	2 693	5 583	16,1	7 891	15,7	1 413
56 à 65 ans	2 646	2 793	5 439	15,7	7 425	14,7	1 365
66 à 75 ans	2 177	1 972	4 149	12,0	4 869	9,7	1 174
76 ans et plus	1 931	1 959	3 890	11,2	4 540	9,0	1 167
<i>dont</i>							
Région Ile-de-France	3 260	3 186	6 446	18,6	9 113	18,1	1 414

Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

14-17 ans, de 2 896 en moyenne, soit près du double du poids moyen, qui leur permet de représenter 6,4 % de l'échantillon en données pondérées.

Il existe d'autres classes d'âge qui elles aussi sont plutôt sous-représentées dans l'échantillon, les 18 à 25 ans ou les 36 à 45 ans alors qu'à l'inverse les 26 à 35 et les plus de 45 ans sont sur représentées. Pour ces dernières, cela se traduit par un poids qui est inférieur à la moyenne, de 1 319 pour les 26-35 ans par exemple, et même moins de 1 200 pour les plus de 65 ans.

Trois questionnaires distincts

L'enquête « cadre de vie et sécurité » se déroule en trois temps : une personne du ménage (voir définitions), en général la personne de référence (voir définitions) ou son conjoint, répond aux questions d'un enquêteur de l'INSEE portant, entre autres, sur les atteintes dont le ménage a pu avoir été la victime au cours des deux années civiles précédant l'enquête. Il s'agit des vols et des destructions et dégradations visant les biens du ménage, logement ou véhicule. Cela inclut notamment les cambriolages de la résidence principale, les vols de voiture, de moto ou de vélo et les actes de vandalisme contre la voiture (voir [1]).

Puis, une personne de 14 ans ou plus du ménage qui est désignée aléatoirement (il s'agit du membre du ménage ayant son anniversaire le plus proche du 1^{er} janvier) répond au questionnaire

individuel en face-à-face de l'enquête. Il se compose de questions de victimation sur les atteintes personnelles qu'a pu subir l'enquêté pendant la période de référence de l'enquête, de questions sur le cadre de vie et en particulier sur les opinions des enquêtés sur leur sécurité personnelle et d'un questionnaire additionnel sur l'usage des transports en commun et sur l'opinion des usagers sur leur sécurité dans les transports en commun.

Les personnes de 18 à 75 ans interrogées en face-à-face poursuivent l'enquête sous la forme d'un questionnaire « auto administré », c'est-à-dire auquel elles répondent directement sans intervention de l'enquêteur. Ce mode d'interrogation qui préserve la confidentialité des questions posées et des réponses fournies par les enquêtes permet d'aborder des violences qualifiées de « sensibles », soit parce qu'il s'agit de violences à caractère sexuel, soit parce que leur auteur vit avec l'enquêté (violences au sein du ménage, voir [2]).

Les victimations personnelles

Dans la présente étude, on exploite les réponses que les personnes de 14 ans et plus ont apporté au questionnaire individuel en face-à-face. Cela permet de s'intéresser aux cinq atteintes personnelles figurant dans ce questionnaire :

- Les vols personnels avec violences ou menaces et les tentatives.
- Les vols personnels sans violence ni menace.

- Les violences physiques (hors ménage, hors violence sexuelle).
- Les menaces (hors ménages).
- Les injures ou insultes (hors ménage).

Chacune de ces atteintes fait l'objet d'une question dite de victimation construite selon le modèle suivant extrait du questionnaire de l'enquête « cadre de vie et sécurité » 2008.

« En 2006 ou 2007, avez-vous été personnellement victime d'un vol ou d'une tentative de vol avec violences physiques ou menaces ? Exemples : vol avec coups et blessures, vol à l'arraché de sac à main ou de téléphone portable, vol avec menaces verbales ou à l'aide d'une arme, racket ou tentative de racket ».

Les cinq questions de victimation sont posées consécutivement dans l'ordre où elles sont citées ci-dessus. Cela permet notamment d'éviter les doubles comptes : il est bien précisé aux enquêtés que toute atteinte déjà mentionnée, par exemple un vol avec violences ou des menaces avec injures, ne peut l'être à nouveau par la suite. Selon les instructions de l'enquête, cela signifie en particulier que les injures qui sont déclarées sont des atteintes subies en dehors de tout acte de violences ou de menaces.

Pour chaque atteinte personnelle, les personnes de 14 ans se déclarant victimes répondent à plusieurs séries de questions. Il leur est demandé de préciser le nombre d'atteintes subies au cours de chacune des deux années civiles de la période de référence de l'enquête et de fournir des éléments de datation sur l'atteinte la plus récente (le mois, ou si ce n'est pas possible la saison) et éventuellement sur l'avant-dernière atteinte subie.

L'atteinte la plus récente fait l'objet d'un questionnement détaillé sur ses circonstances (moment, lieu, type d'auteur, nature de l'atteinte) et ses conséquences (préjudices matériels, physiques ou psychologiques, signalement, dont plainte). Pour les victimes de deux atteintes ou plus du même type, l'avant-dernière atteinte est bien plus brièvement décrite : on cherche alors à savoir ce qui s'est passé (nature de l'atteinte et conséquences matérielles ou physiques) et si

la victime en a fait un signalement. En revanche, le lieu ou le moment de l'atteinte n'est pas demandé.

Lieux de déroulement des atteintes

Une série de questions sur la nature de l'endroit où a eu lieu l'atteinte la plus récente est posée de façon identique pour chacune des cinq victimations individuelles. La seule différence entre atteintes concerne la pertinence ou non de la question du lieu. Si elle est toujours posée en matière de vol ou de violences, elle ne l'est pas pour les menaces ou les injures que l'enquêté déclare avoir subies par téléphone ou par courrier. Dans l'article, ces atteintes sont réputées s'être déroulées dans un autre lieu (voir tableau 1) lorsqu'on étudie les statistiques sur la répartition des atteintes selon le lieu où elles se sont produites.

Le questionnement sur le lieu portant, selon la nature de l'atteinte en question, sur un vol ou un acte de violences, de menaces ou d'injures le plus récent est introduit par la question suivante : « A-t-il (elle) eu lieu ? »

1. Dans un logement ou dans les parties communes d'un immeuble ;
2. Sur votre lieu de travail ou d'études ;
3. Dans un transport en commun (métro, bus, train, gare, station, arrêt) ;
4. Dans la rue, un parc ou autre lieu public (un magasin, un parking par exemple) ;
5. Ailleurs ».

Les modalités de réponses sont réparties entre lieux publics²⁰ qui incluent les transports en commun et les autres lieux dont les lieux privés tels que les domiciles, le bureau ou le lycée parmi les lieux de travail ou d'études. Pour les transports en commun, les exemples qui sont fournis aux enquêtés comprennent des modes de

transports, « bus, métro, train » et aussi des infrastructures, « gare, station, arrêt ».

Les personnes déclarant que l'atteinte la plus récente a eu lieu dans un transport en commun précisent si elle s'est déroulée dans le transport lui-même ou ailleurs. Pour ce faire, on leur demande (l'atteinte prise en exemple est le vol) : « *Ce vol (ou tentative) dans un transport en commun, a-t-il eu lieu pendant le transport (dans un bus, une rame de métro ou un train) ?* ».

Une réponse positive conduit à la question sur le mode de transport : « *Était-ce ?* »

1. Dans un bus ;
2. Dans un car (transport scolaire et interurbain) ;
3. Dans un tramway ;
4. Dans une rame de métro ;
5. Dans une rame de RER ;
6. Dans un TER ou un train de banlieue ;
7. Dans un train grande ligne (TGV, corail) ;
8. Autre ».

Pour les atteintes qui n'ont pas eu lieu pendant le transport, et toujours pour l'exemple du vol, on cherche à savoir si « *Ce vol (ou tentative) dans un transport en commun (hors transport) a eu lieu ?* »

1. À un arrêt de bus, de car, de tramway ;
2. Dans une station de métro (ou dans les couloirs du métro) ;
3. Dans une station de RER (ou dans les couloirs du RER) ;
4. Dans une gare ferroviaire (TER, banlieue, Grande ligne) ;
5. Dans une gare routière ;
6. Autre ».

Le questionnaire « cadre de vie et sécurité » comporte donc des questions particulièrement fines sur les atteintes dont les enquêtés déclarent qu'elles se sont produites dans les transports en commun. Or par définition, seule les

personnes se déclarant victimes y répondent.

Afin d'obtenir le plus grand nombre de répondants, et ainsi d'étudier l'échantillon de victimes le plus grand disponible, dans le présent article, on cumule les résultats des deux premières enquêtes annuelles « cadre de vie et sécurité » de 2007 et 2008 et on considère toutes les atteintes de la période de référence, c'est-à-dire « sur deux ans ».

Dans une enquête en population générale, comme l'enquête « cadre de vie et sécurité », la taille de l'échantillon interrogé détermine²¹ la précision et la significativité des statistiques (voir définitions) qui en sont extraites. Un échantillon de plus de 17 000 personnes de 14 ans et plus permet de calculer des taux d'atteintes (proportion de personnes déclarant au moins une atteinte) sur un an dans des conditions de précision relativement satisfaisantes afin de déterminer des ordres de grandeur. Il serait préférable, notamment lorsqu'on cherche à savoir si une variation entre deux enquêtes est significative, de disposer d'un échantillon plus grand mais il est déjà d'une taille conséquente. En revanche, lorsqu'on s'intéresse aux lieux des atteintes déclarées, question posée uniquement pour l'atteinte la plus récente, on étudie un échantillon de réponse dont la taille correspond au nombre de personne ayant déclaré au moins une atteinte.

Des victimes sur deux ans et sur deux enquêtes

Le nombre de victimes déclarées sur deux ans varie fortement selon la nature de l'atteinte : il est de moins de 200 par enquête pour les vols et tentatives de vols avec violences ou menaces (178 pour l'enquête 2007 et

•••(20) Une question complémentaire sur les atteintes s'étant déroulées dans les « autres lieux publics » permet de savoir si elles se sont produites à proximité d'un transport en commun. Cette modalité de réponse aurait été exploitable dans le cadre de la présente étude si on savait que la personne sortait ou se rendait du transport en commun en question (gare, station, arrêt de bus). L'idéal aurait été d'avoir une précision sur le trajet domicile-travail (ou lieu d'étude). Dans l'état actuel du questionnaire, on ne peut pas distinguer les atteintes à proximité d'un transport en commun subies par une personne se rendant ou venant du transport des autres. Or dans la plupart des villes, on est souvent à proximité d'une station de métro ou d'un arrêt de bus sans que cela soit nécessairement lié à l'usage du transport en commun. Pour rendre cette modalité de réponse exploitable, il faudrait envisager une question plus précise sur la présence à proximité d'un transport en commun.

(21) Ce n'est pas le seul critère qui compte puisqu'il faut aussi tenir compte du « mode de tirage de l'échantillon » qui est la façon dont on désigne les personnes devant répondre. On rappelle à ce sujet que les enquêtes auprès des ménages de l'INSEE du type de l'enquête « cadre de vie et sécurité » ont un tirage qui s'apparente à un tirage aléatoire (voir [1]).

**5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS
ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN**

166 pour l'enquête 2008) alors qu'il dépasse 2 200 pour les injures et insultes (tableau B). Pour les trois autres atteintes personnelles, plusieurs centaines de personnes de 14 ans et plus se sont déclarées victimes sur 2 ans, plus de 500 par enquête pour les vols sans violence ni menace, environ 425 pour les violences physiques hors ménage et un peu moins de 900 pour les menaces.

Pour chaque atteinte personnelle, en cumulant les deux enquêtes « cadre de vie et sécurité », on double le nombre de personnes auxquelles on demande le lieu où la dernière atteinte est arrivée, sachant qu'avec la période de référence de deux ans, on a déjà pris pour chaque enquête le nombre maximum de victimes déclarées. Une restriction aux victimes de la dernière année civile ne diviserait pas par deux ce nombre, car, sur cent victimes sur deux ans, plus de la moitié ont subi un acte au moins au cours de celle-ci²². Cependant le gain qu'elle apporte (plusieurs centaines de victimes déclarées en plus dans l'échantillon à étudier) est supérieur à la difficulté de diffuser des indicateurs sur deux ans, indicateurs pour lesquels il existe toujours un risque de confusion sur la période de référence lors de leur diffusion car elle diffère de la durée plus habituelle d'un an.

On obtient ainsi sur les 34 672 personnes de 14 ans et plus des deux enquêtes « cadre de vie et sécurité » de 2007 et 2008, des échantillons de victimes sur deux ans de 344 pour les vols et tentatives de vols avec violences et menaces à plus de 4 500 pour les injures et insultes.

En additionnant les victimes des atteintes qui sont les moins nombreuses, comme pour les vols violents ou les autres violences physiques (849 victimes de violences physiques hors ménage

Tableau B : Les nombres de victimes déclarées sur deux ans parmi les personnes de 14 ans et plus interrogées lors des enquêtes cadre de vie et sécurité 2007 et 2008.

Enquêtes « cadre de vie et sécurité »	Enquête 2007	Enquête 2008	Echantillon cumulé
Toute personne de 14 ans et plus interrogée	17 496	17 176	34 672
<i>Dont Personne ayant déclaré avoir subi au cours des deux années précédant l'enquête au moins</i>			
Un vol ou une tentative de vol avec violences ou menaces	178	166	344
Un vol ou une tentative de vol sans violence ni menace	610	514	1 124
Un acte de violences physiques (hors ménage et hors violences sexuelles)	419	430	849
Un acte de menaces (hors vol, hors violence)	868	889	1 757
Un acte d'injure ou d'insulte (hors toute autre atteinte)	2 265	2 245	4 510

Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

Tableau C : Répartition des personnes s'étant déclarées victime d'au moins une atteinte sur deux ans selon le nombre d'atteintes subies parmi les différents types d'atteintes personnelles.

Nombre d'atteintes déclarées sur deux ans par nombre de type d'atteintes	Tout nombre d'atteintes déclarées	Une atteinte de chaque type**	Plus d'une atteinte pour l'une au moins des atteintes déclarées
Toute personne de 14 ans et plus interrogée	34 672	-	-
Personne ayant déclaré avoir subi au moins une atteinte personnelle sur deux ans	6 648	3 142	3 506
Un type d'atteintes déclaré	5 083	2 741	2 342
Deux types d'atteintes déclarés*	1 245	336	909
Trois types d'atteintes déclarés	276	62	214
Quatre types d'atteintes déclarés	37	3	34
Cinq types d'atteintes déclarés	7	0	7
Personne n'ayant déclaré aucune atteinte personnelle sur deux ans	28 024	-	-

Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

* La personne enquêtée s'est déclarée victime de deux atteintes différentes parmi les cinq victimations individuelles du questionnaire de l'enquête « cadre de vie et sécurité ».

** Pour chaque type d'atteinte, l'enquête déclare un acte et un seul.

sur deux ans) pour former des ensembles comme les victimes de vols ou les victimes de violences et menaces, il est ainsi possible d'obtenir des échantillons élargis.

Des statistiques obtenues à partir d'information sur l'atteinte la plus récente

La mesure de la fréquence des atteintes dans les transports en commun s'effectue de façon non exhaustive dans l'enquête « cadre de vie et sécurité ». Il est possible de déterminer si l'atteinte la plus récente pour chacune

des cinq victimations individuelles a eu lieu dans les transports en commun. Mais pour toute personne qui déclare plus d'une atteinte du même type sur deux ans, aucune information sur le lieu n'est connue.

Une description détaillée de toutes les atteintes déclarées sur deux ans n'est pas envisageable car cela rendrait la durée de l'enquête excessive²³ pour certains enquêtés, sachant qu'avec cinq atteintes différentes, on accepte déjà la possibilité qu'une même personne réponde à cinq questionnements sur l'acte le plus récent.

•••(22) La répartition n'est pas égale car d'une part pour les atteintes les moins graves, comme les insultes ou des tentatives de vols sans conséquence, les actes les plus anciens sont plus souvent oubliés que ceux des 12 derniers mois et d'autre part car les victimes d'actes qui se répètent ont pu avoir été victime sur chacune des deux années. De ce fait, les victimes de l'avant dernière année et pas de la dernière année sont moins nombreuses que les autres. Elles représentent entre 25 % et 45 % des victimes sur deux ans.

(23) Dans une enquête de victimation, le temps d'entretien avec l'enquêté dépend du nombre d'atteintes qu'il déclare. Si on ne limite le nombre de questions qui sont posées aux victimes d'atteintes multiples, par exemple avec la restriction d'une description détaillée par atteinte, la durée de l'enquête pourrait dépasser le moment à partir duquel la lassitude de l'enquêté pourrait le conduire à y mettre un terme anticipé. Une telle interruption rendrait tout l'entretien inexploitable, alors qu'on serait précisément face à un profil d'enquêtés visé en priorité par l'enquête.

En cumulant les échantillons des enquêtes 2007 et 2008, on obtient un total de 6 648 personnes de 14 ans et plus déclarant avoir subi au moins une atteinte personnelle sur deux ans (tableau C). Pour qu'une personne décrive le lieu de chacune des atteintes subies, il faut qu'elle ne déclare pas plus d'une atteinte de chaque type.

Par exemple, plus de 5 000 victimes ont déclaré avoir subi un seul type d'atteinte (un ou plusieurs de la même nature), dont 2 741 ont déclaré un seul acte et 2 342 plusieurs. Pour près de la moitié d'entre elles (46,1 %), on ne pourra pas connaître le lieu de l'une au moins des atteintes subies sur deux ans.

Pour les enquêtés qui déclarent avoir subi plusieurs atteintes de nature différente, il faut qu'au plus, ils en déclarent une de chaque type pour qu'on dispose d'une information exhaustive sur les lieux des atteintes qu'ils ont subies. C'est le cas de 3 des 37 personnes qui ont déclaré quatre types d'atteintes différentes sur deux ans et pour chacune un acte et un seul. Cependant, 3 fois sur 4, un enquêté qui déclare plus d'un type d'atteinte a subi plusieurs actes pour l'une au moins d'entre elle, et pour ceux-ci tous les lieux de déroulement des atteintes ne sont pas connus.

Dans l'ensemble, environ 47 % des victimes fournissent le lieu de chacune des atteintes qu'elles déclarent avoir subies sur deux ans. L'information manquante pour plus de la moitié est la conséquence à la fois de la nécessité de limiter le nombre de module de victimation détaillée à un par atteinte et de certaines atteintes dont le nombre sur deux ans dépasse le plus souvent l'unité. Par exemple, une victime sur trois de violences physiques hors ménage déclare deux actes ou plus. Cette proportion atteint près de 55 % pour les victimes de menaces et plus de 64 % pour les victimes d'insultes.

L'interrogation détaillée sur l'atteinte la plus récente est donc pour les victi-

mations personnelles une très riche source d'informations, mais ne couvre pas de façon exhaustive les atteintes subies par un peu plus de la moitié des victimes déclarées. On en déduit des statistiques qu'il ne faut pas confondre avec celles qu'on obtiendrait par une interrogation systématique. Elles sont de ce fait toujours citées avec la mention de « l'atteinte la plus récente ».

On considère que les informations qualitatives (part des atteintes dans les transports en commun, répartition des atteintes selon leur nature,...) obtenues à partir de la description de l'atteinte la plus récente sont représentatives, au moins pour les ordres de grandeur qu'elles fournissent, des caractéristiques de l'ensemble des atteintes. On doit pour le faire supposer qu'il n'existe pas de biais statistique significatif qui ferait que la dernière atteinte en date ne serait pas représentative de toutes les atteintes subies, même si on ne peut pas vérifier cette hypothèse. Cette incertitude explique qu'on privilégie une approche qualitative fondée sur des comparaisons entre populations ou entre atteintes.

On obtient à partir des questions sur le lieu de la dernière atteinte en date deux indicateurs statistiques qui servent à analyser la fréquence et la nature de la victimation dans les transports en commun :

- **La part des atteintes qui se sont déroulées dans un transport en commun** obtenues à partir des réponses sur l'atteinte la plus récente. Elle se définit comme le rapport exprimé en pourcentage entre le nombre de personnes déclarant que la dernière atteinte a eu lieu dans un transport en commun et le nombre total de victimes déclarées sur deux ans pour cette atteinte.
- **La proportion de personnes de 14 ans et plus ayant subi au moins une atteinte sur deux ans et dont la dernière atteinte a eu lieu dans**

un transport en commun ou taux de victimation relatif dans les transports en commun. Ce taux est calculé à partir du même nombre de victimes dans les transports en commun mais, cette fois, il est rapporté à l'ensemble de la population et on l'exprime pour 1 000 personnes. On choisit ce mode de présentation de préférence au pourcentage (expression pour 100 personnes) lorsque le diviseur est très supérieur au numérateur. Dans ce cas, les pourcentages sont inférieurs à 1 % et sont difficilement lisibles puisqu'une seule décimale est utilisée ²⁴.

L'étude des deux statistiques citées fait l'objet de la première partie de l'article. Leur interprétation ne peut se faire sans en revenir à des considérations méthodologiques qui se signalent par du texte en italique. Le principal écueil à éviter, comme cela est expliqué dans le texte principal, consisterait à confondre la part des victimes au sens de la dernière atteinte en date avec le taux de victimation, c'est-à-dire la part des personnes ayant déclaré au moins une atteinte dans les transports en commun sur deux ans.

Dans le tableau I du texte principal, on trouve ces taux de victimation pour chaque atteinte personnelle et pour chaque regroupement d'atteinte. Ils s'expriment en pourcentage. Ils varient de 1 % sur deux ans pour les vols et tentatives de vols avec violences ou menaces à plus de 13 % sur deux ans pour les injures et insultes. Au total, ce sont un peu moins de 20 % des personnes de 14 ans et plus qui ont déclaré avoir subi au moins un acte de victimation personnelle sur deux ans parmi les cinq atteintes considérées dans l'enquête « cadre de vie et sécurité ».

Imputation de la date des atteintes pour déterminer la plus récente

Pour chaque atteinte prise séparément, on sait si l'acte le plus récent s'est déroulé dans les transports en commun. On en déduit la part des

•••(24) En exprimant les proportions pour 1 000 personnes plutôt que pour 100 personnes, on peut par exemple mieux distinguer pour des phénomènes touchant moins de 1 % de la population : des fréquences de 0,2 % et 0,3 % qui pourraient correspondre à 1,9 ‰ (signe qu'on lit « pour 1 000 ») et à 3,4 ‰ compte tenu des arrondis.

atteintes dans les transports en commun qu'on trouve dans la colonne grisée du tableau 1. Lorsqu'on regroupe plusieurs atteintes, pour étudier les « vols personnels », les atteintes avec violences ou menaces ou appréhender les cinq atteintes personnelles dans leur ensemble, on doit déterminer quelle est l'atteinte la plus récente afin d'obtenir les statistiques sur la victimation dans les transports en commun relatives à l'acte le plus récent.

Pour une personne qui déclare, par exemple, un vol sans violence et un acte d'injure sur deux ans, on dispose du lieu de déroulement de chacune des atteintes. Grâce aux questions de datation des atteintes, on peut le plus souvent savoir quelle est l'atteinte la plus récente. Dès lors, c'est elle qu'on prend comme référence pour la personne interrogée, tout comme pour chaque atteinte prise séparément, c'est l'acte le plus récent qui est décrit.

On crée ainsi pour les 6 648 personnes s'étant déclarées victimes d'au moins une atteinte dans les transports en commun, un échantillon de 6 648 atteintes qui sont sélectionnées par leur date et qui forment la base d'étude du lieu de déroulement des atteintes personnelles. Tout comme pour chaque atteinte prise séparément, on doit faire l'hypothèse que cet échantillon de victimation est représentatif de l'ensemble des victimations subies, au moins pour en délivrer les principales caractéristiques avec une précision satisfaisante.

Lorsqu'au moins deux des atteintes déclarées par un enquêté sont à la fois les plus récentes et sont datées du même mois, on a procédé à un tirage aléatoire pour déterminer l'atteinte la plus récente. Grâce à un algorithme informatique associé à un tableau, on affecte une valeur comprise entre 0 et 1 et on choisit de retenir celle qui obtient la valeur la plus élevée comme étant « la plus récente ». Cela revient à imputer au hasard un moment du mois à chaque atteinte afin de les distinguer et de leur fournir une chronologie. Pour les 1 565 victimes ayant déclaré au moins deux atteintes de nature diffé-

rente, il a fallu déterminer aléatoirement l'atteinte la plus récente dans 688 cas, soit environ 4 fois sur 10. Ce sont dans leur très grande majorité des cas, pour 527 enquêtés, des personnes ayant déclaré un acte de menace et un acte d'injure le même mois.

Parmi ces victimes de menaces et d'injures le même mois, et en comparant les descriptions de chaque événement, on trouve des cas où il est très probable qu'il s'agisse d'un même acte cité à deux reprises (il faudra alerter à nouveau les enquêteurs de l'INSEE à ce sujet, sachant que leur formation évoque largement ce sujet). Cependant, le plus souvent, pour 376 victimes sur les 527, plusieurs actes de menaces ou d'injures ont eu lieu sur deux ans. La concomitance de deux actes le même mois s'explique par deux profils de victimes d'actes répétés : celle visée par un même auteur (par exemple, dans le voisinage ou au travail) ou dans les mêmes circonstances (dans l'exercice de fonctions comme celles d'enseignants, de contrôleurs ou autres).

Il est donc possible pour chaque regroupement d'atteintes, et en particulier pour l'ensemble des atteintes personnelles, d'établir les caractéristiques de l'atteinte la plus récente, soit parce qu'on peut la désigner à partir des réponses collectées, soit par tirage aléatoire lorsque cela est nécessaire.

La prise en compte de l'atteinte la plus récente entraîne, lors de regroupement des atteintes, une sous exploitation de certaines réponses. Si une personne a subi un vol violent dans les transports en commun et un vol sans violence plus récent dans un autre lieu, lors de l'étude de l'ensemble des victimes de vols personnels, elle ne figurera pas parmi celle dont le vol le plus récent a eu lieu dans les transports en commun. Pour chaque atteinte prise séparément, on ne sait pas où les actes précédents les plus récents se sont produits. Si on les regroupe, on recrée la même situation : on s'en tient aux informations disponibles sur l'atteinte la plus récente, même si cette fois pour certaines atteintes antérieures, on connaît le lieu de commission. Les

indicateurs exploités doivent être définis de façon homogène afin de permettre des comparaisons.

Estimation du nombre d'atteintes subies, pour celles qu'on peut dénombrer

Les enquêtes de victimation permettent d'estimer le nombre d'atteintes déclarées par les enquêtés à partir des questions sur leur dénombrement (voir [1]). L'OND publie depuis plusieurs années, des évaluations du nombre de vols et tentatives de vols subis par les ménages ou les personnes de 14 ans et plus. Pour la première fois, dans son dernier rapport annuel, il a fait de même en matière de violences physiques hors ménage dans l'article consacré à la mesure de la victimation en 2006 et 2007.

On procède à l'estimation en faisant pour chaque enquêté victime le produit entre son poids et le nombre d'atteintes qu'il déclare, dans la limite de dix par enquêté. Cette restriction évite qu'une seule victime puisse avoir à elle seule une contribution très supérieure à celle des autres.

Il est rare que des personnes déclarent plus de 10 vols ou tentatives d'un même type sur deux ans et, de ce fait, la limite n'intervient presque pas dans l'estimation du nombre de vols personnels, avec ou sans violences. C'est plus fréquent pour les violences physiques hors ménage, surtout sur une période de deux ans, mais cela ne concerne pas plus de 5 % des victimes. En revanche, les victimes de menaces et d'injures répétées, voire très répétées, sont plus nombreuses : 15 % des victimes de menaces en déclarent plus de 10 sur deux ans et plus de 22 % des victimes d'injures.

Tout comme cela a été expliqué dans le rapport annuel de novembre 2008 [1], face à ces cas où la démarche même de vouloir dénombrer les atteintes est mise à mal par leur caractère très répétitif pour une proportion relativement importante de victimes, on en conclut qu'il n'est pas possible d'évaluer le nombre d'atteintes subies.

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Pour les trois atteintes individuelles pour lesquelles elle est envisageable, la méthode de comptage sert dans la présente étude à estimer le nombre d'atteintes déclarées sur deux ans²⁵ et à en déduire celui des atteintes déclarées dans les transports en commun (tableau 3) proportionnellement à la part des atteintes qui y ont eu lieu, et qu'on connaît pour l'atteinte la plus récente.

Ce mode de calcul ajoute à l'intervalle d'erreur associé au calcul du nombre d'atteintes, celui de la part dans les transports en commun. C'est pourquoi on doit considérer son résultat avant tout comme un ordre de grandeur, c'est-à-dire comme donnant une idée assez grossière du nombre d'atteintes dans les transports en commun mais en aucun cas, une valeur précise.

C'est une donnée plus simple à définir que la proportion de personnes qui ont subi une atteinte dans les transports en commun au sens de la dernière en date mais qui est par construction moins précise. Afin de mener des comparaisons entre les différentes populations, et notamment pour mesurer la fréquence de la victimation dans les transports en commun, on utilisera donc ce second indicateur qui a aussi l'avantage de concerner toutes les atteintes et pas uniquement celles qu'on peut dénombrer.

Le signalement des atteintes subies

La description de l'atteinte la plus récente comprend, pour chaque victimation individuelle, une série de questions identiques sur son éventuelle déclaration à la police et à la gendarmerie. Elles permettent notamment de savoir si la victime s'est déplacée dans un commissariat de police ou une brigade de gendarmerie pour faire une déclaration et dans ce cas, de savoir si une déclaration sous forme de plainte ou si une inscription à un registre en « main courante » a été effectuée.

En rapportant le nombre de victimes déclarées ayant déposé une plainte pour l'atteinte la plus récente au nombre total

de victimes déclarées sur deux ans, on mesure la proportion d'atteintes suivies d'une plainte ou « taux de plaintes ».

Les victimes qui déclarent ne pas s'être déplacées à la police ou à la gendarmerie pour déclarer l'atteinte la plus récente sont interrogées sur les motifs de cette absence de déplacement. Six modalités de réponses sont proposées : « Ce n'était pas assez grave, cela n'en valait pas la peine » ; « Vous n'avez pas eu le temps » ; « Vous n'y avez pas pensé sur le moment » ; « Vous n'en avez pas vu l'utilité, cela n'aurait servi à rien » ; « Par peur des représailles » et « Vous préféreriez ne pas avoir affaire à la police ou à la justice ».

L'enquête comprend une question complémentaire sur le signalement des atteintes à d'autres institutions ou organismes comme la police municipale, la justice, le maire ou un autre élu. Si l'enquêté déclare que l'atteinte a eu lieu dans les transports en commun, on ajoute à la question sur les autres signalements la modalité de réponse « à un organisme de transport en commun (RATP, SNCF, ou autres) ».

Regroupement des types de lieu de l'atteinte

Le questionnaire de l'enquête « cadre de vie et sécurité » offre une douzaine de modalités de réponse afin de savoir où s'est exactement produite l'atteinte la plus récente lorsque l'enquêté déclare qu'elle a eu lieu dans les transports en commun (voir le libellé des questions ci-dessus).

Ces possibilités de réponses très fines ne sont cependant pas exploitables à cette échelle car les effectifs de victimes dans les transports en commun sont limités : un peu plus de 350 personnes ont subi une atteinte personnelle dans les transports en commun au sens de la dernière en date, environ 200 des injures ou des insultes, 159 un vol ou une tentative de vol personnel et 74 des violences ou menaces hors ménage (tableau D).

On distingue les atteintes dans les transports en commun selon deux critères : on reprend la notion d'atteinte « pendant le transport » introduite dans le questionnement des enquêtés,

Tableau D : Répartition des personnes s'étant déclarées victimes d'au moins une atteinte sur deux ans dont l'atteinte la plus récente s'est déroulée dans les transports en commun selon le lieu détaillé de l'atteinte – Effectifs bruts.

	Toute atteinte personnelle	Vols et tentatives de vols personnels	Menaces et violences physiques hors ménage	Insultes ou injures
Nombre de personnes de 14 ans et plus ayant déclaré avoir subi au moins une atteinte personnelle sur deux et dont la dernière atteinte a eu lieu dans les transports en commun	353	159	74	205
Dans un transport en commun, pendant le transport	244	114	49	147
Dans un transport en commun roulant	100	49	19	62
Dans un bus	82	40	16	48
Dans un car	0	1	0	0
Dans un tramway	18	8	3	14
Dans un transport en commun ferré	144	65	30	85
Dans une rame de métro	81	37	13	51
Dans une rame de RER	34	14	8	20
Dans un TER ou un train de banlieue	25	11	9	13
Dans un train grande ligne (TGV, corail)	4	3	0	1
Dans un transport en commun, hors transports	107	45	23	57
A un arrêt de bus, de car, de tramway (y compris gare routière)	25	9	5	17
Dans une station ou une gare	82	36	18	40
Dans une station de métro (ou dans les couloirs du métro)	53	21	13	27
Dans une station de RER (ou dans les couloirs du RER)	11	5	2	6
Dans une gare ferroviaire (TER, banlieue, Grande ligne)	18	10	3	7
Autre	2	0	2	1

Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

•••(25) Grandeur qu'on peut aussi exprimer en nombre d'atteintes subies pour 1 000 personnes de 14 ans et plus en le rapportant à la population correspondante.

qui permet de savoir si l'atteinte a eu lieu dans un train, un métro ou un bus ou si elle a eu lieu lors de l'attente du transport (à un arrêt de bus par exemple) ou lors de déplacements au sein des infrastructures (gare, stations ou autres). Puis on différencie les lieux cités selon le type de réseau, ferré ou routier, ce dernier incluant le tramway. On dispose ainsi de quatre types de lieux : « dans un transport en commun ferré », « dans un transport en commun routier », « dans une station de métro ou de RER ou une gare ferroviaire » et « à un arrêt de bus, de car ou de tramway (y compris gare routière) ».

Les effectifs de victimes, en particulier celles des violences et menaces, sont faibles au regard de la précision d'une enquête sur des populations de cette taille. Il se trouve que les répartitions des atteintes selon les quatre types de lieu exprimés en données pondérées sont assez homogènes (*graphique 2*), sachant qu'en raison du nombre de répondants, celle de l'ensemble des atteintes personnelles (353 victimes déclarées) est la plus significative. On aurait pu avoir des écarts plus grands d'un type d'atteinte à l'autre et dans ce cas leur présentation sous la forme retenue n'aurait sans doute pas été envisagée. Les résultats observés sont proches et fournissent une sorte de validation empirique : l'aléa qu'on aurait pu rencontrer ne se manifeste pas de façon visible. On en conclut donc que, le plus probablement, il n'existe pas de différences importantes de répartition des atteintes selon la typologie de lieu utilisée.

Le questionnaire « transports » des enquêtes « cadre de vie et sécurité » de 2007 et 2008

Si la victimation dans les transports en commun se mesure à partir du questionnement général sur la victimation, la question de l'usage des transports en commun puis celle du sentiment d'insécurité forment une partie indé-

pendante du questionnaire individuel en face-à-face de l'enquête « cadre de vie et sécurité ».

Lors des premières exploitations de ces questions, fin 2007, des problèmes de conception et de configuration sont apparus. Ils ont été corrigés pour l'enquête 2009 mais pas pour l'enquête 2008, compte tenu des délais de modifications²⁶. Cela présente l'avantage de pouvoir cumuler les échantillons des enquêtes 2007 et 2008 sur la base d'un questionnement identique, questionnement dont les faiblesses ont cependant des conséquences sur les possibilités d'analyse.

L'Observatoire national de la délinquance (OND) conçoit avec l'INSEE des questionnaires depuis 2004. Des tests et des bilans sont conduits avant et après chaque collecte et les données sont exploitées et diffusées, elles aussi, tous les ans. On tire des enseignements de chacune de ces étapes et ils sont mis à profit des enquêtes suivantes. L'OND a déjà été confronté à des modifications de question qui ont entraîné des ruptures de continuité des indicateurs (*voir Grand Angle 10 [6]*). Dans la partie transport, les problèmes sont d'une autre nature : une erreur de filtres a entraîné une réduction de l'information collectée par rapport à ce qui avait été prévu.

Les erreurs de filtres sont assez communes dans les enquêtes. L'enchaînement du questionnaire dépend des réponses de l'enquêté à certaines questions, dites questions « filtres », qui déterminent si elles doivent ou non répondre aux questions subséquentes. Par exemple, une personne qui déclare avoir porté plainte ne doit pas répondre à la question sur les motifs du non dépôt de plainte et celle qui ne s'est pas déplacée ne répond pas sur les suites de la procédure car ces questions sont « filtrées » en fonction de la réponse sur le déplacement à la police.

Il existe des erreurs de filtres très visibles, celles par exemple où l'enquêté doit répondre à une question en contradiction avec sa réponse. On les découvre lors de vérification en bureau ou lors des tests de terrain. D'autres erreurs sont plus discrètes car elles conduisent à l'absence d'une question isolée, absence qui lors d'un test ne vient pas perturber l'avancement du questionnaire. Si elles sont passées inaperçues lors de la collecte, ce n'est que lors de leur exploitation qu'on repère une partie manquante des répondants.

L'erreur de filtre qui est apparue fin 2007 dans la section « transports » de l'enquête « cadre de vie et sécurité » était liée à l'absence de question sur le type de transports en commun utilisé par les personnes qui n'ont pas un emploi ou qui ne sont pas des étudiants ou des élèves et pour une partie d'entre eux. Elle n'est pas due à la programmation mais aux spécifications qui ont été écrites par les concepteurs. La ligne de code qui fut appliquée permet de distinguer les personnes ayant un travail ou « étudiants » selon leurs réponses à une question précédente (*voir ci-dessous*), mais ne mentionnait pas les autres situations à l'égard de l'emploi et pas certains cas particuliers (comme les personnes qui travaillent à leur domicile). N'étant pas prévus pour répondre en raison du filtre incomplet, elles sont passées à la question suivante sans dire si elles ont pris le bus, le métro ou autre au cours des 24 derniers mois.

Des catégories d'usagers des transports en commun définies selon la situation à l'égard de l'emploi

Le questionnaire de l'enquête « cadre de vie et sécurité » n'a pas été conçu à partir d'une feuille vierge puisqu'il reprend de nombreuses questions des enquêtes de l'INSEE sur les conditions de vie de janvier 2005 et janvier 2006.

••••(26) Pour une enquête annuelle dont la collecte a lieu à partir de janvier, comme l'enquête « cadre de vie et sécurité », la répétition générale qui teste la version finale de l'enquête a lieu en septembre de l'année précédente puis les formations des enquêteurs en novembre. Le mois de juillet est celui où d'ultimes modifications, mineures, peuvent être envoyées aux programmeurs. C'est au premier semestre que les éventuels changements qu'on souhaite apporter à l'enquête du mois de janvier suivant doivent être décidés. À cette période, on ne dispose pas des données de l'enquête dont la collecte vient de s'achever, même si les bilans de collecte ont pu fournir des informations utiles. Les enseignements de l'exploitation statistique des données, qui commence en août, ne peuvent s'appliquer que lors de l'enquête suivant la prochaine.

La façon d'aborder l'usage des transports en commun a été reprise et sert de base à la partie transports du questionnaire. Il s'agit de distinguer les personnes selon le mode de transport qu'elles utilisent pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études et selon la fréquence d'usage des transports en commun pour ce type de trajet.

Ainsi, pour les personnes « ayant un emploi » ou les « étudiants ou les élèves » (y compris les apprentis et les stagiaires), la section « transports » débute par la question suivante : « Parmi les moyens de transports suivants, lequel utilisez-vous HABITUELLEMENT pour vous rendre sur votre lieu de travail ou d'études ? ».

Si elles répondent « Un véhicule personnel (voiture ou deuxroues) et un ou plusieurs transports en commun » ou « Un ou plusieurs transports en commun exclusivement », on les considère comme des **usagers habituels des transports en commun pour le trajet « domicile/travail – lieu d'études »**. Cette catégorie de la population des 14 ans et plus se compose 3 991 personnes (tableau 5) sur les 19 108 personnes ayant un emploi ou étudiants/élèves.

À propos de leur trajet pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études, ces usagers sont conduits à préciser à la question : « Quel type de transport en commun utilisez-vous ? » plusieurs réponses possibles parmi les suivantes :

1. Le bus ;
2. Le car (transport scolaire et interurbain) ;
3. Le tramway ;
4. Le métro ;
5. Le RER ;
6. Un TER ;
7. Un train de banlieue ;
8. Un train grande ligne (TGV, Corail).

Les « usagers habituels » apportent plusieurs types d'informations complémentaires sur leur trajet « domicile travail – lieu d'études » comme leur nombre hebdomadaire, leur durée. Elles ne sont pas exploitées dans le présent article car si elles sont très intéressantes, elles ne concernent qu'une partie limitée de l'échantillon²⁷.

Les personnes ayant un emploi ou les étudiants/élèves qui ne se rendent pas habituellement sur leur lieu de travail ou d'études avec les transports en commun sont à nouveau questionnés sur l'usage des transports en commun pour ce type de trajet mais, cette fois, afin de savoir si elles ont eu « cependant l'occasion de faire ce trajet en transport en commun au cours des 24 derniers mois ? ».

Toutes les personnes de 14 ans et plus sont alors soumises à la même question, la première sur les transports en commun pour les personnes qui n'ont pas d'emploi et ne sont ni étudiants ni élèves (les retraités, les chômeurs ou encore les personnes au foyer). On demande : « [En dehors des trajets vers un lieu d'études ou de travail si la personne a un emploi ou est élève ou étudiant], Avez-vous eu l'occasion de faire un ou plusieurs trajets en transport en commun pour vos activités quotidiennes (courses, visites de proches), au cours des 24 derniers mois ? ».

Les trois questions d'usage des transports en commun permettent de savoir si une personne a ou non utilisé les transports en commun au cours des 24 derniers mois, soit pour faire le trajet « domicile/travail – lieu d'études », soit pour des activités quotidiennes. Elles différencient les personnes qui de façon au moins occasionnelle ont utilisé les transports en commun dans leur vie quotidienne des autres, de celles qui au plus les ont utilisés de façon exceptionnelle.

Le questionnaire des enquêtés cadre de vie et sécurité de 2007 et 2008 ne permet pas de définir deux catégories de population en fonction de l'usage ou du « non usage » des transports en commun au cours des 24 derniers mois. En revanche, on peut déterminer si les personnes ont utilisé les transports en commun, que leur usage soit régulier ou non.

On définit ainsi deux nouveaux types de population : **les usagers des transports en commun**, au sein desquels on trouve les usagers habituels des trans-

ports en commun pour le trajet « domicile/travail – lieu d'études », et les autres, qui n'utilisent pas les transports en commun. Ces derniers peuvent avoir pris les transports en commun au cours de 24 derniers mois, mais pas de façon régulière, ou même occasionnelle pour les activités quotidiennes. On y trouve donc les trajets exceptionnels (en grande ligne) et les non usagers.

Répartition des usagers ayant un emploi ou « étudiants/élèves » selon le type de réseau

Compte tenu du filtrage du questionnaire, on ne peut connaître le type de transports en commun utilisé que pour les personnes ayant un emploi et les étudiants/élèves usagers des transports en commun. On dispose de deux questions, l'une sur le mode de transport pour le trajet habituel « domicile/travail-lieu d'études », l'autre sur les transports en commun utilisés pour les « autres trajets (courses, loisirs,...) ».

L'utilisation de plusieurs types de transports (le train et le bus, ou le RER et le métro) pour un même trajet ne permet pas de répartir les usagers selon une grille à entrée unique reprenant la liste des transports proposée en réponse (voir ci-dessus). En effet, parmi les usagers du bus pour les trajets « domicile/travail-lieu d'études » ou pour les autres trajets, il existerait à la fois des personnes dont ce serait l'unique mode de transport et d'autres qui l'utiliseraient conjointement avec un autre mode, comme le métro ou le RER. On ne disposerait pas d'une répartition en catégories disjointes.

On choisit de regrouper les modes de transports selon qu'ils sont ferrés ou non. Les **transports en communs ferrés** sont le métro, le RER, le TER, le train de banlieue et le train « grande ligne ». Les autres transports sont le bus, le car et le tramway, on les appelle les **transports en commun routiers**, même si la plupart des tramways sont guidés par des rails. Dès lors, on peut répartir les usagers en trois catégories :

•••(27) Lors de la refonte de la section « transports » de l'enquête « cadre de vie et sécurité » mise en œuvre pour l'année 2009, on a pu étendre la question de la fréquence d'utilisation à tous les usagers.

5,4 % DES ATTEINTES AUX PERSONNES DECLARÉES PAR LES 14 ANS ET PLUS ONT LIEU DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

ceux qui utilisent les transports en commun routiers à l'exclusion de tout transport ferré, ceux qui utilisent les transports en commun ferrés à l'exclusion de tout transport dit routier et les usagers « mixtes » qui utilisent à la fois les transports routiers et ferrés.

On en déduit trois catégories d'usagers habituels des transports en commun pour le trajet « domicile/travail-lieu d'études » en fonction des transports utilisés.

De même, pour l'ensemble des usagers des transports en commun ayant un emploi ou « étudiants et élèves », on exploite les réponses éventuelles sur le trajet « domicile/ travail-lieu d'études » et celles sur les autres trajets afin d'obtenir les trois mêmes catégories, cette fois non sur la base d'un trajet précis, mais sur l'usage au cours des 24 derniers mois, de l'un ou de plusieurs des modes de transports cités.

Par construction, le mode de transport utilisé par un usager habituel pour son trajet « domicile/travail-lieu d'études » peut différer de celui qu'il aura utilisé pour l'ensemble des trajets au cours des 24 derniers mois. S'il utilise uniquement des transports routiers ou ferrés pour se rendre à son lieu de travail ou d'études et qu'il a pris un autre mode de transport pour un autre type de trajet, il figurera parmi les usagers mixtes sur les 24 derniers mois.

Les informations sur le lieu de résidence des enquêtés

Lors de chaque recensement ²⁸, l'INSEE regroupe les communes selon diverses typologies grâce aux données démographiques collectées auprès des ménages interrogés.

L'une des principales classifications des communes permet de les regrouper en des ensembles appelés **unités urbaines** (voir définitions) qui se définissent en fonction de la « continuité du bâti ». Ce sont des ensembles continus

Tableau E : Répartition des personnes de 14 ans lors des enquêtes cadre de vie et sécurité 2007 et 2008 selon la taille d'unité urbaine et la classification selon les aires urbaines.

Enquêtes « cadre de vie et sécurité »	Toute personne de 14 ans et plus interrogées	Communes en zones Rurales	Communes en zones périurbaines	Communes de banlieue	Communes ville-centre
Toutes communes de la France métropolitaine	34 672	5 551	6 865	11 162	11 094
Communes Rurales	7 541	3 275	4 266	0	0
Communes des unités urbaines de moins de 100 000 habitants	10 242	2 276	2 599	1 437	3 930
Communes des unités urbaines de 100 000 habitants et plus (hors Paris)	11 151	0	0	5 217	5 934
Communes de l'unité urbaine de Paris	5 738	0	0	4 508	1 230

Source : Enquêtes Cadre de vie et sécurité 2007 et 2008, INSEE

de communes qui forment ce qu'on peut considérer comme des agglomérations. Les communes isolées sont par définition des communes rurales. On distingue les communes des unités urbaines selon leur population en choisissant des seuils. On pourra évoquer par exemple les « communes des unités urbaines de plus de 100 000 habitants » ou « les habitants des unités urbaines de plus de 100 000 habitants ».

Les unités urbaines ne suivent pas les découpages administratifs et peuvent s'étendre sur plusieurs départements si la continuité de l'habitat le commande. Il existe même des unités urbaines qui traversent les frontières avec nos voisins (Belge notamment).

Les communes peuvent aussi être réparties en fonction du lieu de travail de leurs habitants. L'INSEE définit des règles qui permettent de rattacher une commune à une entité appelée « pôle urbain » (une unité urbaine ayant certaines propriétés, voir définitions). Le pôle urbain et les communes rattachées, ou couronne périurbaine, forment une **aire urbaine**. Ce concept qui se déduit de la notion d'unités urbaines s'en distingue dans la mesure où le critère du bâti ne prévaut pas à lui seul.

En associant les unités urbaines et les aires urbaines, on tient compte à la fois de la taille de l'agglomération où

habite l'enquêté mais aussi de la possibilité de sa commune d'être attachée à un pôle urbain, même s'il s'agit d'une commune rurale. Sur une thématique comme celle des transports en commun, il est intéressant de pouvoir distinguer les communes selon que leurs habitants sont amenés ou non à rejoindre un centre urbain pour aller travailler.

Sur les 7 541 personnes de 14 ans et plus interrogées lors des enquêtes « cadre de vie et sécurité » 2007 et 2008 qui habitent une commune rurale, plus de la moitié (4 266) vivent dans une commune dite périurbaine (tableau E). Les autres communes sont en zones rurales. Pour ces dernières, il n'existe pas de pôle urbain qui emploie une proportion suffisante d'habitants pour qu'elles y soient rattachées. De même, dans les unités urbaines de moins de 100 000 habitants, on trouve des communes qui, bien que formant une continuité du bâti avec les autres communes de l'unité urbaine, n'y sont pas associées en terme d'emploi et sont en zone rurale : 2 276 enquêtés résident dans ces communes, soit un nombre assez proche de celui des habitants des communes périurbaines de ces unités urbaines (2 599).

Les unités urbaines de plus de 100 000 habitants et celle de Paris sont, quant à elles, composées uniquement de pôles urbains. Les communes des

••••(28) Les enquêtes « cadre de vie et sécurité » de 2007 et 2008 s'appuient sur les résultats du recensement de 1999 tant pour leur échantillon (les logements construits après 1999 sont pris en compte dans une base de données additionnelle) que pour la définition des regroupements de communes comme les unités urbaines ou les aires urbaines (voir définitions). Ce sera aussi le cas de l'enquête 2009, si bien que la première enquête « cadre de vie et sécurité » issue du nouveau recensement de l'INSEE sera celle de 2010.

pôles urbains sont soit la ville-centre de l'unité urbaine, si par exemple elle comprend plus de 50 % de sa population, sinon on les appelle commune de banlieue.

Cas particulier de l'unité urbaine de Paris et de la région Île-de-France

L'absence de lien entre les frontières administratives et celle des unités urbaines conduit à disposer d'un ensemble, l'unité urbaine de Paris, qui ne correspond pas à la région Île-de-France.

Si tous les 5 738 habitants de 14 ans et plus de l'unité urbaine de Paris interrogés habitent une commune qui se trouve en Île-de-France, la réciproque n'est pas vraie. Au total, ce sont près de 6 500 Franciliens qui ont été enquêtés, dont environ 700 d'entre eux, soit 11 %, ne vivent pas dans une commune de l'unité urbaine de Paris. Un peu plus de 200 résident dans une commune rurale et les 500 autres dans une unité urbaine de moins de 100 000 habitants.

La singularité de l'unité urbaine de Paris concerne de très nombreux domaines, et dans le cadre de la présente étude, cela se vérifie en matière d'usage des transports en commun (voir tableau 8 et graphique 7). Elle est étudiée dans l'encadré « zoom sur » qui, comme dans chaque grand angle, permet d'ajouter un angle d'analyse particulier au cas général traité dans le texte principal. Cependant, on a préféré prendre comme entité géographique à étudier l'Île-de-France plutôt que l'unité urbaine de Paris. Ce choix qui relève plus de la commodité que de la nécessité statistique présente l'avantage de proposer un ensemble connu du lecteur qui, s'il ne se confond pas avec l'unité urbaine de Paris, en est néanmoins très proche.

La comparaison des principales statistiques d'usages des transports en commun et de victimation individuelle dans les transports en commun prouve que le choix d'analyser les résultats

collectés pour l'Île-de-France est d'un point de vue qualitatif très proche de ceux de l'unité urbaine de Paris.

Le taux de victimation relatif dans les transports en commun s'élève à 34 % dans l'unité urbaine de Paris et à 33,5 % en Île-de-France. Les usagers des transports en commun représentent 79,8 % des personnes de l'unité urbaine de Paris et 76,9 % de celles de l'Île-de-France, et leur taux d'atteintes sont respectivement de 41,4 % et 42,4 % dans les transports en commun au sens de la dernière victimation en date. On observe la même proximité des valeurs pour les usagers habituels du trajet « domicile/travail-lieu d'études », une part de 33 % dans l'unité urbaine et de 31,4 % dans la région et des taux d'atteintes de 68 % et de 70,8 %.

Questions d'opinion sur la sécurité

Les enquêtes de victimation comportent par définition des questions sur les atteintes subies par l'enquêté. C'est leur raison d'être. Cela signifie notamment qu'une fraction de l'échantillon (dans la présente étude, quelques centaines de personnes sur plus de 34 600 enquêtés), fournit la majorité des informations qu'il s'agisse de la nature des atteintes déclarées ou du profil des victimes.

La sécurité personnelle telle qu'on peut l'aborder dans une enquête dont la période étudiée est nécessairement limitée (deux ans pour les enquêtes « cadre de vie et sécurité ») comprend non seulement la victimation mais aussi des questions posées à tous les enquêtés, victimes sur deux ans ou non, sur leur opinion, leur sentiment en matière de sécurité.

Après s'être intéressé à des événements dont on cherche à savoir s'ils ont eu lieu, on cherche à capter une représentation subjective : le sentiment que les enquêtés se font de leur sécurité personnelle dans diverses situations de la vie quotidienne. La présence de ces questions conjointement avec

des questions de victimation n'a pas pour objectif premier de vérifier une hypothétique corrélation entre les victimes qui se déclarent moins souvent en sécurité, ou plus souvent en insécurité²⁹. C'est une possibilité, permise par ce type de questionnement.

Les indicateurs statistiques sur le sentiment d'insécurité ne s'étudient donc pas relativement à la victimation mais comme un ensemble qui bénéficie d'une approche spécifique. On peut rappeler à ce sujet que l'enquête de victimation britannique, la *British Crime Survey* (BCS) est utilisée par la police d'Angleterre et du Pays-de-Galles à la fois pour suivre l'évolution de la victimation mais aussi celle, de nature différente, du sentiment d'insécurité. Il est demandé aux forces de police de mettre en place des politiques de lutte contre les infractions mais aussi contre le sentiment d'insécurité, dont les racines ne sont pas forcément les mêmes. Par exemple, la présence policière sur le terrain à certaines heures peut être décidée dans la mesure où il aurait été établi que cela « rassure » la population.

La question d'opinion sur la sécurité dans les transports en commun de l'enquête « cadre de vie et sécurité »

Le module « transports en commun » de l'enquête « cadre de vie et sécurité » se divise en deux parties, la première est consacrée à l'usage des transports en commun (voir ci-dessus) et la seconde à la mesure de l'opinion des usagers, ceux qui utilisent les transports, soit 16 232 personnes de 14 ans et plus, sur leur sécurité personnelle dans les transports en commun.

Cette partie débute par la question suivante : « Vous sentez-vous en sécurité dans les transports en commun ? ». Elle propose cinq modalités de réponses :

1. Toujours ;
2. La plupart du temps ;
3. Parfois ;
4. Jamais ;
5. Ne sait pas.

•••(29) On considérera ces deux expressions comme antinomiques, ce qui permet de définir le sentiment d'insécurité. Comme le fait de ne pas se sentir en sécurité.

Ce sont les réponses à cette question qui sont exploitées dans la présente étude afin d'analyser le sentiment d'insécurité dans les transports en commun. Il est important de noter que la formulation choisie ne mentionne pas le fait de « se sentir en insécurité » mais bien « en sécurité ».

Il existe au début du questionnaire individuel en face à face une question sur le sentiment d'insécurité dans le quartier dont les modalités de réponse sont « souvent », « de temps en temps », « rarement » ou « jamais ». On a préféré introduire une question propre à la sécurité dans les transports en commun

qui suit une autre construction. D'un point de vue méthodologique, les questions sont équivalentes, même si l'information collectée est de nature différente.

Si on considérait les réponses des enquêtés comme une mesure absolue du sentiment d'insécurité dans les transports en commun, on aurait bien du mal à se décider sur l'une ou l'autre des questions. Or, comme l'OND le rappelle à chacune de ses publications sur la victimation, c'est toujours par rapport à une question posée qu'on extrait des statistiques des enquêtes et chaque terme de la question a un

impact sur les réponses. Une fois la formulation choisie, bien plus que les niveaux mesurés pour chaque modalité de réponse, ce sont les différences d'une catégorie de population à l'autre qui sont commentées.

Les personnes de 14 ans et plus, usagers des transports en commun, qui ne déclarent pas « toujours » s'y sentir en sécurité, répondent à quatre questions complémentaires sur les lieux, les moments et les situations où il leur arrive de se « sentir en insécurité » (le terme est alors présent pour introduire ces questions).

* * *

Définitions :

Aire urbaine : Ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Atteintes personnelles (ou victimations individuelles) :

Il s'agit des cinq atteintes qui figurent dans le questionnaire individuel en face-à-face de l'enquête « cadre de vie et sécurité » sous forme d'une question de victimation consacrée à chacune. Ces sont dans l'ordre chronologique du questionnaire les vols et tentatives de vols personnels avec violences ou menaces, les vols et tentatives de vols personnels sans violence ni menace, les violences physiques hors ménage, les menaces et enfin les injures (toujours « hors ménage »). Sont exclues des ces atteintes toutes celles qui sont présentes dans le questionnaire « ménage de l'enquête » (vols et destructions, dégradations visant les biens des ménages, logement ou véhicule) ainsi que les violences sexuelles. Celles-ci, tout comme les violences physiques au sein du ménage, sont abordées dans le questionnaire auto administré de l'enquête (voir « développements »).

Commune rurale, commune périurbaine : Une commune rurale est une commune n'appartenant pas à une unité urbaine. Les autres communes sont dites urbaines. Les communes périurbaines sont les communes des couronnes périurbaines et les communes multipolarisées. La couronne périurbaine recouvre l'ensemble des communes de l'aire urbaine à l'exclusion de son pôle

urbain. Une commune monopolarisée, ou commune périurbaine monopolarisée, est une commune appartenant à la couronne périurbaine d'une aire urbaine. Les communes multipolarisées sont situées hors des aires urbaines (pôle urbain et couronne périurbaine), dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans plusieurs aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant.

Évolution ou variation significative ou non significative, significativité :

Sachant que les statistiques fournies par une enquête auprès d'un échantillon sont des estimations (voir « intervalle de confiance ») connues avec un certain degré de précision, une différence entre deux données comparables, par exemple un même taux calculé lors de deux enquêtes consécutives, ne peut être interprétée que si l'écart est suffisamment grand devant la précision de l'enquête. Par exemple, une variation de 0,1 point d'un taux connu à 0,2 près n'est pas suffisamment grande pour pouvoir être interprétée. On la qualifie de « non significative ». Inversement, après avoir appliqué des formules de tests statistiques, si une valeur est déclarée significative, il lui est associé un seuil, en général de 10 %, qui correspond au risque maximum de se tromper en considérant l'évolution comme significative. On parle alors de significativité au seuil de 10 %.

Intervalle de confiance, précision de l'enquête :

Toutes statistiques fournies par une enquête auprès d'un échantillon est une estimation d'une grandeur théorique, qui serait obtenue par enquête exhaustive auprès de

toute la population. Sous réserve que le tirage de l'échantillon soit aléatoire, la théorie des sondages nous permet de déterminer, de façon symétrique autour de la valeur statistique obtenue par l'enquête, un intervalle dit « de confiance » dans lequel la valeur qu'on cherche à estimer a 95 % de chance de se trouver (un autre seuil pourrait être choisi). La distance entre la statistique de l'enquête et l'une des bornes de son intervalle de confiance peut être assimilée à la précision de l'enquête. Si un taux de 1,5 % est estimé avec une précision dite de 0,2 point, cela voudra dire que son intervalle de confiance est [1,3 ; 1,7].

Ménage : Au sens des enquêtes auprès des ménages réalisées par l'Insee, est considéré comme un ménage l'ensemble des personnes (apparentées ou non) qui partagent de manière habituelle un même logement (que celui-ci soit ou non leur résidence principale) et qui ont un budget en commun. La résidence habituelle est le logement dans lequel on a l'habitude de vivre. Font donc partie du même ménage des personnes qui ont un budget commun, c'est-à-dire : 1) qui apportent des ressources servant à des dépenses faites pour la vie du ménage ; 2) et/ou qui bénéficient simplement de ces dépenses.

Taux de plainte : Part exprimée en pourcentage des atteintes subies qui sont suivies d'une plainte. On la calcule dans l'enquête « cadre de vie et sécurité » en effectuant le rapport entre l'estimation du nombre d'atteintes déclarées suivies d'une plainte et le nombre d'atteintes déclarées.

Personne de référence : Elle est déterminée à partir de la structure familiale du ménage et des caractéristiques des individus qui la composent. Il s'agit le plus souvent de la personne de référence de la famille quand il y en a une, ou de l'homme le plus âgé, en donnant priorité à l'actif le plus âgé. La personne de référence de la famille est l'homme du couple ou le parent de la famille monoparentale.

Période de référence : Période de temps au cours de laquelle on cherche à savoir si les personnes interrogées ont été victimes d'une atteinte. Dans l'enquête « cadre de vie et sécurité », elle correspond aux deux années civiles précédant l'enquête, soit 2005-2006 pour l'enquête 2007 et 2006-2007 pour l'enquête 2008. Une personne dite victime « sur deux ans » s'est donc déclarée victime soit en 2005-2006 soit en 2006-2007.

Pôle urbain : Unité urbaine offrant au moins 5 000 emplois et qui n'est pas située dans la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain.

Province : Les communes hors de l'unité urbaine de Paris sont dites communes de province.

« Toutes choses égales par ailleurs » (du latin « *ceteris paribus sic stantibus* ») : Expression qu'on emploie lorsqu'on présente les résultats d'un modèle explicatif (voir [1]) et qui signifie que par rapport à une situation de référence, on a fait varier uniquement la caractéristique considérée et qu'ainsi on a pu mesurer son effet propre. Ces méthodes d'analyses établissent des corrélations, des liens, et non des causalités.

Unité urbaine : Est considérée comme unité urbaine un ensemble d'une ou plusieurs communes présentant une continuité du tissu bâti (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) et comptant au moins 2 000 habitants. La condition est que chaque commune de l'unité urbaine possède plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie.

Usagers des transports en commun : Population définie dans l'enquête « cadre de vie et sécurité » selon les réponses fournies aux différentes questions portant sur l'usage des transports en commun au cours des 24 derniers mois. Ce sont soit des personnes auxquelles il est arrivé, de façon habituelle ou occasionnelle, de se rendre au travail ou sur le lieu d'étude en transport en commun, soit, des personnes qui ont utilisé les transports en commun pour leurs « activités quotidiennes (courses, visites de proches) » au cours des 24 derniers mois. Une personne qui n'aurait pris les transports en commun que pour un trajet exceptionnel (départ en vacances en train, par exemple), ne fait pas partie des personnes appelées « usagers des transports en commun ».

Ville-centre : Une commune abrite plus de 50 % de la population de l'unité urbaine, elle est seule ville-centre. Sinon, toutes les communes qui ont une population supérieure à 50 % de la commune la plus peuplée, ainsi que cette dernière, sont villes-centres. Les communes urbaines qui ne sont pas villes-centres constituent la banlieue de l'agglomération multicommunale.

Zone rurale : Territoire hors des pôles urbains et couronnes périurbaines des aires urbaines. Les communes rurales et les communes des unités urbaines hors pôle urbain (hors ceinture périurbaine) forment la zone rurale.

Zone urbaine sensible (ZUS) : Les zones urbaines sensibles (ZUS) sont des territoires infra-urbains définis par les pouvoirs publics (voir loi du 14 novembre 1996) pour être la cible prioritaire de la politique de la ville, en fonction des considérations locales liées aux difficultés que connaissent les habitants de ces territoires.

Articles à consulter :

- [1] Les victimations subies en 2006 et 2007. Exploitation des résultats des enquêtes « cadre de vie et sécurité » INSEE-INHES/OND de 2007 et 2008, *Rapport de l'Observatoire national de la délinquance* 2008, Novembre 2008.
- [2] Les victimes de violences physiques dans les enquêtes « cadre de vie et sécurité » 2007 et 2008. Profil des personnes de 18 à 60 ans s'étant déclarées victimes de violences physiques sur deux ans établi en cumulant les résultats des deux premières enquêtes « cadre de vie et sécurité », *Rapport de l'Observatoire national de la délinquance* 2008, Novembre 2008.
- [3] « 8 % des ménages déclarent avoir été victimes de vols en 2004 », *Grand Angle* n°2, octobre 2005.
- [4] « Près de 5 % des personnes de 14 ans et plus ménages déclarent avoir été victimes d'au moins une agression en 2004 », *Grand Angle* n°3, Novembre 2005.
- [5] « 18,7 % des ménages déclarent avoir été victimes d'atteintes aux biens en 2005 », *Grand Angle* n°9, Décembre 2006.
- [6] « Les résultats de l'enquête de victimation 2006 », *Grand Angle* n°10, Décembre 2006.
- [7] « Phénomènes de délinquance dans les transports en commun ferrés d'Île-de-France », *Grand Angle* n°15, Décembre 2008.



INSTITUT NATIONAL
DES HAUTES ETUDES
DE SECURITE



Departement
de l'Observatoire national
de la délinquance
Les Borromées,
3 avenue du Stade de France
93218 Saint-Denis-La-Plaine cedex
Tél. : 01 55 84 53 00
Fax : 01 55 84 54 29

Les publications

de l'Observatoire national de la délinquance

1^{er} rapport annuel (mars 2005)

2^e rapport annuel (mars 2006)

3^e rapport annuel (novembre 2007)

4^e rapport annuel (novembre 2008)

Bulletin mensuel et extension
régionale et départementale

Bulletin annuel
(janvier 2009)

observatoire.inhes@interieur.gouv.fr
www.inhes.interieur.gouv.fr

GRAND ANGLE

Bulletin statistique de l'Observatoire national de la délinquance



Grand Angle – ISSN : 1777-3296
Contact : Christophe Souleze,
chef du département OND

GRAND ANGLE n°1 (octobre 2005)

Le nombre de personnes mises en cause a augmenté de 22 % entre 2001 et 2004.

GRAND ANGLE n°2 (octobre 2005)

8 % des ménages déclarent avoir été victimes de vols en 2004.

GRAND ANGLE n°3 (novembre 2005)

Près de 5 % des personnes de 14 ans et plus déclarent avoir été victimes d'au moins une agression en 2004.

GRAND ANGLE n°4 (décembre 2005)

Le nombre de femmes mises en cause pour atteintes aux biens et pour violences augmente entre 1996 et 2004.

GRAND ANGLE n°5 (janvier 2006)

À Paris, en 2004, 42 % des personnes mises en cause pour atteintes volontaires à l'intégrité physique ont entre 19 et 30 ans. 15 % sont des mineurs.

GRAND ANGLE n°6 (mai 2006)

En 2005, les étrangers représentent 13,7 % des mis en cause pour atteintes aux biens et 14,2 % des mis en cause pour atteintes volontaires à l'intégrité physique (hors vols).

GRAND ANGLE n°7 (juin 2006)

Faits constatés en 2005 : d'importantes disparités entre les régions métropolitaines.

GRAND ANGLE n°8 (septembre 2006)

Faits constatés d'atteintes aux biens et de violences dans les DOM-ROM en 2005.

GRAND ANGLE n°9 (décembre 2006)

18,7 % des ménages déclarent avoir été victimes d'atteintes aux biens en 2005.

GRAND ANGLE n°10 (décembre 2006)

Les résultats de l'enquête de victimation 2006.

GRAND ANGLE n°11 (mai 2007)

En 2006, le nombre de vols constatés par habitant se situe à 33,7 pour 1000, soit son niveau le plus bas depuis 1988.

GRAND ANGLE n°12 (avril 2008)

Les faits élucidés par les services de police et les unités de gendarmerie en 2007

GRAND ANGLE n°13 (mai 2008)

Violences intra-relationnelles, violences dans le cadre professionnel, violences en situation de la vie quotidienne : les trois grandes catégories de violences physiques non crapuleuses.

GRAND ANGLE n°14 (juillet 2008)

Plus de 47 500 faits de violences volontaires sur femmes majeures par conjoint ou ex-conjoint ont été enregistrés par la police et la gendarmerie en 2007, soit 31 % de plus qu'en 2004.

GRAND ANGLE n°15 (décembre 2008)

Phénomènes de délinquance dans les transports en commun ferrés d'Île-de-France.

GRAND ANGLE n°16 (mai 2009)

Faits élucidés et personnes mises en cause en 2008

GRAND ANGLE n°17 (juin 2009)

En 2008, 7 personnes mises en cause pour crimes et délits sur 10 sont des hommes majeurs

GRAND ANGLE n°18 (juillet 2009)

Les violences et les incivilités dans le football amateur.

ZOOM SUR...

10 CHIFFRES CLÉS SUR LA VICTIMATION ET SENTIMENT D'INSÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

Exploitation des réponses des personnes de 14 ans et plus habitant l'Île-de-France aux questions des enquêtes « cadre de vie et sécurité » 2007 et 2008

Les enquêtes « cadre de vie et sécurité » de 2007 et 2008 ont permis d'interroger 6 446 personnes de 14 ans et plus habitant la région Île-de-France (voir tableau A en développements). Ils représentent un peu plus de 18 % de la population des 14 ans et plus de la France métropolitaine. Comme l'a montré l'analyse des statistiques d'usage et de victimation dans les transports en commun selon le lieu de résidence (tableau 8 et graphique 7), c'est une population particulière du point de vue de ces thématiques. Le présent encadré « Zoom sur » prolonge l'article en s'intéressant plus en détail à ce territoire. Comme cela est expliqué en développements, la référence géographique, l'Île-de-France, a été préférée à l'unité urbaine de Paris par un souci de lisibilité. La teneur des résultats en est peu affecté (voir développements).

1. 15,1 % des atteintes personnelles déclarées par les habitants de la région Île-de-France se déroulent dans les transports en commun

On estime ce chiffre à partir de la description de l'atteinte la plus récente que fournissent les 22,1 % de franciliens qui ont déclaré avoir subi au moins une victimation individuelle * sur deux ans. Interrogés en particulier sur le lieu de cette atteinte, ils citent les transports en commun environ une fois sur sept. Cette fréquence, trois fois supérieure à celle observée sur l'ensemble du territoire métropolitain, varie selon la nature de l'atteinte subie. Elle est la plus élevée pour les vols et tentatives de vols personnels puisque 23 % de ceux dont ont été victimes des franciliens se sont produits dans les transports en commun.

2. 27,9 % des atteintes dans les transports en commun sont des vols et tentatives de vols sans violence

La répartition des atteintes personnelles dans les transports en commun selon leur nature est assez proche en Île-de-France de la répartition moyenne pour l'ensemble des personnes interrogées (tableau 2). Les insultes et injures représentent une atteinte sur deux et les vols personnels une sur 3. La part des vols personnels et tentatives de vols sans violence ni menace atteint près de 28 % en Île-de-France, soit + 4 points par rapport à la moyenne métropolitaine. Cela accentue encore en Île-de-France cette caractéristique des transports en commun où l'affluence de nombreuses personnes dans un espace réduit offre des opportunités aux voleurs à la tire ou pickpockets. Dans les autres lieux publics où sont victimes des habitants de l'Île-de-France, la part de ces vols est bien moins élevée (15,5 %).

•••• (*) Elles comprennent les vols et tentatives de vols personnels (avec ou sans violences, menaces), les violences physiques hors ménage, les menaces et les injures.

ZOOM SUR...

3. 33,5 % des franciliens ont déclaré avoir été victimes d'au moins une atteinte personnelle sur 2 ans dont la plus récente a eu lieu dans les transports

Ce taux de victimation dans les transports en commun est dit relatif car il est obtenu non pas sur toute la période de deux ans considérée mais uniquement à partir de l'atteinte la plus récente. On en déduit une estimation de la fréquence de la victimation dans les transports en commun par défaut (une valeur dont on sait qu'elle est inférieure au taux de victimation sur deux ans) qui a l'avantage de permettre les comparaisons. Précisément, par rapport aux régions de province dont 5,5 % des enquêtés déclarent avoir été victimes dans les transports en commun au titre de la dernière victimation en date, le taux de victimation relatif de l'Île-de-France est six fois plus élevé.

4. 70,8 % des usagers habituels des transports en commun pour le trajet « domicile/travail-lieu d'études » d'Île-de-France déclarent avoir été victimes dans les transports en commun

Le taux de victimation relatif dans les transports en commun permet aussi des comparaisons selon les modes d'usage. On distingue les personnes selon qu'elles utilisent ou non les transports en commun (pour se rendre au travail ou pour faire des courses) de façon habituelle, ou au moins occasionnelle. Parmi l'ensemble des usagers, on s'intéresse tout particulièrement à ceux ayant un emploi ou « étudiants ou élèves » qui se rendent habituellement sur leur lieu de travail ou d'études en transport en commun. En Île-de-France, un peu moins de 77 % sont des usagers des transports en commun et 31,4 % sont des usagers habituels du trajet « domicile/travail-lieu d'études ». Ces parts sont bien plus faibles dans les autres régions métropolitaines, avec 38,3 % d'usagers parmi les 14 ans et plus et moins de 10 % d'usagers habituels.

En Île-de-France, comme en province, le taux de victimation est le plus élevé pour les usagers habituels, bien qu'il ne soit pas du même ordre de grandeur : il se situe à plus de 70 % en Île-de-France et à environ 27 % dans les autres régions. Avec un taux d'atteinte aussi élevé, tant en comparaison des autres franciliens que des personnes des autres régions, les usagers habituels des transports en commun d'Île-de-France représentent à eux seuls 38,2 % des victimes déclarées dans les transports en commun au sens de l'atteinte la plus récente. **Ainsi plus d'une victime sur trois fait partie d'une catégorie de population qui représente moins de 6 % des enquêtés.**

5. Des taux de victimation de sept à huit fois plus élevés selon les sortes d'atteintes

Le taux de victimation relatif dans les transports en commun des vols personnels et des violences physiques (hors ménage) est plus de sept fois supérieur en Île-de-France par rapport au reste du pays. Environ 4,5 % des personnes habitant l'Île-de-France déclarent avoir subi un acte de violence physique dans les transports en commun, 4,8 % un vol ou une tentative de vol avec violences ou menaces et 11,4 % un vol sans violence. Dans les autres régions, ces taux sont de 0,6 % tant pour les violences physiques que pour les vols avec violences ou menaces et de 1,6 % pour les autres vols personnels.

6. 56,5 % des atteintes personnelles déclarées par les habitants de la région Île-de-France dans les transports en commun se sont déroulées dans un transport ferré (métro, RER ou train)

La description de l'atteinte la plus récente permet de savoir si elle a eu lieu pendant le transport (dans un métro ou un bus) ou ailleurs dans les transports en commun (arrêt de bus, gare ou station de métro). Il apparaît ainsi que 71 % des atteintes dont les franciliens se sont déclarés victimes, se sont produites pendant le transport, dont plus de la moitié dans un métro, un RER ou un train. Pour près du quart des victimes dans les transports en commun lors de l'atteinte la plus récente, celle-ci a eu lieu dans une gare ou une station. Ainsi, en Île-de-France, plus de 80 % des atteintes dans les transports se sont déroulées sur le réseau ferré et moins de 20 % dans le réseau routier (tramway inclus).

7. 60,3 % des victimes franciliennes dans les transports en commun sont des usagers habituels des réseaux ferrés pour le trajet « domicile/travail-lieu d'études »

On peut savoir quel type de réseau est utilisé par les personnes ayant un emploi ou « étudiants/élèves » qui se rendent habituellement sur leur lieu de travail ou d'études en transports en commun. Cette population dont le taux de victimation relatif dans les transports atteint près de 71 %, représente parmi les habitants de l'Île-

ZOOM SUR...

de-France les deux tiers des victimes déclarées dans les transports en commun. Or, ces usagers habituels sont dans leur très grande majorité des personnes qui prennent le métro, le RER ou un autre transport ferré pour leur trajet « domicile/travail-lieu d'études ». On mesure ainsi qu'en Île-de-France, six victimes dans les transports en commun sur dix sont des usagers habituels du réseau ferré pour le trajet « domicile/travail-lieu d'études ». C'est la catégorie de population dont le taux d'atteinte s'affiche au niveau le plus élevé : près de 79 %.

8. 40,4 % des usagers des transports en commun habitant l'Île-de-France déclarent « toujours » s'y sentir en sécurité

Les usagers des transports sont interrogés afin de savoir s'ils se sentent « toujours », « la plupart du temps », « parfois ou jamais » en sécurité dans les transports en commun. Les franciliens se déclarent pour 40,4 % d'entre eux toujours en sécurité et pour 20 % « parfois ou jamais ». En comparaison des usagers habitant la province, ils sont bien moins nombreux à se sentir « toujours en sécurité », puisque ces derniers citent cette réponse à plus de 55 %, et plus nombreux à ne se trouver que « parfois » voire « jamais » en sécurité (15 % en province). Les franciliens qui se sentent en sécurité « la plupart du temps » sont presque aussi nombreux (38,8 %) que ceux qui répondent « toujours », ce qui n'est pas le cas en province où cette proportion est près de deux fois plus faible (28,8 %). En conséquence, en Île-de-France, il arrive à une majorité d'usagers, environ six sur dix, de se sentir, ne serait que de temps en temps, en insécurité dans les transports en commun.

9. 57,5 % des usagers franciliens en insécurité déclarent l'être lorsqu'ils prennent le train ou le métro

Tout usager qui ne se sent pas « toujours » en sécurité mais « la plupart du temps », « parfois » ou « jamais », peut préciser dans quel lieu il peut arriver qu'il se sente en insécurité. Plus de la moitié des franciliens dans ce cas citent le « train ou la rame de métro » comme lieu où il leur arrive de se sentir en insécurité, 35,7 % les gares et les stations et 21,4 % les abords des gares ou des stations. Ils mentionnent peu les bus et le tramway (5,7 %) ou les arrêts de bus et leurs abords (6,3 %). Pour les usagers de province, les transports routiers (dans un bus, un tramway) sont cités aussi souvent que les transports ferrés (dans un train, un métro), chacun par environ 30 % de ceux qui déclarent qu'il leur arrive de se sentir en insécurité dans les transports en commun.

10. 26 % des usagers d'Île-de-France qui ont déclaré une atteinte sur deux ans dont la plus récente a eu lieu dans un transport en commun estiment ne s'y sentir que « parfois » ou « jamais » en sécurité

À partir du lieu où s'est produite l'atteinte la plus récente, on peut regrouper les usagers des transports d'Île-de-France selon la nature de ce lieu, transports en commun, lieux publics (hors transport en commun) ou autres lieux afin de comparer leur réponse sur le sentiment d'insécurité à celles des usagers qui n'ont pas déclaré d'atteintes sur deux ans. Il apparaît alors que les victimes dans les transports en commun se déclarent à près de 26 % « parfois », voire « jamais », en sécurité dans les transports en commun, soit une part supérieure à celle qui s'y sentent « toujours en sécurité » (21,1 %). Les victimes dans les transports en commun au sens de l'atteinte la plus récente ne sont pas les seules à exprimer un sentiment de sécurité moins fréquent. C'est aussi le cas des victimes dans un autre lieu public qui, pour moins de 28 % d'entre-elles, se déclarent « toujours » en sécurité dans les transports en commun. Il en est de même pour les victimes hors lieux publics, pour lesquelles cette part s'établit à 30,3 %, soit un niveau bien inférieur à celui des usagers non victimes (44,5 % de réponses « toujours »).

* * *



INSTITUT NATIONAL
DES HAUTES ETUDES DE SECURITE



OBSERVATOIRE NATIONAL
DE LA DELINQUANCE